



LUCENA SALMORAL, Manuel: “Vicente Antonio de Icuza y el noble oficio de corsario español”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 393-413.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Vicente Antonio de Icuza y el noble oficio de corsario español

Dr. Manuel Lucena Salmoral

Catedrático de Historia de América

Universidad de Alcalá

En 1757 sentó plaza en un guardacostas de la Compañía Guipuzcoana un joven de 20 años llamado Vicente Antonio de Icuza, iniciando una carrera de corsario en la que sería famoso. El oficio de corsario atraía a muchos jóvenes aventureros y soñadores, pero en España tenía una serie de connotaciones peculiares que lo diferenciaban del que se ejercía en otros países europeos. Lo fundamental, dicho brevemente, era que se consideraba como un oficial subalterno de la Marina real, lo que le ataba al servicio de la Corona, dándole honorabilidad, pero privándole de la libertad de actuación que solía envolver su figura. Lo más grave era que el vínculo real le convertía en flanco de las envidias de los administradores coloniales, que no estaban dispuestos a consentir a que nadie se escapase de su autoridad, como el joven vasco Icuza tuvo ocasión de sufrir en vida. Y es que el oficio de corsario español era bastante complicado, como veremos.

1. LA TRADICIÓN CORSARIA ESPAÑOLA: DE PIRATAS A AUXILIARES DE LA MARINA REAL

No tuvo España grandes marinos que ejercieran la piratería, ni tampoco el bucanerismo o el filibusterismo, pues no tuvo que practicar los asaltos marítimos, ya que la nación era propietaria de las riquezas de Indias por donación papal y por ocupación. En este sentido pueden corroborarse las palabras de Azcarraga de que “España no tiene origen pirata; pero sí fue una nación corsaria”¹. Una advertencia obligada es decir que aunque no tuvo piratas, ni filibusteros de renombre, tuvo, en cambio, numerosos de estos aventureros anónimos del mar, sobre todo en América, donde los bucaneros y filibusteros cuando estaban listos para abandonar una población asaltada acostumbraban a recibir en sus filas muchos habitantes pobres, criados y esclavos de las mismas, a quienes tentaba la ocasión de intentar cambiar su suerte. Tales bucaneros y filibusteros anónimos, hay que decirlo, fueron iguales que los de otros países extranjeros². Pero lo normal, como decimos, es que España no diera más aventureros del mar que los corsarios.

1.1. Corsarios de los siglos XVI y XVII

El corso español se remonta al practicado por los reinos peninsulares durante el medioevo y fue fundamentalmente aragonés, castellano y sobre todo cantábrico, con grandes armadas como las de Vizcaya y Galicia. Tampoco fue despreciable el practicado en la región levantina, principalmente el mallorquín. Luego, en la época de los R.R.C.C., tomó un matiz desfavorable, impuesto por el descubrimiento de América, que creó la falsa imagen de que el Atlántico septentrional era un “Mare Nostrum” castellano, sobre todo, después del Tratado de Tordesillas, para cuya firma los monarcas españoles no tuvieron ningún recato en amenazar a los portugueses con la Armada corsaria de Vizcaya, que situaron estratégicamente en Cádiz (para poder interrumpir el tráfico marítimo de Portugal con África), al mando de Iñigo de Artieta, y desde 1493 hasta que se firmó el Tratado, procediendo luego a su disolución³. Los R.R.C.C. recelaron de los corsarios y el 12 de enero de 1489 dieron una real Pragmática contra ellos, tanto para los “súbditos nuestros, como los otros que... roban

1. AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de: *El corso marítimo*, C.S.I.C, Madrid, 1950, p. 179.

2. LUCENA SALMORAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Mapfre, Madrid, 1992.

3. PEREZ DE TUDELA Y BUESO, Juan: “La Armada de Vizcaya”, en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Valladolid, 1973, p. 33-92.

los navíos y personas que navegan por los mares mercantilmente...⁴, en la cual equipararon los corsarios con los piratas, como señalaron textualmente: "...y se desvía (el tráfico) a causa de los dichos piratas, contra los cuales queremos que sea procedido, así criminalmente por los delitos que han cometido... como civilmente a pagar los robos, males, daños y menoscabos de los damnificados...". Pese a esto, el corso volvió a reactivarse poco a poco. Se autorizó en 1521 como un mal menor para hacer frente a las agresiones francesas contra los mercantes españoles. Cuatro años más tarde la Corona otorgó a los corsarios el "quinto a Nos perteneciente de las presas que tomaren"⁵. En 1553 volvió a permitirse temporalmente, hasta que terminase la guerra contra Francia, y para incentivar a los corsarios se les dio el 50% del valor de las presas que capturaran. La autorización evidenciaba el carácter "justo" de dicha actividad, ya que señalaba que el otro 50% se restituiría a sus legítimos propietarios: "que conforme a la Ley de la Partida se haya de volver a los dueños cuyo era de primero, que por el tiempo que durare la presente guerra que tenemos con Francia, la mitad della sea para las que la recobraren, y la otra mitad para el dueño cuyo era"⁶. Felipe II y Felipe III (1604) mantuvieron el quinto de presas para los corsarios españoles, que fueron relativamente pocos, en contraste con los extranjeros, que tuvieron su edad de oro en el Mediterráneo y en el Atlántico indiano. Los corsarios más importantes del Mediterráneo fueron musulmanes, turcos o bereberes, calificados de "piratas" por los españoles, aunque tenían patentes del sultán turco o del bey de Túnez, etc. El primer corsario conocido del mundo indiano fue Jean Fleury, Juan Florín o Florentino. Estuvo al servicio del rey de Francia y en 1521 capturó tres embarcaciones españolas cerca de las Azores en las que venía el botín cogido por los españoles a los aztecas, que Cortés enviaba al Emperador: 58.000 barras de oro, más las joyas y alhajas de Moctecuhzoma. No obstante, el primer corsario moderno documentado fue François Le Clerc, a quien el rey francés Enrique II dio patente de corso en 1553⁷. La corona francesa utilizó incluso corsarios musulmanes contra los españoles. Vinieron luego los grandes corsarios ingleses de la época isabelina, entre los que sobresalieron el maestro John Hawkins, su excelente discípulo Francis Drake, Cavendish, Cumberland y George Clifford, entre otros muchos. El corso quedó desprestigiado, pues estos corsarios atacaron incesantemente naves y puertos españoles incluso existiendo la paz entre su nación y España. Un corsario navegaba siempre amparado en el pabellón de su Rey, lo que le impedía atacar embarcaciones de naciones con las que su monarca no hubiera declarado el estado de guerra, pero los ingleses se saltaron las normas que los españoles consideraban una baja moral contraria a todo derecho vigente entre las naciones civilizadas. Los corsarios ingleses abusaron de su oficio y la reina inglesa lo consintió. De aquí que los españoles denominaran "piratas" a tales corsarios, calificativo totalmente inapropiado, ya que los verdaderos piratas no reconocían ningún soberano, ni tenían patentes de asalto, ni respetaban ningún pabellón nacional, pues eran hombres "sin Rey, ni patria". Drake, por ejemplo, se encolerizó contra el Obispo de Cartagena, y con razón, cuando éste le llamó "pirata" después de asaltar la plaza americana. En el siglo XVII aparecieron también los corsarios holandeses, con lo que el problema aumentó de complejidad, ya que esgrimían la teoría del "mare liberum" para poder contrabandear, hasta que lograron sus posesiones al sur de la India y empezaron a cambiarla por la del "mare clausum" para evitar que otros se entrometieran en sus dominios. Los reyes Felipe II, III y IV y hasta incluso Carlos II resistieron el ataque corsario enemigo con guerra defensiva: sistema de Flotas y fortificaciones. Concedieron también algunas patentes de corso, como las otorgadas en 1564 a Miguel Aragonés y Juan Dorta⁸, etc., pero el corso español no empezó a reglamentarse verdaderamente hasta el siglo XVII. A mediados de esta centuria se desató una gran polémica en torno a suspenderlo o permitirlo, pues los "rebeldes" portugueses iban con patentes a Brasil y aprovechaban la ocasión para "comerciar en el puerto de Buenos Aires y demás de las Indias, de donde sacaban plata en barras, piñas y barretones sin quintar, en fraude de este derecho del producto, del Cerro de Potosí y minerales de aquellas Provincias, comerciando con negros y géneros en sumas gruesas, contra la prohibición de las leyes"⁹. En 1652 la Corona resolvió "por justísimas causas que se prohibirán todas las licencias de corso, y que en nuestros consejos se cierre totalmente la puerta a este género de permisiones"¹⁰. Debieron mediar muchas opiniones en

4. AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de: *opus cit.*, Apéndice documental, p. 238.

5. AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de: *opus cit.*, p. 241.

6. AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de: *opus cit.*, p. 245.

7. BUTEL, Paul: *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, París, 1982, p. 34.

8. Recogidas por Martín Fernández de Navarrete están publicadas en AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de: *opus cit.*, p. 252-255.

9. Cédula de 2 de marzo de 1655. Cédulario, t. 25, flo. 6 vto., nº 4. AYALA, Manuel Josef: *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1989, t. IV, p. 315.

10. *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias*, Madrid, 1681, edic. facsimilar, Cultura Hispánica, Madrid, 1973, IV, título 27, libro 9, flo. 16.

contrario, sin embargo, pues tres años después se volvieron a permitir tales patentes, siempre y cuando fueran otorgadas por la Junta de Guerra, entidad que seguramente las consideraba necesarias, y anotándose en los despachos que “con ningún pretexto pudiesen navegar (dichos corsarios) a las costas del Brasil, ni de Indias”¹¹.

A partir de entonces se produjo la separación de los corsos metropolitano e indiano. En España se dieron patentes para actuar en el Mediterráneo o en las costas andaluzas contra los turcos, pero sin que el corsario “pueda ir, ni vaya, a los Reynos y Provincias con quienes hoy se tiene paz, ni tampoco a las costas de Brasil, las Terceras de la Madera y las costas de las Indias, con ningún pretexto”, como se hizo en 1670 con la patente otorgada al corsario Antonio Sánchez¹². La desestabilización del comercio marítimo en el Caribe, producido a raíz de la conquista inglesa de Jamaica en 1655, aconsejó autorizar un corso indiano español y la Reina Mariana de Austria dio las Ordenanzas de Corso de particulares el 22 de febrero 1664. Eran específicas para el corso americano, desvinculado así del metropolitano. Tal como rezaba en su prólogo iban destinadas “a los vasallos del Rey mi hijo que residen en las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano que con licencia quisieren armar cualesquier navíos por su cuenta, para andar en aquellas costas en busca de los de las naciones que andan pirateando y haciendo hostilidades a sus naturales”¹³. Las Ordenanzas estipulaban numerosos aspectos relativos a las presas, su reparto, tratamiento de prisioneros, etc.¹⁴, pero uno de sus artículos más significativos era el que reevaluaba el oficio de corsario, tan despreciado anteriormente, señalando “Que a los cabos, soldados y marineros de los navíos que salieren de corso y fueren embarcados en ellos les serán reputados los servicios que hubieren en los corsos, como si los hicieran en mi Armada y flotas de las Indias”, y que quienes se distinguieran en dicha actividad podrían incluso acceder a condecoraciones. Estas Ordenanzas no sólo fueron las primeras para un corso propiamente americano, sino que además tuvieron vigencia durante muchos años, ya que las posteriores, tal y como ha señalado Feliciano Ramos, no las invalidaron, y fueron “dadas para áreas no americanas, como fue la de 1718, o exclusivamente para casos de guerra, como en 1762 y 1779”, y sólo añadieron algunas disposiciones complementarias o cambios en lo relativo a la distribución de las presas¹⁵. Las de 1762 fueron dadas el 1 de febrero de 1762 y sirvieron tanto para el corso en el Mediterráneo como en el Atlántico¹⁶.

Conocemos muy poco sobre el corso indiano del siglo XVII, posterior a las ordenanzas de 1664. En 1673 algunos corsarios españoles apresaron al filibustero cubano Diego Grillo y que el 5 de junio de 1692 el Gobernador de Puerto Rico, don Gaspar de Arredondo, autorizó ejercer el corso al inglés Felipe de Vera, a quien se dio una copia de las Ordenanzas de 1664¹⁷. Posteriormente Juan Felipe de Vera fue enviado por Arredondo a España con algunos pliegos importantes y posiblemente una parte del situado de Puerto Rico de 1691. Tras algunos viajes de escasa importancia, Vera decidió desertar y pasarse al servicio de Francia. Su patente fue solicitada por Baltasar de Andino.

11. Cédula citada anteriormente de 2 de marzo de 1655, *opus cit.*

12. AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de: *opus cit.*, pp. 256-257.

13. Reproducidas en AIZPURUA, Ramón: *Curacao y la costa de Caracas*, Caracas, 1993, anexo núm. 1, pp. 345-348.

14. Señalaban que las fianzas se habían de dar a satisfacción de los virreyes y gobernadores y para actuar contra los piratas; que no se alistase en los navíos corsarios “ningún marinero, ni soldado de la Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias, Flota de Nueva España, ni Presidios de ellas”; que se le facilitase lo que necesitase a los precios justos; que los barcos fueran del porte que “pareciere al Virrey o Gobernador que le concediere la licencia”; que las presas de mercancías se repartiern conforme al tercio vizcaíno; que los piratas aprendidos fueran castigados en los puertos indianos y no remitidos a España, como estaba ordenado; que el rey otorgaba a los corsarios su quinto de presas para repartirlo por el tercio vizcaíno; que también otorgaba al armador la gracia de su quinto real para aliviarle los gastos de armar la nave, aprovisionarla, etc.; que los navíos apresados sólo podrían venderse a la Real Hacienda o vasallos del rey; que los prisioneros debían entregarse al Virrey o Gobernador donde entrare con la presa; que podrían llevar las presas a un puerto cercano con tal de que hubiera Gobernador, Corregidor o Justicia real para que vieran la causa en primera instancia, enviándose luego los testimonios a la Audiencia; que “ningún Virrey, Capitán General, Gobernador, Corregidor, ni otra persona ha de llevar ninguna parte, ni joya de las presas, porque todas han de ser y repartirse en beneficio de los armadores y gente que la hiciere”; que el reparto de presas lo hagan los oficiales reales; que los armadores podrían comprar a los precios justos lo que necesitaran en cualquier puerto de Indias, incluso de los almacenes de la Real Hacienda; que cualquier presa que hubiera estado 24 horas en manos de piratas sería declarada buena presa; que el armador tenía jurisdicción civil y criminal sobre la gente que hubiera alistado, con derecho a primera instancia sobre delitos cometidos en tierra y mar; que el armador de corso estaba exento del pago de alcabala, almojarifazgo o cualquier otro derecho en los lugares donde vendieren las presas; que se podrían enrolar marineros de mercantes en los buques corsarios, siempre que éstos lo quisieren y pagando estos a los dueños de los mercantes donde habían servido los empréstitos que les hubieran hecho; que los buques apresados fueran cerrados y sellados y puestos a disposición de las autoridades para que éstas fallaran el caso; y que los servicios prestados en los buques corsarios serían equivalentes a los efectuados en Armadas y Flotas.

15. RAMOS, Héctor R. Feliciano: *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México, (17481778)*, Sevilla, 1990, p. 275.

16. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *Vicente Antonio de Icuza, Comandante de Corsarios*, Caracas, 1966, apéndice g, pp. 241-248.

17. LOPEZ CANTOS, Ángel: *Historia de Puerto Rico (16501700)*, C.S.I.C., Sevilla, 1975, p. 305.

1.2. Corsarios del siglo XVIII

El corso del siglo XVIII está bastante bien documentado. Comenzó en 1700 cuando el Gobernador de Santo Domingo, Severino de Manzaneda, concedió la primera patente a Juan López de Morla para que acabase con el contrabando que hacían los extranjeros en los ríos del sur. López de Morla armó un bergantín y lo puso al mando del corsario Manuel Duarte, que hizo cuatro presas¹⁸. Entre éstas figuraba el navío *La Provincia de Zeelanda*, capitaneado por Juan Ban, que había zarpado de Curaçao con destino a Amsterdam, cargado de corambre, palo de brasilete, cacao, tabaco de Barinas, añil, cobre, conchas de carey, cáscaras de naranja y monedas de plata españolas, todo lo cual se remató en Santo Domingo por 10.491 pesos y 2 reales¹⁹. Ante el éxito obtenido por Duarte, el alférez Sebastián Domingo armó una balandra y capturó otras tres presas, que condujo a la capital dominicana. Otros vecinos de la misma isla ayudaron a limpiar las costas de contrabandistas extranjeros, pero la euforia duró poco, pues la Audiencia ordenó suspender las patentes de corso en 1701, al comprobar que los corsarios españoles se habían dedicado también al contrabando, ocultando las presas y vendiendo las mercancías a los vecinos²⁰. Los corsarios dominicanos no desaparecieron, sin embargo.

La guerra de sucesión española fue propicia para el desarrollo del corso, ya que ingleses, holandeses y franceses fueron beligerantes o aliados en el conflicto y aprovecharon la ocasión para realizar un copioso contrabando, con el pretexto de ayudar a uno de los dos aspirantes al trono español. España bajó además la guardia de sus flotas y los gobernadores indianos se vieron obligados a buscar formas defensivas, autorizando el corso, sobre todo en las zonas principales de contrabando. Algunos fueron franceses, pues el pretendiente Borbón autorizó a la Compañía de Guinea a tener naves corsarias. Más aún; el 5 de agosto de 1702 dio una cédula modificando las Ordenanzas de Corso de 1674 y permitiendo que los corsarios franceses entrasen en los puertos españoles para vender sus presas sin pagar impuestos. El contrabando se disparó entonces y el futuro Felipe V tuvo que rectificar mediante una nueva cédula, dada el 1 de diciembre de 1709, que prohibió a los corsarios galos arribar a puertos españoles²¹. Algunos gobernadores españoles hicieron caso omiso de la prohibición, como Morfi de Santo Domingo, que dio patente a Elías Forías, pero el rey dio otra nueva cédula el 30 de marzo de 1714 prohibiendo terminantemente dar patentes a los súbditos extranjeros²².

La actividad corsaria fue notable hasta la Paz de Utrecht de 1713, sobre todo en las zonas de las grandes antillas y de Tierrafirme. En 1702 una piragua corsaria mandada por Simón de Lara y armada por el gobernador de Venezuela don Nicolás Ponte, apresó varias balandras pequeñas de Curaçao, mientras que en Cumaná operaba otra embarcación corsaria armada por el Sargento Mayor Francisco de Figueroa de Cáceres. Quizá fuera ésta la nave a la que se refería el Gobernador de Cumaná, cuando informó al Rey que dos presas de sus corsarios, convenientemente rematadas, habían permitido ingresar en su Real Hacienda 3.827 pesos en concepto de quinto real. El monarca contestó el 7 de marzo de 1704 "dándole gracias por su celo, y mandándole atenerse en lo futuro a la cédula expedida sobre patentes de corso y quinto a la Real Hacienda"²³. En 1703 el Marqués de Mijares, acaudalado e ilustre vecino de Caracas, armó en corso un queche y dos balandras, y el capitán santiagués (de Cuba) Pedro Algarín salió al mar mandando su galeota corsaria *Nuestra Señora de la Concepción*. Otro santiagués, Manuel Castañeda, tenía en 1704 una goleta y un barcolongo con los que hacía incursiones a las haciendas de Jamaica. En 1705 operaba una balandra corsaria del capitán Damián Salas, vecino igualmente de Santiago de Cuba. También pertenecía a la misma ciudad la balandra corsaria propiedad de Lorenzo Martel, que surcaba los mares en 1708. En 1710 el corsario Manuel Duarte perseguía contrabandistas con el bergantín *Nuestra Señora del Rosario*, cuyo armador era el Maese de Campo de Santo Domingo²⁴. En 1711 el nuevo Gobernador de Venezuela don José de las Cañas armó una piragua en corso para reprimir el contrabando que hacían sus propios gobernados españoles con Curaçao. La piragua capturó una canoa en Patanemo, en la cual viajaban un neogranadino y un venezolano con un gran contrabando de ropa. El Gobernador mandó ajusticiarles. Cañas tuvo luego dos piraguas en corso, mandadas por Pedro Reinaldo y Miguel Ramos,

18. MOYA PONS, Frank: *Manual de Historia Dominicana*, Barcelona, 1978, p. 117.

19. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, Caracas, 1984, t. I, p. 49.

20. MOYA PONS, Frank: *opus cit.*, p. 117.

21. PEREZ MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, C.S.I.C., Sevilla, 1982, p. 60.

22. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, pp.164-165.

23. Cédula de 7 de marzo de 1704. Cedulario, t. 25, flo. 179 vto., n° 190. AYALA, Manuel Josef: *opus cit.*, t. IV, p. 315.

24. PEREZ MALLAÍNA, Pablo Emilio: *opus cit.*, p. 60.

que apresaron en mes y medio nueve balandras holandesas cargadas de cacao y ropas²⁵. Pero el corsario más importante de la época fue el puertorriqueño Miguel Henríquez. El historiador Picó afirma que era mestizo y que llegó a amasar una gran fortuna vendiendo en San Juan las presas que hacía en San Thomas y Curaçao, añadiendo que “Del gobernador y el obispo para abajo, toda la lista del Quién es Quién de San Juan llegó a deberle dinero y favores”²⁶. Henríquez debió comenzar sus actividades hacia 1701, pues en una cédula de 1712 se afirmaba que llevaba “más había de diez años manteniendo a su costa diferentes embarcaciones, no sólo para limpiar aquellas costas de enemigos, sino para otras ocurrencias del real servicio”. Sus naves se enfrentaron principalmente a las de los contrabandistas de Jamaica y Curaçao, según dice la referida cédula, pero realmente cubrieron todo el Caribe. En 1712 puso en fuga ocho balandras holandesas que estaban en el puerto de Ocumare. Henríquez se transformó en un gran armador y tuvo a su servicio varios capitanes franceses y españoles. En 1712 tenía armadas cinco naves con 500 hombres, que escoltaban los situados y avisos del área del Caribe. Estas naves eran un bergantín, *El Jenízaro Americano*, mandado por Joseph Rodríguez, y cuatro balandras: *San Miguel*, mandada por Alberto de Soto, *La Matutina*, por Esteban Uger y Esteban Provincial, *La Aurora*, por Pedro Simón o Monsieur Siren (posiblemente es Monsieur Simón), y *La Belona*, por Diel de Grabila o Monsieur Granvila²⁷. Capturó infinidad de naves contrabandistas durante la Guerra y fue condecorado por el Rey en 1712. Naturalmente prosiguió con sus actividades después de la paz de Utrecht²⁸.

La Paz de Utrecht puso fin al período de anarquía internacional en el Caribe y dio la sentencia de muerte al filibusterismo, pero abrió infinitas vías al contrabando organizado por el capitalismo occidental, principalmente inglés, con el “Navío de Permiso” y el asiento esclavista de la “South Sea Company”. Los franceses se sintieron también amparados por su amistad con España, aunque ésta fue enfriándose progresivamente. Los holandeses siguieron ejerciendo el contrabando tradicional, sin subterfugios. El enorme tráfico ilegal fue una pesadilla para todas las autoridades indianas del Caribe, que se vieron obligadas a seguir dando patentes de corso para detenerlo. Conocemos sólo una parte de este corso, pero permite comprender su magnitud. En 1716 un corsario al servicio del armador Miguel Henríquez, que mandaba la balandra *Aurora*, detuvo y saqueó la balandra de Curaçao *Señora Sara*, capitaneada por Abraham Huytbregt. En diciembre de 1718 el corsario José Gil, capitán de la balandra *La Fortuna*, armada en Puerto Rico por Miguel Moscoso, se apropió entre las islas de Santa Catalina y Saona del bergantín holandés *Catalina*, dirigido por Juan Apkens. La nave tenía pasaporte de la Compañía de las Indias Occidentales y fue conducida a Santo Domingo²⁹. El 17 de noviembre de 1718 se dieron unas nuevas Ordenanzas Generales de Corso, dirigidas principalmente a Europa y África, pues su artículo 32 rezaba “Que los corsistas no pasen a las Indias, ni Islas de Canaria, sin su real permiso, pero si a las Terceras”. Pese a esto tuvieron vigencia en América, complementando algunos aspectos de las Ordenanzas de 1674. Trataban de las presas, la forma de realizar los procesos, las autoridades que podían realizarlos, etc. El artículo 36 volvía a reevaluar el oficio corsario, pues señaló “Que los servicios de los corsistas fuesen reputados como si los ejecutasen en sus armadas reales y fuesen premiados los que se señalasen en tomar banderas de enemigos u otras acciones semejantes”³⁰. El oficio de corsario se vio así ennoblecido y elevado a la categoría de auxiliar de la marina real.

Las actividades corsarias siguieron como anteriormente. En 1719 el corsario dominicano Sebastián García Popayo capturó en el puerto de Manzanilla el navío holandés *La Concordia*, según informó el Gobernador de Santiago (de Santo Domingo). El 5 de diciembre de 1720 José Gil apresó en la isla Catalina la goleta holandesa *Señora Ribea*, mandada por el capitán Herman Small. En 1720 otro corsario puertorriqueño capturó la balandra *Jorge Aleta*, capitaneada por Samuel Sturling y la condujo a Santo Domingo. Todo esto motivó una airada protesta del nuevo Gobernador de Curaçao, Jan Noach Du Fay, que citó todos estos casos añadidos al del bergantín *Catalina*, cuyo importe no se le había restituido todavía. El Gobernador holandés añadió que el corsario dominicano Baltasar Carrión había apresado una goleta holandesa en Aruba y luego “saltó a tierra y robó algunas cabezas de ganado vacuno y carneros, hizo prisioneros a diez indios y obligó al comercian-

25. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, p. 147.

26. PICÓ, Fernando: *Historia General de Puerto Rico*, Edic. Huracán, Río Piedras, 1986, p. 102.

27. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, p. 164.

28. Por cédula de 12 de marzo de 1712 “le concedió S.M. la medalla de su real efigie, destinada únicamente para los que se singularizan en fidelidad y amor en el real servicio, para que se la pusiese en testimonio de lo grato que le habian sido sus servicios”. Cedula. t. 20, flo. 355, nº 309. AYALA, Manuel Josef: *opus cit.*, t. IV, p. 316.

29. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, pp. 297-301.

30. Cedula. t. 31, flo. 38 vto, nº 38. AYALA, Manuel Josef: *opus cit.*, t. IV, pp. 316-319.

te judío Salomón Señor a darle 56 pesos y un esclavo negro perteneciente a su hermano David Señor”, por todo lo cual decía el funcionario holandés que en su opinión las acciones de tales corsarios españoles eran propias de “piratas y perturbadores del bien común”³¹. Para defenderse del ataque de los corsarios españoles armó dos embarcaciones, mandadas por Thomas Porter y Juan Carval, que se unieron a otras equipadas por el Gobernador de Jamaica. Fueron a Aruba y encontraron allí los corsarios dominicanos Juan Antonio Díaz de la Rabia y Pedro Borges, que acababan de apresar una balandra inglesa y otra holandesa, la *Angel Gabriel*, capitaneada por Willem Bell. Se trabó un gran combate naval en el que los contendientes llegaron hasta Coro, donde los holandeses lograron incendiar la nave de Borges, lo que ocasionó la muerte de éste y de gran número de sus hombres. De la Rabia logró huir, pero fue capturado en la costa dominicana por el capitán inglés George Norman, que había salido de Jamaica con su navío *Diamante*. La acción demostró la solidaridad entre los contrabandistas ingleses y holandeses³². Los corsarios españoles siguieron infligiendo nuevos golpes. A fines de agosto de 1722 los corsarios dominicanos Gaspar y Miguel (de apellido desconocido) apresaron en la bahía Fuilk de Curaçao la balandra *Jorge Jacob*, cuyo capitán era Adams Arentz y en el mes siguiente la balandra *Señora Ester*, en las cercanías de Aruba. El corsario Juan Durán entró en la propia rada de Curaçao con objeto de hacer alguna presa, pero la artillería le obligó a retirarse. Esto motivó una nueva protesta del Gobernador de Curaçao a la Audiencia de Santo Domingo en 1723, en la que hizo notar que a los corsarios tradicionales de Santo Domingo, Puerto Rico y Cumaná, se habían unido otros nuevos de Trinidad y Margarita. Jan Noach Du Fay puntualizó que había tenido que defenderse de ellos armando dos balandras y que los corsarios españoles habían llegado al extremo de enarbolar bandera negra, cuando asaltaban las naves holandesas, si bien con una pequeña cruz en el lugar donde los piratas solían colocar la calavera. Aparte de las aprehensiones de las naves *Catalina*, *Angel Gabriel*, *Jorge Jacob* y *Señora Ester*, se quejó porque habían capturado en la costa de la isla Blanca la balandra *Paquebot* del capitán Francisco Langlois; la balandra *Esperanza* en la isla de las Aves, y la balandra *María y Paciencia*, mandada por el capitán Jorge Maycock, en las proximidades de Bonaire. Finalmente resaltó la insolencia del corsario Baltasar Carrión, que había prometido vengar a sus compañeros Díaz de la Rabia y Pedro Borges ahorcando a los capitanes de las balandras que le habían atacado, y añadiendo que pensaba desterrar a galeas en La Habana a cualquier otro contrabandista que cayera en sus manos³³. A las reclamaciones del Gobernador de Curaçao se añadieron las de los Estados Generales en 1725, haciendo un balance de las quejas formuladas desde 1722; restitución de la galeota *Buenaventura*, que se había varado en la costa de Coro, procedente de Brasil con un contrabando de 40 zurroneos de tabaco y retazos de telas; la anómala visita efectuada en 1722 por el buque español *La Potencia*, al navío holandés *Duyvelant*, capitaneado por Cent Rylez, saqueándolo en alta mar sin que hubiera tocado en ningún puerto español (al menos esto se decía); otra captura³⁴ realizada el 5 de agosto de 1724 por el corsario español Benito Socarraz del pingüe *Jeune Cornelis Calf*, del capitán Nicolás de Vander Meer, en el Canal de la Mona³⁵, cuando dicho buque viajaba “tranquilamente” hacia Amsterdam, sin haber arribado a ningún puerto español³⁶; y finalmente la desfachatez del corsario español José de Herrera³⁷, que había ofrecido al Gobernador de Curaçao Du Fay cobrarle 8.000 pesos para dejar de hostilizar las embarcaciones de su Isla. Con todo, la mayor osadía, según el Gobernador, había sido

31. La carta esta fechada el 1 de julio de 1722. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, p. 202.

32. Los ejemplos son infinitos y a modo de muestra digamos que los guardacostas españoles que mandaba el comandante Pedro de Garaycochea, que eran el paquebote *El Diligente*, la balandra *Santa Teresa* y el bergantín *Santísima Trinidad*, apresaron en 1744 en el Canal de las Bahamas, a cinco leguas a barlovento de los Mártires, el bergantín inglés *El Matheo* y el pingüe holandés *El Amable*, que viajaban en conserva desde el río Velis. El pingüe fue llevado a La Habana donde se declaró buena presa, y su carga, formada por 293 toneladas y 1.028 libras de palo de tinte y algunas porciones de zarzaparrilla y añil, se remató en 2.935 pesos y 1 real. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. II, pp. 84-85.

33. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. II, pp. 301-307.

34. No se citó entre las reclamaciones la captura realizada en 1723 por el corsario Antonio Mendieta en el puerto de Manzanilla de la fragata *Juana Armandina*, capitán Daniel Belén, después de un combate de más de tres horas en el que hubo varios muertos y muchos heridos por ambas partes. La carga era cacao y remanentes de ropas, todo lo cual se remató en 13.964 pesos y 3 reales. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. II, p. 77.

35. Este Canal, existente entre Puerto Rico y Santo Domingo, era una de las claves de los contrabandistas. En 1745 el corsario Pedro Garaycochea apresó en este lugar cinco buques contrabandistas: las fragatas *María Josefina Galey*, *Matilde Theresa*, *María Galey*, *Alida* y la galera *Guillermo* y dos años después otras dos naves, la fragata *Mujer Juana* y el pingüe *El Postillón de San Eustaquio*.

36. El pingüe *Jeune Cornelis Calf* fue capturado por el corsario Benito Socarraz en agosto de 1724 en la costa de Santo Domingo y transportaba una carga que evidentemente era contrabando: Cacao, azúcar, corambre, tabaco, sal, algodón, zumo de limón, cáscara de naranja, palo brasileño, conchas de carey, diamantes, plata acuñada y restos de géneros. Esta carga fue rematada en 215.127 reales y 12 maravedíes, sin incluir en estos los 4.389 reales de plata acuñada, remitidos por mercaderes de Curaçao y cuatro compañías. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. II, p. 47.

37. José de Herrera era un corsario puertorriqueño que había apresado ocho balandras holandesas en Ocumare que condujo a Maracaibo. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, p. 320.

la cometida por los corsarios Juan Torená y Juan Bernardo, capitanes de los bajeles *Culebra* y *Joven Baltasar*, que tras apresar la barca holandesa *Isabel* y *Marta*, habían desembarcado en Aruba, pidiendo a su capellán que bautizase a todos los indios, como en efecto hizo. Luego, al marcharse, se llevaron consigo a 20 de los bautizados.

Tampoco los franceses estuvieron libres de los corsarios españoles. El dominicano Francisco Salegro apresó en Bonaire una barca francesa mandada por el capitán Pedro Pierrot, que había salido de Curaçao. Otras balandras francesas, inglesas y españolas fueron capturadas a fines de 1726 por los corsarios de don Juan Vera, Gobernador de la isla Margarita, quien se había hartado de denunciar a los contrabandistas y había tomado medidas más eficaces.

Todo esto nos demuestra la eficacia de los corsarios españoles, una página comúnmente silenciada en las historias españolas. Inglaterra y Holanda intentaron poner freno a aquella carrera de aprehensiones que llegaba ya hasta la Mar del Sur³⁸, convocando un Congreso de Soissons, a mediados de 1728. Allí presentaron sus numerosas quejas, pero no pudieron llegar a ningún acuerdo ya que no estaban dispuestas a renunciar a comerciar en la América española, única forma de terminar con el problema. Tras el Congreso, ingleses, holandeses y franceses reanudaron el contrabando con mayores bríos, y los españoles su corso, que motivó ya duros enfrentamientos³⁹. A su represión se sumó la de los guardacostas reales, que operaban desde los principales puertos del Caribe⁴⁰ y, muy pronto, los de las Compañías comerciales, a quienes la Corona encomendó la vigilancia de las costas donde realizaban sus transacciones comerciales, convencida de que nadie mejor que ellos controlarían el negocio fraudulento, ya que iba contra sus propios intereses. Aumentó entonces la presión sobre el contrabando hasta el punto de que Inglaterra vio seriamente afectada su economía comercial. Inglaterra decidió declarar la guerra a España en 1739. Fue la famosa Guerra de la Oreja, llamada así porque el capitán Jenkins de un buque contrabandista logró conmovir a los diputados de la Cámara de los Comunes exhibiendo en ella la oreja que le había cortado cruelmente un corsario español (posiblemente era verdad), lo que decidió la declaración de hostilidades, basada en la crueldad de los españoles. La guerra no solucionó nada, aparte de la destrucción de Portobelo, terminal de unas flotas, que ya estaban prácticamente muertas desde hacía años. Tras la guerra se reanudó el contrabando, que encontró frente a él un corso indiano aún más fortalecido que antes. Resultó además que los ingleses y franceses tuvieron que dividir sus esfuerzos para terminar con la realeza de filibusteros que habían amparado, porque representaban ya un peligro para sus propias colonias establecidas en el Nuevo Mundo.

38. El corso español se había extendido ya al Pacífico. En efecto, a principios de 1726 los holandeses enviaron cuatro naves a los puertos del pacífico americano. Una se perdió pero las otras tres pasaron el Cabo de Hornos: *Flesingés*, *San Luis* y *San Francisco*. El virrey del Perú marques de Castelfuerte dio patente de corso a Santiago de Salavarría para capturar dichas naves y éste logró apresar el *San Luis* en Coquimbo. El *Flesingés* se entregó en Nazca, tras recorrer la costa chilena y peruana. El *San Francisco* volvió al Atlántico y fue luego apresado en Tierra Firme por los guardacostas del Conde de Clavijo. Los géneros del *San Luis* fueron rematados en 264.580 pesos, que sumados al valor del buque y su armamento ascendieron a un total de 405.934 pesos y 3 reales. Se trataba de un buque de tonelaje mediano, que estaba armado con 34 cañones y llevaba 115 tripulantes. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, p. 282.

39. Algunas muestras de tal actividad fueron el apresamiento en 1731 de la nave holandesa de Christian Boon cerca del río Matina (Honduras) por un corsario de Portobelo; el combate naval de 1734 en la desembocadura del río Velis (Belize) del corsario Nicolás Rodríguez con unos navíos ingleses y holandeses; la aprehensión hecha el 10 de agosto de 1736 cerca de la isla Orchila por el corsario habanero Antonio de Castañeda, capitán de la fragata *El Triunfo*, del navío contrabandista *La América*, mandado por Silvestre Back (su carga se remató en 84.564 pesos); la captura realizada el año 1737 en el puerto de Ocoa (Santo Domingo) por el corsario puertorriqueño Antonio de la Cruz Urrusiaga, capitán de la nave *Cesar Augusto*, de una balandra holandesa cargada de contrabando de harina y aguardiente que se remató en 8.000 pesos (Urrusiaga fue atacado luego por unos buques holandeses que hundieron su nave y le dieron muerte); y la captura de dos balandras holandesas en el Puerto de la Sal (costa norte de Honduras) por el corsario Pedro Felipe de Sarricolea. Muchos corsarios españoles pagaron con su vida estas acciones de represión del contrabando. Así el capitán Valerio de una piragua corsaria fue hecho prisionero en 1736 por los ingleses después de capturar una balandra de dicha nacionalidad en la costa de Manzanillo (cerca de Puerto Príncipe) y fue azotado hasta morir amarrado a un cañón. El mismo año el capitán Felipe Chávez, que mandaba una balandra corsaria dominicana, fue capturado tras haber apresado una balandra inglesa en Cumaná y llevado a Curaçao donde fue vendido como esclavo junto con otros tres corsarios guayquineses. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*

40. En Cartagena se fletaron dos guardacostas que empezaron a recorrer permanentemente la costa comprendida entre dicha plaza y Portobelo. Empezaron sus operaciones en 1725 y fueron *El Incendio* y *La Potencia*, mandados por Miguel de Sada, Conde de Clavijo. Los guardacostas apresaron entre Ocumare y Chuao un navío francés y tres fragatas holandesas; la *Sara Galey*, el *Jardín de Tritón* y el *Dragón*, una de las cuales se fue a pique. Posteriormente rindieron en la bahía del río Sinú la fragata holandesa *Neptuno*, cuyo capitán y oficiales murieron en combate (ARAUZ, p. 278). Continuaron sus acciones en los años posteriores. En enero de 1729 Gabriel de Mendiñeta al mando del guardacostas *La Paloma* capturó en la ensenada de Paiclas, cerca de Cartagena, dos fragatas holandesas, la *Abraham el Mozo* y *Las dos Hermanas*, con contrabando y plata. Al mes siguiente el Conde de Bene, que mandaba entonces *El Incendio* apresó en la costa de Portobelo el navío holandés la *Señora Sara* (que ya había sido apresada con contrabando anteriormente) y que transportaba contrabando de ropa, oro y diamantes. El remate de su carga ascendió a 187.394 pesos y 257 y 1/2 reales, más 433 pesos en diamantes, y 15.070 pesos y 6 reales en oro. (ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, pp. 285-286). En 1730 los guardacostas cartageneros que mandaba entonces Domingo de Justiniani —un contrabandista arrepentido, por cierto— apresaron en la costa de Coclé la fragata holandesa *El Vigilante* (sus géneros se remataron en 336.442 pesos y 4 y 1/2 reales, más 15.761 pesos y 7 reales en moneda de plata) y a continuación, el mismo mes de abril, en la costa de Caracas la fragata holandesa el *Cónsul de las Galeras*, capitaneada por Pedro Glensen. Llevaba una mercancía que fue rematada en 17.625 pesos y 24 reales, además de 4.327 pesos y 2 reales en moneda de plata. Los guardacostas capturaron además en Tucacas la balandra holandesa la *Flecha* y la fragata *Tramposa*, a las que se añadieron la fragata *Europa*. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, pp. 285-287.

1.3. El curso de la Guipuzcoana en Venezuela

Dentro de este marco de referencia del curso español en el siglo XVIII nos interesa en particular el realizado en Venezuela por la Compañía Guipuzcoana, que fue el medio en que se movió don Vicente Antonio de Icuza, del que deseamos ocuparnos.

Venezuela fue uno de los territorios más apetecidos de los contrabandistas extranjeros, como hemos visto, que operaban desde islas cercanas, como las holandesas de Curaçao y Aruba, así como también de otras más lejanas, como la inglesa de Jamaica, la danesa de San Thomas, o las francesas de Martinica, Saint Domingue, etc. Era además un territorio periférico de los dominios españoles, con una buena producción de cacao, tabaco y cueros y una demanda permanente de alimentos (harina de trigo principalmente), textiles y géneros suntuarios, como estudió Ramón Aizpurua⁴¹. De Venezuela se extraían también mulas, azúcar, sal, algún circulante de plata (venido de México por intercambio con el cacao) y otros alimentos esenciales, como maíz, frutas, verduras, etc. Curaçao importaba hasta el agua potable que bebían sus habitantes. Los contrabandistas sacaban enormes beneficios, ya que se ahorraban el pago de los impuestos reales de venta y de compra y sacaban otro beneficio adicional al venderlo posteriormente a los europeos. Esto explica, por ejemplo, el gran asentamiento judío en Curaçao, donde se mantenía una conexión constante con Amsterdam, realizada por la "West Indische Compagnie", aparte de vínculos con todo el Caribe y Norteamérica⁴². La geografía venezolana facilitaba el contrabando, ya que ofrecía una costa enorme, llena de revueltas y surgideros en los que había pocas poblaciones y menos defensas. La situación fue agravándose con el tiempo y terminó por convertirse en crónica a fines del siglo XVII, motivo por el cual la Corona autorizó en 1692 la fábrica y manutención de uno o dos navíos, con embarcaciones menores y dos galeotas "que sirvan de guardacostas de esa Provincia", cosa que no se cumplió. Se reiteró el 14 de julio de 1698 por cédula dirigida a don Francisco Berroterán, Capitán General de Venezuela, aplicándose a este menester los 20.000 pesos que estaban en poder del Obispo de un fideicomiso y los 12.000 pesos del valimiento de la media anata de las encomiendas de indios. Los guardacostas no pudieron detener el contrabando y la situación era ya insostenible en 1728, cuando la Corona concedió el monopolio comercial a la Compañía Guipuzcoana, pensando que así se remediaría. Se estableció entonces un curso marítimo para la represión del contrabando con cargo a dicha Compañía. El mandato procede de la misma cédula de 25 de septiembre de 1728, cuando se constituyó la Compañía de Caracas, en cuyo artículo 1 se indicaba que "Los dos navíos (de dicha Compañía) solos o acompañados de embarcaciones menores, saldrán a impedir el comercio ilícito, pudiendo extender su navegación desde el río Orinoco hasta el de el Hacha". Su capítulo VI señalaba que las presas no pagarían alcabala y se repartirían aplicando los dos tercios a la Compañía y el otro tercio para los oficiales y la tripulación. En el VIII se permitía que la Compañía armara otras embarcaciones menores para patrullar las costas y que las patentes de Capitanes de mar las diese el Gobernador de Venezuela, en nombre del Rey, pero a propuesta de las personas escogidas por la Compañía. Ésta podía enviar anualmente a Venezuela dos navíos de registro equipados para la guerra, armados de 40 a 50 cañones, tener armadas en dicho territorio y un número indeterminado de embarcaciones menores que vigilasen las radas y parajes aislados. Las patentes para los corsarios las otorgaría el Gobernador de Caracas.

Las primeras naves de la Guipuzcoana zarparon de Pasajes el 15 de julio de 1730 y fueron las fragatas *San Ignacio* y *Santa Rosa*, de 46 y 25 cañones, acompañadas de una galera de 16 cañones. No tardaron mucho en entrar en acción. Las lanchas de la fragata *San Ignacio*, que mandaba Ignacio de Noblesia, apresaron el 5 de septiembre del mismo año 1730 en el puerto de la Borburata a la balandra holandesa *Tufan Elida*, cuyo capitán era Loert Franken, con un valioso cargamento de harina, aguardiente, aceite, pólvora, armas, telas, etc. que fue rematado en 1.278 pesos y 6 reales. Noblesia capturó al año siguiente cerca de Barcelona la fragata holandesa *El Caballero Mozo*, capitaneada por Adrián Charelsen, que llevaba otro contrabando valioso. La reacción holandesa vino de inmediato. Cinco de sus balandras desembarcaron un centenar de hombres en la desembocadura del Yaracuy, uno de los lugares de mayor contrabando de Venezuela, y 18 navíos de la misma nacionalidad llegaron a bloquear el puerto de La Guaira (13 de agosto de 1731), cuando las fragatas de la Guipuzcoana estaban cargadas y listas para regresar a España. Poco después la corsaria española *San Ignacio* apresó en el puerto de Turiamo la balandra holandesa *La Levantada*, mandada por el capitán Juan Enrique Kiosma, con un gran contrabando de cacao y tabaco, y el 7 de

41. AIZPURUA, Ramón: *opus cit.*, p. 259.

42. AIZPURUA, Ramón: *opus cit.*, pp. 259-270.

septiembre la misma fragata española capturó en el puerto de Patanemo la balandra *Joven Guillermo*, mandada por Guillermo Brundemburg, con sus bodegas llenas de cacao y tabaco, además de telas y harina. En uno de los meses de 1733 los guardacostas de la Guipuzcoana apresaron nueve barcos holandeses, y entre febrero y mayo de 1734 otras cinco balandras holandesas: *Los Dos Buenos Amigos*, *La Santísima Trinidad*, *El Mozo Isaac*, *El Profeta Samuel* y *La Cornelia*⁴³. El resguardo fue tan eficaz que en 1737 los holandeses, de Curaçao fundaron la Compañía de Armamentos de Guerra con varias balandras para que atacaran a los españoles. A fines de 1739 surgió la guerra de Sucesión de Austria, que prácticamente duró hasta 1748. La Compañía mantuvo una actitud beligerante frente a los ingleses, que deseaban apoderarse de toda la costa de Tierrafirme. En 1740 armó ocho navíos en guerra. Luego transportó tropas de La Habana y mantuvo a su costa un pie de fuerza de 600 a 1.400 hombres. Se le apresaron nueve navíos. Disminuyó sin embargo la presión sobre el contrabando. Más tarde, el levantamiento contra la Compañía en 1749-51 marcó otro repunte del negocio ilegal holandés. Los envíos de cacao y cueros de Curaçao a Amsterdam alcanzaron su cota más alta; unas 40.000 fanegas de cacao en 1749 y unos 95.000 cueros en los dos años siguientes⁴⁴. La Compañía volvió a preocuparse del contrabando en 1752, situando dos nuevas balandras en Puerto Cabello y La Guaira y otra más en la boca del río Orinoco. En 1760 tenía para el resguardo de las costas cuatro jabeques, tres balandras, dos goletas, una lancha grande y cinco botes y canoas pequeñas armadas. Ese mismo año mandó construir dos jabeques de 18 cañones y los envió sin carga a Venezuela para combatir el contrabando. En 1762 empezó otro conflicto con los ingleses y arreciaron las capturas de buques de la Compañía y el contrabando holandés. En el decenio 1760-1770 volvió a aumentar. Fue ya la época de Icuza, capitán corsario del que vamos a ocuparnos a continuación, que actuó decisivamente en este aspecto. Antes de adentrarnos en su biografía conviene señalar que la actividad corsaria de la Compañía entre 1760 y 1780 permitió capturar por lo menos 263 presas. Su mayor número corresponde al decenio 1770-1780 con 123; en la década 1760-1770 fue de 113 presas⁴⁵. La mayoría fueron embarcaciones contrabandistas venezolanas, pero hubo también más de cien holandesas, seguidas de las francesas e inglesas. En último lugar figuraron las danesas.

2. PECULIARIDADES DEL CORSO ESPAÑOL

El corso español puede calificarse como defensivo. El ofensivo fue el practicado por ingleses, franceses y holandeses contra las naves y territorios españoles. El corso defensivo tuvo la función de detener el contrabando realizado por los corsarios y filibusteros extranjeros, aunque los corsarios españoles, igual que sus colegas de otros países, fueron aventureros que voluntariamente se ofrecieron a las autoridades de su país para actuar en el mar contra los enemigos de su nación utilizando la "carta partida" o patente de corso. Se singularizaron de los restantes corsarios por muchos rasgos, pero fundamentalmente porque justificaban su actuación como una forma de recobrar el dinero de la corona o el que pertenecía legalmente a sus compatriotas, a quienes se había usurpado violenta o injustamente. El hecho de que las Indias fueran una donación papal a los reyes de España les permitía considerar que todo tipo de comercio de los extranjeros con las colonias españolas era una violación del monopolio comercial establecido por la corona y un robo a los intereses de los súbditos de su Católica Majestad. Los corsarios españoles se consideraron así ejecutores de una actividad justiciera, amparada en el derecho de represalia, como era restituir a sus propietarios legítimos lo hurtado por otros. Se abstuvieron de atacar las plazas y los mares ingleses o franceses de Norteamérica, limitándose a operar dentro del espacio que legítimamente le correspondía al Rey de España. Esto les convirtió en una especie de brazo auxiliar de la marina real, por lo que el artículo 48 de las Ordenanzas de 1762 especificó que "A los cabos de corsos se reputarán sus servicios durante él, como si los ejecutasen en la real armada y a los que sobresalieren en empeño y acciones señaladas, se les mandará atender", y en el siguiente, 49, indicó que "Toda la gente del equipaje aunque no este matriculada, goza el fuero de marina, estando en servicio, y podrán usar a bordo pistola". De ahí que se concedieran pensiones a las viudas de los oficiales y marineros corsarios caídos en el servicio real.

43. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. II, pp. 14-56.

44. AIZPURUA, Ramón: *opus cit.*, pp. 158-159.

45. AMEZAGA Y ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, p. 199.

2.1. Las patentes

Las patentes las otorgaba naturalmente el monarca español y en ellas se explicaba por lo común la causa que había llevado a la concesión, ya que el rey se creía obligado moralmente a justificar por qué había tenido que recurrir al corso, quizá porque todavía seguía considerándolo un oficio poco ético. En la patente o carta partida (el corsario llevaba la mitad del documento, quedando la otra mitad archivada) se anotaba la persona a la que se le otorgaba, la embarcación con que realizaría la empresa, la zona donde operaría, la prohibición de ir a lugares pertenecientes a países amigos de España, y hasta el hecho de haber entregado unas fianzas, garantía de que el corsario obraría con honestidad. A esta carta se añadía una copia de las Ordenanzas de Corso que regían su actividad⁴⁶. En las Ordenanzas de 1762 anotaron que los titulares de las patentes de corso debían dar una fianza de 60.000 reales de vellón para responder de “no cometer hostilidad, ni causar daño a los vasallos, ni otros Príncipes y Estados que no tengan guerra (con España)”, y el artículo vigésimo de las mismas les prohibía “apresar o hostilizar las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de los aliados de S. M. y los neutrales, ni a los que tuvieren bajo de tiro de cañón de sus fortificaciones”.

Usualmente la Corona subdelegó en las autoridades indianas la concesión de tales patentes, como indicamos; virreyes, gobernadores y capitanes generales. En las Ordenanzas de 1762 se señaló que las patentes debía darlas el Ministerio de Marina. Un caso verdaderamente insólito fue el Cabildo de Trinidad (Cuba) que se autoadjudicó el derecho a otorgarlas durante el período de la Guerra de Sucesión española. Fue un abuso denunciado oportunamente por el Gobernador de La Habana, pero resulta interesante⁴⁷, porque demuestra hasta qué punto la entrega de patentes se consideraba una necesidad para la defensa del bien común de las ciudades indianas –representadas siempre por sus cabildos– y no un simple capricho de la autoridad subdelegada.

La Corona española no participaba en la empresa corsaria, en contra de lo que ocurría con los monarcas o el Gobierno (los Estados Generales de Holanda) de otras naciones. Así en la patente concedida a Felipe de Vera el 5 de junio de 1692 se especificó claramente “sin que mi real hacienda esté obligada ahora, ni en ningún momento, a darle para ello mas asistencia, ni ayuda de costas, que la permisión que se le concede”. Este Felipe de Vera era inglés, lo que demuestra que la Corona utilizaba también como corsarios algunos súbditos extranjeros, aunque en tales casos obligaba a que la oficialidad y marinería fueran españolas⁴⁸.

2.2. Los hombres

La patente de corso podía concederse a un armador o a un capitán de nave. En el primero de estos casos el armador podía elegir luego los capitanes de sus barcos, que operaban amparados en su patente. La operación de armar una embarcación en corso era muy costosa, ya que implicaba pagar las fianzas, comprar o arrendar las naves, dotarlas de armamento y munición, equiparlas convenientemente y abonar los sueldos de los marinos. El armador era así el socio capitalista que corría con los gastos, arriesgando parte de su fortuna en una empresa de servicio al rey y con la esperanza de obtener a cambio grandes dividendos. Comúnmente era una personalidad de la sociedad colonial; un hacendado, un hidalgo, un militar ilustre o un simple vecino acaudalado. Tenemos así armadores como el caraqueño Marqués de Mijares, que tuvo un queche y dos balandras en corso; el rico hacendado cumanés don Francisco Figueroa de Cáceres, que solicitó licencia para “el armamento y apresto a su costa de una balandra bastante capaz y tripulada de más de 50 hombres de guerra y gentes de mar, armas y bastimentos”⁴⁹; o el dominicano Maese de Campo Juan López de Morla, propietario de la nave *Nuestra Señora del Rosario*, que mandaba el corsario Manuel Duarte. Algunos armadores tuvieron verdaderas flotillas corsarias, como el famoso Miguel Henríquez, del que hablamos anteriormente. Lo usual era que se entregara la patente al capitán de la nave que iba a realizar la actividad corsaria. Aunque existían muchas clases de corsarios abundaban los de escasos recursos, pues el objetivo fundamental era capturar algún alijo desembarcado furtivamente por los contrabandistas en una playa o ensenada, para lo que no necesitaban hacer alardes de poderío marítimo.

46. AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de: *opus cit.*, p. 257.

47. La denuncia fue hecha por el Gobernador de La Habana al Rey el 25 de mayo de 1715. PEREZ MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *opus cit.*, p. 60.

48. LOPEZ CANTOS, Ángel: *opus cit.*, p. 305.

49. PEREZ MALLAÍNA, Pablo Emilio: *opus cit.*, p. 60.

Bastaba con una pequeña embarcación y algunos hombres, lo que estaba al alcance de vecinos modestos. Los ejemplos son numerosos, como el santiagués Pedro Algarín, que mandaba su propia galeota la *Nuestra Señora de la Concepción*, Damián Salas que operaba con su balandra, etc.

La marinería de las embarcaciones corsarias era poco profesional. Estaba formado por aventureros generalmente criollos, muchos de ellos negros o mulatos, algunos marinos de la navegación de cabotaje, contrabandistas frustrados y desertores de la armada. No deja de ser sospechoso que el artículo 40 de las Ordenanzas de 1718 autorizara a que cualquier armador de corso pueda “hacer leva de gente, no recibiendo, ni pudiendo recibir, soldado alguno de sus reales armadas”⁵⁰. La verdad es que ni siquiera los capitanes de los guardacostas reales fueron muy estrictos en preguntar el pasado de quienes se enrolaban y solían recorrer las calles de las poblaciones costeras buscando “voluntarios” forzosos. Más que marinos de la armada, se buscaba a los soldados desertores, que siempre abundaban, ya que los sueldos de la milicia eran escasos y tardíos. Se les brindaba así la oportunidad de limpiar su mancha ejerciendo una profesión honorable y hasta lucrativa. Las ordenanzas de 1762 establecieron que toda embarcación corsaria debía llevar un tercio de sus tripulaciones que no fueran marinos sino hábiles “para el manejo de las armas”, lo que se explica por el hecho de que el objetivo de los corsarios no era trabar grandes combates marítimos, sino asaltar buques mercantes. La marinería estaba sujeta a disciplina y no podía realizar saqueos de las mercancías capturadas.

La vestimenta de los corsarios era totalmente anárquica, pero menos ostentosa que la de los extranjeros y los filibusteros, y su armamento lo formaban armas blancas y algunos pistolones. La Corona trató de imponer un poco de orden en todo aquello y por el artículo 37 de las Ordenanzas de 1718 reglamentó “ Que todos los del corso gozasen de las mismas preeminencias y trajes que gozaba la gente de milicias” y por el 38 ordenó usar pistolas en los navíos, pero ni siquiera esto último se cumplía fielmente.

2.3. Los barcos

Cuando comenzó el corso americano se pensó que las autoridades indianas dictaminarían cuáles eran las naves más apropiadas para dicho oficio, lo que abría una extensa gama de posibilidades. Las Ordenanzas de 1674 señalaron al respecto en su artículo segundo: “El navío o navíos que para este efecto se armase, han de ser del porte que pareciere al Virrey o gobernador que le concediere la licencia”⁵¹. La experiencia demostró que lo más funcional para reprimir el contrabando era emplear el mismo tipo de naves que los contrabandistas, ya que éstos operaban en bajos fondos, muy próximos a la costa, con objeto de pasar desapercibidos e introducir mejor su mercancía. Si los corsarios empleaban buques de gran porte les resultaba imposible aproximarse a ellos, y mucho menos perseguirlos en zonas de poco calado, llenas de riscos. También ocurrió, como en el caso de los bucaneros y filibusteros, que los corsarios terminaron empleando las embarcaciones capturadas a los contrabandistas, que compraban en los remates. La Corona asimiló toda esta experiencia funcional en las Ordenanzas de 1718 cuando estableció que sus embarcaciones fueran de “300 toneladas abajo, a fin de mayor ligereza”.

Al escaso tonelaje de las embarcaciones corsarias vino a sumarse la necesidad de que fueran rápidas, pues debían perseguir las presas. La rapidez se conseguía aumentando la capacidad de impulsión eólica mediante grandes arboladuras, pero esto iba en detrimento del tonelaje y además exponía a la embarcación a los fuertes vientos del Caribe, que producían a veces verdaderos desastres en palos y velámenes. Otro inconveniente eran, por el contrario, las calmas chichas, que dejaban a los buques inmóviles frente a sus adversarios. Finalmente estaba el problema de la broma, que obligaba a carenar con cierta frecuencia. Una embarcación pequeña podía limpiarse en cualquier playa, pero una pesada requería buscar el lugar apropiado. En el último tercio del siglo XVIII se farraron las quillas con planchas de cobre, para evitar los carenados constantes. Todo esto se fue ponderando para terminar en la solución de unos buques ligeros, de poco calado, impulsados por una o varias velas, fáciles de arriar en un momento dado y auxiliados de remos para poder maniobrar con faci-

50. Las Ordenanzas de Corso están fechadas el 17 de noviembre de 1718 y se encuentran en AYALA, Manuel Josef: *opus cit.*, t. IV, pp. 316-319.

51. Estas Ordenanzas, de las que hablaremos frecuentemente en este capítulo por su importancia para América, fueron dadas en Madrid el 22 de febrero de 1674 y no se han publicado hasta la fecha. Copia de tales Ordenanzas se daban siempre a los corsarios en el momento de otorgarles la patente, y una de éstas, la adjunta a la patente del corsario Joseph Sera, existe en el Archivo General de Indias, Contratación, 1455. En el futuro las citaremos como Ordenanzas de 1674.

dad en los fondos bajos o donde soplaban poco viento. Las naves apropiadas fueron las criollas del Caribe como lanchas, barcas, canoas, javequillos y piraguas, que acompañaban a los bergantines y jabeques. Las piraguas fueron frecuentes y las usaron los corsarios de los Gobernadores de Venezuela don Nicolás Ponte y don José de las Cañas. Eran naturalmente piraguas grandes, capaces para unos 25 o 30 hombres. Los contrabandistas las usaban también, especialmente los españoles, que iban en ellas desde la costa venezolana a Curaçao. Igualmente resultaba apropiada la galeota, que se movía a vela y remo. Era preferida por los corsarios Manuel Castañeda y Pedro Algarín. Pero la embarcación más utilizada era la balandra, que podía barloventear muy bien y pasar los bajos. Los contrabandistas las empleaban con profusión, y también, naturalmente, sus perseguidores los corsarios, como Damián Salas, Lorenzo Martel. El Marqués de Mijares había armado dos de ellas, además de un queche, otro barco bastante funcional para el acoso. El defecto de las balandras era que no podían ir muy artilladas, lo que reducía su potencial ofensivo a la habilidad de sus tripulantes. Podían artillarse los bergantines, como el del corsario Manuel Duarte, pero su calado excesivo era un serio inconveniente. Los guardacostas reales debían llevar entre 14 y 16 cañones para intimar al enemigo, pero esto les obligaba a aumentar porte y calado, por consiguiente. Fragatas y bergantines tenían el mismo problema. En cuanto al jabeque, embarcación que parecía más apropiada para la misión de vigilar el contrabando, tenía el inconveniente de su gran arboladura, que aguantaba mal los vientos del Caribe, por lo que hubo que rebajarle el velamen, adaptándolo al medio americano. También se usó la galera, capaz de albergar hasta 150 hombres y de navegar con 5 o 6 palmos de agua. El virrey Guirior, que tanto se preocupó por este tema, terminó recomendando las balandras con artillería ligera. En realidad existía una especie de acuerdo tácito entre corsarios y guardacostas reales. Los primeros se dedicaban principalmente a la captura de las embarcaciones pequeñas de contrabando y los segundos a las embarcaciones mayores.

En términos referenciales podría decirse que las piraguas y los javequillos llevaban de 25 a 30 hombres, las balandras hasta 40 hombres (con algunos cañones, al menos unos pedreros), y las galeotas podían transportar hasta 70 u 80.

2.4. Las tácticas

Los corsarios españoles actuaron en las zonas principales de contrabando, donde podían conseguir fácilmente sus presas. Eran numerosas, pero sobre todo destacaban las costas cubanas, donde traficaban los ingleses; las dominicanas, lugar preferido por los franceses; las puertorriqueñas; las de la Laguna de Términos, desembocadura del río Velis (también frecuentada por ingleses), y la costa norte de Honduras (ingleses y holandeses); la atlántica panameña (donde se reunían los contrabandistas de todas las naciones), las atlánticas de Nuevo Reino de Granada (ingleses y holandeses) y las venezolanas, región batida por los holandeses desde Curaçao. La isla holandesa de Aruba se convirtió en un lugar excelente para observar los contrabandistas que iban y venían de Curaçao y casi siempre contaba con la presencia de algún corsario español⁵².

La táctica de los corsarios era la misma que la de los piratas; intimar al enemigo a rendición. Se iniciaba con una visita que teóricamente debía hacerse sin violencia como se explicó en el capítulo sexto de las Ordenanzas de 1762: "Esta averiguación de ejecutara sin violencia, ni perjuicio a las embarcaciones, pasando a su bordo o haciendo venir al Capitán con sus papeles". Para forzar la rendición ya dijimos que algunos corsarios españoles usaban bandera negra, con una pequeña cruz en el lugar donde usualmente se pintaba la calavera, como denunció el Gobernador de Curaçao.

Si la nave sospechosa de contrabando no se rendía, podía entonces abordarse y declararse luego buena presa, pero con la menor violencia posible, según estipulaba el artículo séptimo de las Ordenanzas de 1762. A menudo se practicaba el acoso, con objeto obligar a que la embarcación corsaria se varase en aguas poco profundas. Curiosamente los corsarios traficantes de la mercancía ilegal se defendían de los corsarios empleando el mismo procedimiento, tal como ocurrió en 1701 con un corsario dominicano; obligó a vararse a una fragata holandesa, pero luego fue acometido por cuatro buques de la misma nacionalidad, un bergantín entre ellos, que le hicieron varar a él mismo. En 1718 se reglamentó que los corsarios debían advertir su presencia al enemigo disparando la artillería, a lo que éste debía responder bajando las velas. Si no lo hacía, se le consideraba buena presa. Buena presa eran, según las Ordenanzas de 1718, "los navíos enemigos, y los mandados por piratas, corsarios y otra gente que corriese la mar sin despacho de príncipe, ni estado soberano".

52. ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *opus cit.*, t. I, pp. 71-129.



2.5. Las capturas

Los corsarios debían guardar fielmente las Ordenanzas reales, que les impedían tomarse excesivas libertades con los prisioneros. Tenían que conducirlos hasta un puerto español y entregarlos allí a las autoridades, para que éstas juzgaran si eran piratas o capitanes corsarios enemigos. El contrabandista era siempre considerado un “pirata”. Incluso en el caso de que se tratara de un buque enemigo armado en guerra, bastaba que hubiera efectuado presas para que “fuesen castigados los capitanes y oficiales como piratas”. Aunque los corsarios españoles tenían prohibido tomarse la justicia por su mano, la guerra fue cambiando las actitudes, y hubo muchos casos de corsarios que amenazaron con colgar a los capitanes de tales buques, aunque no consta que lo hicieran. Las autoridades españolas hicieron la vista gorda a otras acciones poco ortodoxas de sus corsarios, como los desembarcos en islas enemigas para robar ganado e implementos.

Al navío apresado se le cerraban las escotillas para llevarlo hasta un puerto español, comúnmente aquel de donde procedía el corsario. En caso de que el buque enemigo hubiera quedado inutilizado, se pasaban sus mercancías al buque corsario, en presencia de los dos oficiales principales. El botín no podía repartirse, ocultarse, ni venderse. Había que entregarlo al Intendente o Subdelegado del puerto, para que diligenciase el proceso correspondiente. El capitán corsario debía rendir un informe anotando el día, hora y paraje donde había ocurrido el apresamiento, si el capitán enemigo había rehusado a amainar velas al recibir el aviso, si no había mostrado su comisión, si le acometió, y bajo qué bandera, etc. El Intendente procedía a examinar la mercancía capturada, comprobando si había bienes pertenecientes a españoles o a súbditos de países amigos –en cuyo caso debía restituírselos– y finalmente la declaraba buena presa. Las Ordenanzas de 1762 otorgaron toda clase de garantías a los capturados, concediéndoles el derecho a reclamar, pues el artículo tercero indicó que el conocimiento de las presas “pertenece privativamente a los Ministros de Marina” y que el ministro de este ramo examinará “los papeles y oirá sumariamente a los apresadores y apresado, y antes de 24 horas, siendo dable, declarará con parecer de asesor la legitimidad o ilegitimidad, y si hubiere duda, el juicio como responsable que ha de ser a las resultas”. Se prohibió a los corsarios españoles “dejar abandonados los prisioneros en islas o costas remotas, pena de ser castigados, pues deben entregarlos en los puntos a que se condujeren y hacer constar el paradero de los que faltaren”.

La mercancía se vendía en pública subasta, así como el buque y el armamento. El dinero recaudado se depositaba por un tiempo, en espera de que surgieran posibles reclamaciones. Finalmente se procedía a entregar a los corsarios su quinto de presas. Estos debían pagar a la corona los derechos por las ventas, como cualquier particular. El procedimiento era muy lento y los armadores reclamaron muchas veces contra él, ya que les perjudicaba. Habían invertido mucho dinero (fianzas, armamento, sueldos de oficiales y tripulación) del que deseaban resarcirse cuanto antes con las presas, pero hasta 1752 no se ordenó el reparto de los comisos de una forma más rápida y eficaz⁵³.

3. ICUZA, MODELO DE CORSARIO ESPAÑOL

Vicente Antonio de Icuza fue uno de los corsarios más conocidos del siglo XVIII, tanto en Venezuela como en el ámbito del Caribe. Combatió el contrabando durante 25 años, y fue un verdadero prototipo de su oficio. Icuza perteneció a esa gran pléyade de los marinos vascos que descubrieron mares lejanos y defendieron las costas peninsulares. Nació en 1737 en la antigua Orereta, actual Rentería, en Guipúzcoa, y en el seno de una pequeña familia burguesa formada por don Sebastián Manuel de Icuza, médico de la localidad, y doña Teresa Arbaiza. Su padre quiso que estudiara Medicina, pero Vicente soñaba con el mar desde su infancia, escuchando con veneración a un amigo de la casa, don Pedro de Guillamasa, vecino del puerto de Pasajes, que había sido comandante de los navíos corsarios de la Compañía Guipuzcoana⁵⁴. Gustaba también de corretear por el puerto de Pasajes con sus amigos los dos hermanos Alzate (Domingo y José Antonio), donde escuchaba embelesado los relatos de los marineros y donde aprendió pronto a distinguir los tipos de buques que llegaban y salían. Fue su primera escuela, que simultaneó con el conocimiento de las primeras letras y de la Aritmética con el maestro José Antonio de Echeverría, también de Rentería. Parece que estos fueron todos sus estudios, aparte de seis meses de Navegación establecidos por las Ordenanzas de Bilbao para quienes querían iniciarse en ser pilotos.

53. RAMOS, Héctor R. Feliciano: *opus cit.*, p. 293.

54. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, pp. 35-38.

3.1. Formación y primeros viajes

A los 20 años, en 1757, sentó plaza en un guardacostas de la Compañía Guipuzcoana, y poco después hizo su primer viaje trasatlántico, que fue naturalmente a Venezuela. Durante el mismo completó sus conocimientos náuticos y aprendió la disciplina de guerra de un guardacostas español. Regresó a la Península dos años después, en 1759, con todos los requisitos necesarios para ser Piloto. Era un buen momento, pues la Corona española pasó aquel año al monarca Carlos III, que estaba dispuesto a reactivar el papel de España en los mares. La Compañía Guipuzcoana consideraba además que debía reforzar su armada corsaria en Venezuela para reprimir el contrabando con mayor eficacia. Había mandado construir dos jabeques, cada uno de ellos con 18 cañones, de los calibres 8 y 6. Estaban recién acabados y pidió permiso a la Corona para enviarlos a su destino, lo que se autorizó por cédula de 12 de mayo de 1760. Los jabeques partirían en lastre y sin registro de comercio, e irían directamente a la isla Margarita, donde los recibiría el Comandante de los guardacostas, para incorporarlos a sus funciones ordinarias con el resto de la flota corsaria. Eran el *San Pedro* y el *San Pablo*. Icuza, graduado como Piloto, fue destinado a uno de ellos. Zarparon de Pasajes el 8 de junio de aquel mismo año 1760 y llegaron a Pampatar diez días después, el 18 de junio. Tras realizar las formalidades oportunas partieron nuevamente con dirección a Maracapana, pero en el camino encontraron una balandra holandesa sospechosa de realizar contrabando. Era la *Ana*, mandada por el capitán Thomas Cabalier. Los españoles la persiguieron y rindieron. Entre su mercancía incautada figuraron cinco doblones portugueses, que el capitán holandés entregó personalmente al Teniente Vicente Antonio Icuza, quien se los dio al Capitán y fueron a parar luego al Factor Principal de la Compañía Guipuzcoana, don Agustín Ignacio de Uranga, como era preceptivo. Este incidente nos revela que Icuza era ya Teniente y había empezado a tener cierto protagonismo en las operaciones corsarias.

Icuza participó en otras acciones corsarias de Venezuela hasta 1762, cuando regresó a España. Tuvo mala suerte, pues en el viaje fue hecho prisionero por los ingleses y conducido a Jamaica. En esta isla conoció en directo el gran negocio del contrabando británico en Hispanoamérica, así como la persecución del filibusterismo, que la corona inglesa había iniciado ya para defender el comercio de sus colonias en Norteamérica. Icuza no estuvo prisionero más que un año, pues en 1763 se firmó la Paz de París y fue liberado. En 1764 estaba nuevamente en Caracas, donde se le confió el mando de la balandra guardacostas *Nuestra Señora de Aranzazu*, de la Compañía, que operaría con arreglo a las nuevas Ordenanzas de Corso de particulares, que se habían promulgado en 1762⁵⁵, y que convertían esta actividad marítima en subsidiaria de la marina real.

3.2. Capitán corsario de la Guipuzcoana

La patente de corso para Icuza, primera que tuvo este marino, la firmó Don José Solano, Gobernador y Capitán General de Venezuela, el 6 de abril de 1765, constando en la misma que el Factor de la Compañía actuaría como fiador de la fianza que debía efectuar el corsario, según las ordenanzas, y por las que respondería personalmente en último caso. Se le nombró, como dijimos, Capitán Comandante de la balandra *Nuestra Señora de Aranzazu*, y entró en acción inmediatamente. En mayo de 1765 apresó una balandra contrabandista holandesa en la isla de Orchila, y luego tres goletas de Curaçao. El capitán Icuza aseguró que fue la primera vez que se apresó una goleta de aquella Isla. En 1766 capturó 14 embarcaciones; al año siguiente 13 en el río Guarapiche y once más en 1768. Estos méritos le merecieron el nombramiento de Alférez de Navío de la Armada Real el 10 de octubre de 1768. Entró entonces en un breve receso de su actividad marítima, durante el cual, en 1769, escribió una relación sobre el contrabando que se realizaba en Venezuela, a la luz de la experiencia adquirida en doce años. Esta relación no lleva firma, ni data, pero indudablemente fue escrita por Icuza, tal como señaló Amezága⁵⁶. El relato señaló en primer lugar que las islas extranjeras de Tabaco (seguramente Tobago), Granada, Martinica y Guadalupe que tenían una gran producción azucarera y que para mover sus trapiches necesitaban mulas (aparte de reses y ganado lanar), que traían en balandras de los puertos de la costa de Paria, a cambio de ropas y caldos. El sistema operativo consistía en mandar balandras a la costa de Paria e islas de Coche y Margarita y dejar un contrabandista con la factura de la carga a cambio de la cual se deseaban las mulas, reses y ove-

55. Ordenanzas para el Corso de particulares contra enemigos de la Corona, dadas en El Pardo el 1º de febrero de 1762. En AMEZAGA ARESTI, Vicente: *opus cit.*, apéndice documental, pp. 241-265.

56. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, p. 48.

jas, mientras las balandras permanecían en el mar. Cuando el negocio estaba cerrado se hacían señales con candelas durante la noche y las balandras se aproximaban a la costa para recoger la mercancía. Algunas balandras bajaban hasta las Bocas del Drago para contrabandear en los caños del Teresén, del río Orinoco y en el puerto de Macure con mulas, reses y carey. En muchos de estos puertos había además grandes lanchas de pesca, que cargaban mulas, reses y carey (hasta 10 y 12 mulas y cien carneros, que llevaban a Tobago y Granada), a cambio de ropa, aguardiente, lonas, jarcia y clavazón, que se depositaba en Cumaná. Las mulas venezolanas costaban entre 10 y 18 pesos y se vendían en las islas extranjeras a 34 y hasta 37 pesos, a lo que había que añadir el beneficio que se sacaba por la ropa o el aguardiente contrabandeados, que era de un 15 a un 20%. En las islas deshabitadas de Los Testigos, Los Hermanos, la Tortuga, las Aves, Blanca, Orchila y los Roques había contrabandistas ingleses y franceses, que se servían de los pescadores de tortugas, que llevaban ropa y aguardiente a cambio de plata. La isla de Bonaire era un gran depósito de artículos ilegales de comercio, y a Curaçao, donde no había agua, salvo la de los pozos, ni árboles, llegaban mensualmente de 8 a 10 urcas holandesas con ropas y aguardiente, que dejaban parte de la carga almacenada en Bonaire y seguían después a la costa venezolana para vender y comprar cacao, tabaco, cueros o plata fuerte, que cargaban posteriormente en los barcos, algo alejados de los puertos. Cada casa de comercio de Curaçao tenía de 4 a 6 goletas, dotadas de 6 a 8 cañones y tripuladas por 50 a 60 negros esclavos. Salían cargadas de ropa, la mitad de la cual dejaban en Bonaire y se iban directamente a contrabandear. Aparte de esto salían diariamente de Curaçao numerosos guairos y goletitas por leña, gallinas y pavos a costa firme, y muchas balandras con ropa y aguardiente a los puertos de San Juan, Adicora, Coro, Puerto Escondido, Taques, Golfete y hasta las proximidades de Maracaibo. A esto había que añadir el hecho de que anualmente salían de Curaçao entre 4 y 6 balandras de 12 y 14 cañones, tripuladas por 80 a 90 hombres, que hacían comercio ilegal en las inmediaciones de Bahía Honda, Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena y Portobelo, regresando comúnmente en convoy, cargados de caudales. Desde Curaçao se contrabandeaba con balandras de 12 a 14 cañones en la costa sur de Puerto Rico mercancías tales como tabaco, café, palo, guayaquil y otros tintóreos, mientras que a Curaçao llegaban contrabandistas desde San Eustaquio, Santa Cruz, Antigua y San Martín. Finalmente debía añadirse el contrabando inglés efectuado desde Jamaica, con ropa, aguardiente, fusiles, balas, pólvora, sables, machetes y cuchillos⁵⁷.

El recrudescimiento del contrabando obligó a la Guipuzcoana a solicitar nuevamente los servicios de Icuza el 10 de abril de 1771 y esta vez como Capitán y Comandante general de todas las embarcaciones en corso de dicha Compañía. El Gobernador de Venezuela expidió la patente y el Factor de la Guipuzcoana fue el fiador de sus actuaciones. El marino zarpó el 20 de abril con la *Nuestra Señora de Aranzazu*, acompañado de Joaquín de Mendizábal, que mandaba la *San Antonio*, alias *La Prusiana*. Empezó una gran campaña de 22 días contra los contrabandistas, que repitió al año siguiente, recorriendo la costa de Sotavento con sólo dos balandras de a 12 cañones. Logró apresar once embarcaciones en sólo cinco días. Durante la operación corsaria, el Intendente de Venezuela don José Carlos de Agüero, dio la Instrucción que debían guardar el Comandante (Icuza), capitanes y demás oficiales empleados en el corso de la real compañía Guipuzcoana. La dio en Caracas el 20 de julio de 1771 y estaba adaptada a las ordenanzas y práctica general del corso, según constaba en su prólogo. Aparte de las normas usuales insistía en que los guardacostas debían revisar la documentación de las embarcaciones que transitaban por la costa venezolana, deteniendo aquellas que no la llevaran en regla y conduciéndolas a La Guaira. Su artículo 6º reconocía el derecho de los ingleses a extraer sal de la isla Tortuga, y el 13º recordaba que estaba prohibido el derecho llamado de "pendolaje" (saqueo de mercancías) que sólo se permitiría en el caso de que la embarcación contrabandista se hubiera resistido a la inspección y hubiera tenido que abordarse. El 17º enfatizaba que los prisioneros debían ser tratados con "humanidad", sin hacerles violencia o extorsión, y el 20º especificaba que los prisioneros capturados en un buque contrabandista debían firmar las declaraciones, y en presencia de testigos, sobre los géneros que transportaban, con objeto de evitar reclamaciones posteriores⁵⁸.

En su nuevo papel de Comandante General del corso venezolano, Icuza decidió mejorar su flota y mandó construir unas lanchas para que colaborasen en los apresamientos, ya que los buques contrabandistas solían huir hacia aguas poco profundas, resultando imposible seguirles con los navíos. Los holandeses comprendieron que esta reestructuración ponía en peligro el negocio del contra-

57. El informe recogido por AMEZAGA ARESTI, Vicente: *opus cit.*, pp. 48-50.

58. AIZPURUA, Ramón: *opus cit.*, pp. 356-360.

bando y decidieron tomar las medidas pertinentes, armando dos balandras en Curaçao para terminar con Icuza. Se enfrentaron al corsario español el 11 de mayo en Punta Macolla. Los holandeses atacaron confiados, entonando músicas, pero encontraron una dura resistencia. El combate se hizo con cañones, pedreros y fusiles. Duró desde las nueve y media de la mañana hasta las seis de la tarde, hora a la que los holandeses emprendieron la fuga a toda vela, resultando imposible seguirles, ya que las naves corsarias tenían sucios los bajos, mientras que las extranjeras acababan de carenar los suyos. Icuza describió esta acción en su carta del 21 de mayo de 1772, dirigida al Capitán General José Carlos de Agüero: “los holandeses nos entraron con una furia increíble, de tal manera que, habiéndonos descargado ambas balandras la primera carga cerrada, se prevenían para la segunda con nuevo ímpetu, a la vista de lo cual y porque no se envaneciesen con nuestro silencio y falta de correspondencia, que procuré se tuviese, con el fin de guardar la gente hasta la mejor coyuntura (objeto primario que tengo en mis operaciones marítimas), me metí con mi balandra en medio del fuego de las dos holandesas, animando a la gente al honor de la nación, no ya mirando aquel forzoso lance como de utilidad que podría resultar, sino como gloria de las armas del Rey de su Real Compañía Guipuzcoana. Y don Joaquín Mendizábal, capitán de la balandra la *Prusiana* hizo también las más extraordinarias diligencias de conmovir su gente a la vista del estrago que nos amenazaba sin remedio, siéndola de nuevo incentivo la discreta conducta y eficacia del valor que respira este digno oficial. En este estado, y con la gente alerta, esperé a la segunda descarga de la balandra de más fuerza, presentándole el costado de la mía, porque no se persuadiese la arrogancia holandesa, a que nos acompañaba el temor por estar en el estado de cuasi indefensos, que ellos no lo ignoraban, y luego que la hubo efectuado, arribé sobre ella con toda diligencia, por ver si echándola el tarro podía abordarla, en la consideración de que rendida ésta, también rendía la otra, su compañera, por ser de menor andar. Pero mis deseos de escarmiento no lograron el fin, cuya idea habiéndomela don Joaquín de Mendizábal conocido, con la balandra roja que echamos, sin duda temieron tanto, que se retiraron tomando el barlovento, con conocimiento de su andar, que era superior al nuestro, por lo que viendo frustrada mi intención, reduje la acción a un destrozo con artillería y fusilaría, con que logramos que no se perdiese de nuestras descargas ni un sólo tiro”.

Icuza prosiguió luego a la costa de Puerto Rico. Avistó un bergantín inglés y lo apresó tras un breve combate, pero al ruido de los cañonazos acudieron 20 embarcaciones enemigas. Una de sus escuadras de ataque estaba formada por un bergantín inglés de 16 cañones, 3 balandras holandesas de 12 y 10, y dos goletas danesas de 10 y 8. Atacaron las dos balandras españolas tocando músicas, como acostumbraban. Icuza se defendió valientemente, pero una de sus balandras perdió la cangreja. El marino siguió combatiendo con su embarcación e intentó abordar al bergantín, pero éste advirtió la maniobra y huyó rápidamente. El Capitán español trabó entonces combate con la balandra enemiga de 12 cañones. La acción duró muchas horas, al cabo de las cuales una andanada le inutilizó el mástil. Pese a esto, logró apresar al día siguiente una balandra danesa. La operación naval mereció que el Rey le nombrara Teniente de Fragata (era Alférez de Navío) el 9 de noviembre de 1772.

Don José de Amenazar, Factor Principal de la Guipuzcoana elevó un informe en Caracas el 21 de julio de 1772 sobre las acciones realizadas por la flotilla de las dos balandras guardacostas *Nuestra Señora de Aranzazu* y *San Antonio*, alias *La Prusiana*, mandada por Icuza desde el 20 de abril al 12 de mayo de 1772, que fue el siguiente:

Abril

- 1 balandra holandesa de nombre desconocido, con palo de tinte
- 1 guairo holandés, vacío
- 1 goleta holandesa, llamada *Esperanza*, con mulas
- 1 balandra española, la *San José*, con hierba para mulas
- 2 balandras holandesas, con palo de tinte
- 3 goletas holandesas, con palo de tinte y algunos géneros
- 1 balandra holandesa, con palo de tinte y ropa

Mayo

1 balandra holandesa, llamada *La Industria*, con palo de mora

1 bergantín inglés, *El León*, con palo de mora y ropa

1 balandra danesa, *El Águila*, con tabaco, cuero y ropas⁵⁹

Icuza pretendió pasar con su grado militar a la Armada Real, pero no lo logró, por lo que continuó con su actividad corsaria. En 1774 apresó la balandra holandesa *La Candelaria*. Padeció entonces una enfermedad que le impidió tomar parte en una acción naval frente a Puerto Cabello. En 1775 siguió apartado del corso, aunque fue capitán y maestro del navío *San Miguel y Santiago* de la Guipuzcoana en su cuarto tornaviaje a Cádiz. Los efectos de las operaciones de corso empezaron a tener sus consecuencias, pues faltó harina de trigo en Venezuela, por lo que el Rey alertó al Factor de la Compañía sobre la necesidad de vigilar el tráfico de los barcos venezolanos que navegaban hacia las Antillas por dicho producto. En 1776 realizó algunos viajes trasatlánticos.

El balance del corso de Icuza hasta 1776 fue de 70 embarcaciones enemigas, bien capturadas, echadas a pique u obligadas a varar en los bajos, según informaron los Capitanes Generales de Caracas don José Solano y don José Carlos Agüero, y figuró en la relación de méritos y servicios de Icuza⁶⁰. Esto motivó grandes reclamaciones de los contrabandistas de Curaçao, incluso por vía diplomática, a través de Holanda.

A principios de 1777 estaba en Madrid, rindiendo un informe a los directores de la Guipuzcoana sobre el corte de madera para la construcción de buques en Venezuela, resultado de lo cual fue el envío de varios maestros y carpinteros de ribera (treinta) a la provincia de Cumaná. Icuza sugirió que las mejores maderas se obtendrían en las inmediaciones de los ríos Yaracuy, Aroa y Tocuyo, aunque también podían conseguirse buenas desde la boca del río San Carlos. En marzo de 1777 la Corona aprobó el proyecto de construcción de buques en Puerto Cabello y se inició la fábrica de un navío de 60 cañones, con arreglo a unos planos enviados desde España. El Corsario volvió pronto a Caracas, pues en abril del mismo año 1777 declaró en dicha ciudad a favor del práctico Francisco Garachico, acusado de la pérdida de la balandra *Nuestra Señora de Aranzazu*, que él había mandado. En esta época Icuza realizaba viajes de carga para la Compañía, pues el 12 de marzo de 1778 zarpó de Puerto Cabello para La Guaira con la *San Miguel*, transportando 9.011 fanegas y 74 libras de cacao de la Compañía y 94 fanegas y 85 libras de particulares. Hacia mayo de 1778 volvió a asumir el mando de los guardacostas, que tuvo hasta el advenimiento del Libre Comercio. Durante esta última etapa hizo 55 presas, según certificó el Capitán General don Luis de Unzaga y corroboró el intendente Juan de Ábalos. Asesoró además a la Compañía y a la nueva Intendencia sobre la conveniencia de mejorar el armamento de los guardacostas, recomendando que llevaran piezas de mayor calibre y que incluso las lanchas cañoneras llevaran un cañón de a seis, como sugirió al Intendente de Venezuela desde La Guaira el 24 de abril de 1778. Pese a todo siguió realizando sus grandes periplos de corso, como lo demuestra que apresara en Puerto Rico una goleta danesa pequeña, que obligó a vararse en una playa y tuvo que venderla a un vecino llamado Fernando Yerobi por sólo 100 pesos, como notificó desde la Aguada de Puerto Rico el 28 de mayo de 1779⁶¹.

El corso de la Compañía Guipuzcoana agonizaba como consecuencia del Libre Comercio, que se había ido introduciendo progresivamente en América desde 1765. En 1781 se suprimieron los privilegios de la Compañía, que quedó equiparada a otras de particulares. Icuza perdió su protagonismo como corsario de la Guipuzcoana y realizó otras actividades de interés para la corona. Así, auxilió y protegió varios navíos franceses, entonces aliados de los españoles; en 1781 transportó 30.000 pesos fuertes de las cajas reales desde Santo Domingo a La Guaira; actuó como correo, enviando un guairo holandés (capturado) a Cuba para avisar el retraso de dos fragatas de guerra ancladas en Puerto Cabello; y limpió de contrabandistas la salina de la Tortuga, de la que expulsó a 30 ingleses, desmantelando sus instalaciones y regresando a Venezuela con gran cargamento de sal. Esta operación se la encargó el intendente Juan de Ábalos.

59. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, p. 63.

60. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, p. 70.

61. Copia de la carta en AMEZAGA Y ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, p. 84.

3.3. Corsario real

Al anularse los privilegios de la Compañía Guipuzcoana, Icuza regresó a España. Llegó a Cádiz en mayo de 1781, convaleciente de su enfermedad, y se dirigió a su tierra natal, pero al pasar por San Ildefonso dejó una Relación para el monarca español, fechada el 17 de septiembre de 1782, en la que hizo constar sus méritos desde 1757, cuando había entrado al servicio de la Guipuzcoana⁶². Posteriormente siguió viaje a Bilbao, donde se radicó. Contrajo matrimonio con doña Ramona Barbachano y vivió en la casa de los suegros. No permaneció ocioso, sin embargo, pues frecuentaba los astilleros donde se fabricaban numerosos buques. El 17 de marzo de 1783, totalmente restablecido, volvió a dirigirse a la Corte pidiendo que se le trasladara a algún cargo del servicio real. La Corona atendió la súplica y el 3 de abril siguiente le destinó a la Comandancia del Resguardo Marítimo de Caracas, ascendiéndole a Teniente Coronel de Infantería. Icuza agradeció la merced y se dirigió a su destino. Al pasar por Madrid el 19 de mayo de 1783 entregó un informe detallado sobre lo que a su entender debía ser el nuevo corso real en Venezuela, diferente del que había desempeñado anteriormente la Guipuzcoana. Lo inició con un inventario de los recursos del Corso de la Compañía, que pasaban ahora a la Corona:

Un bergantín con 18 cañones de a 6, 22 pedreros, 4 esmeriles, 40 fusiles, 50 pistolas, 50 sables, 40 bayonetas, 50 chuzos y 120 hombres de tripulación de Comandante a Paje

Tres balandras de 12 a 14 cañones de a 4, 16 pedreros, 30 fusiles, 40 sables, 40 pistolas, 40 bayonetas, 30 chuzos y 80 a 90 hombres de tripulación.

Tres lanchas cañoneras con su cañón de a 4, 10 pedreros, 14 fusiles, 16 pistolas, 16 sables, 14 bayonetas, con 21 hombres cada una.

Una canoa con 4 pedreros, 8 fusiles, 8 bayonetas, 10 pistolas, 10 sables y con 12 hombres para el resguardo de las cercanías de Puerto Cabello, Punta Tucacas (donde los judíos de Curaçao habían construido incluso una sinagoga, destruida en 1721⁶³) y sus caños.

Icuza advirtió que después de la Paz de París los holandeses habían reanudado el contrabando con mayor fuerza, "faltándoles ahora la libertad de ser admitidas (en Venezuela), de que durante la guerra gozaban", por lo cual estimaba que el Resguardo Real debía dotarse convenientemente para la nueva situación, con la fuerza siguiente:

Una fragata de 24 a 30 cañones de 8 a 12 tiros de bala (que podría retirarse más adelante, tras los primeros combates)

Un bergantín de 16 a 18 cañones de a 6 tiros.

Una goleta de 10 a 12 cañones.

Tres lanchas y una canoa de 12 hombres.

A esto habría que añadir ahora pertrechos y provisiones (arboladuras, jarcias, lonas, bonetas, crotonies, brines, breas, alquitrán, balas para los pedreros, pinturas, y armamento de mano, como pistolas, sables, puñales de abordaje, etc.), establecer una maestranza de 12 a 16 hombres para el servicio de los guardacostas, y revestir de cobre los cascos de los buques, para evitar que tuvieran que carenarse con tanta frecuencia.

Propuso así mismo una serie de medidas para mejorar la eficacia de los corsarios, como que se cediera a sus tripulaciones "los efectos que se apresen", quedando los barcos para el Rey, tal como se había hecho en la última guerra, y que el Comandante fuera recompensado con la cuarta parte de la carga de las presas, para evitar problemas con los Jueces "sobre si después de apresada la embarcación, robaron de la cargazón a las tripulaciones". Estimó que además sería conveniente establecer una graduación entre los oficiales guardacostas "para moverles al mejor desempeño", pidiendo para su antiguo subalterno don Juan Antonio de Careaga el grado de teniente de infantería. Incluso refirió el itinerario de la primera operación corsaria, que fue aprobado: Saldría de España con las tres embarcaciones, fragata, bergantín y balandra, e irían a recalar a la isla de Trinidad, luego "recorrer toda la costa hasta Puerto Cabello, de suerte que se apresaran las más de las embarcaciones que se hallasen tratando en las costas, y dejando la fragata en Puerto Cabello, si pareciese conveniente al Comandante", y seguir con las otras dos embarcaciones hasta el saco de Maracaibo, con

62. AMEZAGA Y ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, pp. 91-94.

63. BRICEÑO PEROZO, Mario: *Magisterio y Ejemplo de un Vasco del siglo XVIII*, Caracas, 1965, p. 149, nota 13.

lo que se barrería toda la costa de Santo Domingo. En esta isla se proveería de lo necesario para continuar a Puerto Rico, donde suponía que encontrarían muchos contrabandistas. Los corsarios reales debían limpiar sus costas y volver luego a la isla Margarita, con objeto de emprender otro nuevo periplo en la costa de Tierra firme hasta el Saco de Maracaibo. Esto último cogería descuidados a los contrabandistas y permitiría capturar numerosas embarcaciones, con lo que cabía esperar que en el futuro disminuyeran las extracciones ilegales desde las islas extranjeras. Hizo otras muchas sugerencias, fruto de su experiencia corsaria, como evitar que los oficiales reales se mezclaran con los de los guardacostas, que se mantuviera en secreto el destino de estas últimas embarcaciones, que el Comandante corsario pudiera usar las falúas y embarcaciones menores de los puertos para asuntos del servicio real, y que se vigilaran mucho las aguas próximas a la isla de Trinidad, donde se estaba realizando un poblamiento que atraía mucho contrabando de costa firme.

Icuza se preocupó asimismo del problema que presentaban los apresados por contrabando. En su mayor parte eran esclavos de amos de Curaçao, a los que les entregaban papeles donde constaba su libertad, para el caso de que fueran capturados. Las autoridades venezolanas acostumbraban a enviarlos a los presidios de Puerto Rico, pero solían escaparse fácilmente sobornando a los guardias con el dinero que les enviaban sus amos desde Curaçao, reapareciendo por Venezuela al cabo de algún tiempo. El jefe corsario propuso que se llevaran a Veracruz y se vendieran como esclavos a un precio bajo, hasta 50 pesos, para que trabajaran en las minas, lo que escarmentaría a sus dueños “los judíos de Curazao”, cosa que fue aprobada. No pudo arbitrar en cambio ninguna solución para el caso de los contrabandistas españoles, que según las leyes debían ser ejecutados, aunque usualmente se les indultaba, después de pagar algunas sumas a modo de composición⁶⁴, porque esto representaba una fuente de ingresos para el fisco. Menos aún encontró una fórmula apropiada para la prisión de los grandes contrabandistas, que una vez capturados debían ser enviados a España. Los que eran judíos de Curaçao estaban siempre dispuestos a pagar grandes sumas a cambio de su libertad, ya que temían caer en manos de la Inquisición si eran remitidos a la Península. La Corona decidió suspender los envíos de contrabandistas a España, a causa de su elevado costo⁶⁵.

El Comandante Icuza regresó a Bilbao en junio de 1783, y de aquí fue a San Sebastián, para preparar su viaje. Particularmente le interesaba revisar el aprestamiento del bergantín *Coro*, anclado en el Pasaje, que estaría bajo su mando directo y para el cual había pedido a Bayona las planchas de cobre con que debía carenarse. El trabajo debía hacerse en Pasajes. Este bergantín había sido construido en la isla Bermuda y era de material de sabina. Estaba valorado en 45.000 reales de vellón, a los que había que añadir los 12.573 de su arboladura. También quería revisar el revestimiento del casco de la balandra *Aranzazu*, cuyas planchas de cobre se habían encargado a las fábricas de Balmaseda. El Comandante se ocupó además de reunir los pertrechos y provisiones navales necesarias para su flotilla. Embarcó las agujas de marear, las ampollas, 90 barricas de agua, etc. Finalmente se nombraron dos escribanos para el bergantín y la balandra y los médicos correspondientes. Tras el capitán Domingo de Jáuregui figuraba el teniente Andrés de Caperuchiqui y los oficiales del mar; condestable, guardián, patrón de bote, etc. En el *Coro* irían una decena de carpinteros y calafates destinados a la maestranza de Puerto Cabello, y la marinería, donostiarra en su mayor parte. La tripulación recibió un anticipo de tres mesadas, como era usual en las embarcaciones que iban a Indias. Parte de la misma se embarcaría en Cádiz y Venezuela.

El 1 de septiembre de 1783 Icuza notificó al ministro Gálvez desde San Sebastián que tenía completo el rol. Zarpó el 9 del mismo mes y llegó a Cádiz el 21 del mismo mes. Allí se le notificó un cambio de mandos; el capitán del bergantín *Candelaria* sería don Manuel de Echandía y el de la balandra *Aranzazu* don Antonio Rodríguez. Gálvez respondió a Icuza que debía salir urgentemente hacia Caracas, pero tuvo que retrasarse por la necesidad de completar el armamento de la *Aranzazu* y de cargar víveres para los otros dos buques, para lo cual se le remitieron 200.000 reales de vellón. Se echó encima fines de octubre y llegaron las tempestades al Golfo de Cádiz, pero el 16 de noviembre salieron los tres guardacostas con Icuza, Basarte y Rodríguez. El 22 de noviembre recalaron en Tenerife y el 24 de diciembre llegaron a La Guaira. El Intendente de Venezuela don Francisco de Saavedra se lo notificó a Gálvez el 30 de diciembre, señalando intencionalmente que “El citado Comandante (Icuza) reconoció antes de llegar a la Guaira las costas de Margarita, Cumaná y parte de esta Provincia, sin haber encontrado embarcación alguna española, ni extranjera, en el comercio clandestino”. Añadió que estaba listo para partir al Saco de Maracaibo, a la parte española de Santo Domingo y a Puerto Rico, para regresar luego a La Guaira,

64. AIZPURUA, Ramón: *opus cit.*, pp. 234-235.

65. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, pp. 111-116.

y que mientras Icuza realizaba su periplo se ocuparía de dar las órdenes oportunas para el establecimiento de la Maestranza de Puerto Cabello. Icuza ratificó a Gálvez el 30 de diciembre de 1783 que efectivamente no había encontrado contrabandistas en el recorrido efectuado desde Trinidad hasta La Guaira, aunque se cruzó en Barcelona con un bergantín inglés. Añadió que se había acordado su periplo por Puerto Rico, Santo Domingo, y Tierra Firme de Venezuela y Maracaibo y que enviaría un maestro a Puerto Cabello para que forrase con las planchas de cobre que habían sobrado en Pasajes después de revestir el *Coro* y la *Aranzazu*, las balandras corsarias⁶⁶.

El Comandante Icuza realizó el viaje previsto y el 13 de febrero de 1784, cuando estaba recalado en el cabo Mala Pascua de Puerto Rico, apresó una goleta inglesa, que armó convenientemente y puso al mando de don Domingo de Jáuregui. Al día siguiente avistó dos balandras inglesas que salían de la costa. Ordenó capturarlas, pero las balandras alcanzaron la costa, huyendo sus tripulantes. Una de ellas llevaba palo de mora y mulas la otra. Los cargamentos se remitieron a La Guaira. El 15 de febrero siguiente divisó nueve barcos que salían de diversos puertos, entre ellos dos bergantines ingleses de 18 y 14 cañones. Sólo pudo capturar tres, pero al día siguiente apresó otros tres, lo que le permitió informar el 20 de febrero desde la Aguada de San Francisco (Puerto Rico) que llevaba nueve barcos capturados, cinco ingleses y cuatro dinamarqueses. Posteriormente apresó otros dos buques contrabandistas españoles, un guairo que había estado en el Guárico y una balandra que procedía de la isla danesa de Santa Cruz, cuyas cargas desconocía, porque las tripulaciones habían huido con ellas. Hizo un balance de todo esto a bordo del buque *San Joaquín*, surto en La Guaira, el 28 de marzo de 1784 y fue de 5 barcos ingleses, cuatro dinamarqueses y dos españoles. Desde Puerto Rico volvió directamente a Trinidad, donde encontró una balandra inglesa de 14 cañones con ganado vacuno y un balaux francés con mulas.

3.4. Los problemas con el intendente y su marginación del corso venezolano

Los recelos del Intendente Saavedra contra Icuza alcanzaron entonces su punto álgido. Venían desde el año anterior, pues el primero de ellos había escrito a Gálvez una carta reservada el 24 de octubre de 1783 confesándole su esperanza de el establecimiento del resguardo marítimo de Venezuela se hubiera demorado más tiempo, ya que en los cinco últimos años no se había realizado contrabando apenas, como lo demostraba el hecho de que los comerciantes de Curaçao estuvieran vendiendo sus naves. Argumentó que la Compañía no había podido evitar el contrabando durante 50 años con sus resguardos marítimos y que además Puerto Cabello, base de los guardacostas, era el lugar donde se había realizado mayor trato ilícito. Afirmó rotundamente que la abolición del contrabando se había logrado gracias al establecimiento de la Intendencia: "el establecimiento de la Intendencia ha hecho más por aniquilar el contrabando en cinco años, de lo que el resguardo hizo en cincuenta". Puntualizó luego que la verdadera causa del contrabando había residido en el desnivel de precios de los productos, porque "el cacao ha valido aquí por dos años consecutivos a ocho pesos fanega, mientras que en Curaçao pasaba su precio de veinte y cinco. Además de eso mi antecesor exigía al que se exportaba para colonias amigas veinte y uno por ciento de derechos sobre el avalúo de los diez y seis pesos, que era lo mismo que exigirle cuarenta y dos sobre su verdadero valor. Todas las mercancías que entraban satisfacían también veinte y uno por ciento de extranjería y cinco de alcabala. De todo lo dicho se deduce que el contrabandista hubiera ganado por una parte, doscientos por ciento de la diferencia del precio del cacao, y sesenta y siete por ciento de los derechos que dejase de pagar". Saavedra terminó su carta reservada al Ministro asegurándole que tal situación había cambiado al término de la guerra, por lo que "el contrabando es extinguido sin resguardo de mar".

El Intendente no se limitó a los informes negativos sobre el corso, sino que intentó robustecer su autoridad sobre el resguardo. El 8 de enero de 1784 publicó en Caracas una Instrucción para los capitanes, oficiales y demás empleados del resguardo marítimo de Venezuela, en la cual se limitó prácticamente a reproducir la Instrucción dada por el presidente José Carlos de Agüero el 20 de julio de 1771 y posteriormente convocó una Junta para establecer la dotación y gastos del resguardo de mar y tierra. Se establecieron sólo cien mil pesos. Ordenó además que las lanchas guardacostas se pusieran bajo las órdenes del Comandante del Resguardo de Tierra, y no de las del Comandante Icuza. Este último se defendió, escribiéndole una carta de protesta el 3 de abril, en la cual le hizo saber que las lanchas eran el complemento de los navíos corsarios, y que no podían operar sin el apoyo de tales navíos. Saavedra le contestó recordándole que por el capítulo 59 de la Instrucción de la Intendencia, las lanchas de resguardo que tuvo la Compañía habían sido reputadas de tierra y por ello las había puesto al

66. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, p. 147.

mando del comandante del resguardo de tierra. Icuza se quejó a Gálvez el 5 de abril de 1784, comunicándole que las cuatro lanchas que durante la época de la Compañía, estuvieron bajo su mando, se las había apropiado el Comandante del Resguardo de Tierra don José Pizarro, aprovechando que él estaba ausente, en la campaña de Puerto Rico. Añadió que Pizarro tenía tres falúas, de ocho o diez hombres cada una, “suficientes para las visitas de barcos y resguardo de la bahía”. Finalmente recordó que las cuatro lanchas en disputa las había mandado construir personalmente en 1771 para apoyo de los guardacostas, y que cada una de ella tenía 20 tripulantes, un cañón de 3 en la proa, y 16 pedreros en su circunferencia. El 20 de abril de 1784 volvió a insistir pidiendo a Gálvez que las cuatro lanchas quedaran bajo su mando y señalando que el corso para resguardo de las costas debía comprender: el bergantín *San Joaquín*, la balandra *Aranzazu*, y las cuatro lanchas, cuyo gasto anual ascendería a sólo 60 a 65.000 pesos. En el caso de que pudiera apresarse una balandra del porte de la *Aranzazu* podría dejarse el bergantín en Puerto Cabello. Siete días después, el 27 de abril, remitió a Gálvez su nuevo plan del resguardo marítimo, que costaría 68.000 pesos y contaría con los siguientes efectivos:

Dos balandras de 14 cañones cada una, con 85 a 90 hombres, de capitán a paje, cuyo costo sería de 46.000 pesos

Un balaux ligero con 4 cañones y su armamento, más 30 hombres, y un valor de 6.000 pesos.

Cuatro lanchas con su cañón y armamento, y una tripulación de 20 hombres, cada una de las cuales costaría 4.000 pesos, lo que daría un total de 16.000 pesos.

Icuza puntualizó que aunque de momento no tenía más que una balandra, estaba dispuesto a salir a campaña con ella y con el bergantín *San Joaquín*, confiando en apresar otra adecuada para armarla en corso. Si no lo lograba, podría comprarse⁶⁷.

La disputa entre el Comandante del Corso y el Intendente prosiguió durante todo el mes de mayo. A principios de junio siguiente Saavedra convocó una reunión con autoridades (Contadores, Tesorero, Administrador general y el Fiscal de Real Hacienda) en la que se acordó entregar dos balandras a Icuza y dejar las otras dos para el resguardo de tierra a las órdenes de Pizarro. Las que se dieron a Icuza fueron la *San Vicente* y la *San Nicolás*. Saavedra continuó desacreditando a Icuza en sus informes, enfatizando que el corsario no había hecho más que siete presas, cuando en realidad eran once, y anotando que en los resguardos marítimos y de tierra se habían producido enfrentamientos entre los vascos y los andaluces. Consiguió su objetivo, pues Carlos III firmó el 18 de marzo de 1784 la orden de que Icuza se trasladara a Cartagena con los buques sobrantes de Caracas “y que arregle como le parezca el resguardo de mar de aquellas costas”. Saavedra se lo notificó de inmediato al Comandante y escribió a Gálvez el 28 de junio, diciéndole que había cursado la oportuna notificación a Icuza y que éste se disponía a salir para Puerto Cabello en dos o tres días “a alistar los dos bergantines y hacerse a la vela con ellos para Cartagena”. Añadió que había llevado todo con la máxima reserva “porque al esparcirse la noticia en las islas extranjeras de que se van de aquí la mayor parte de los corsarios y el mismo Icuza, cuyo nombre es bastante respetado, no se aliente a los contrabandistas a venir a hacer sus introducciones por la costa”, así como para no poner en guardia a los que estaban haciendo contrabando en Cartagena. Es significativo que el Intendente que tanto odiaba a Icuza tuviera que reconocer el respeto que inspiraba a los contrabandistas, lo que desdeñaba toda su política de desprestigio del gran marino.

Icuza acusó recibo de la orden desde La Guaira el 30 de junio de 1784 y en septiembre se dirigió a Cartagena con los dos bergantines *San Joaquín* y *Coro*, y el balaux *Nuestra Señora del Carmen*, suspendiendo la operación que tenía proyectada a Puerto Rico. El resguardo de las costas venezolanas quedó en manos de Juan Antonio de Careaga, con la balandra *Nuestra Señora de Aranzazu*, la goleta *Nuestra Señora del Carmen* y las lanchas.

En su viaje a Cartagena tuvo que desembarcar en Bahía Honda, para hacer aguada. Los indios le sorprendieron y le mataron 17 hombres, pertenecientes a los tres buques, cosa que notificó el 8 de diciembre de 1784. Icuza debió fallecer unos meses después en Santa Marta, pues el Virrey don Antonio Caballero y Góngora comunicó su deceso al monarca el 17 de noviembre de 1785. Aunque ignoramos la fecha exacta de su muerte. Amézaga, su mejor biógrafo, estima que debió ocurrir a principios de septiembre de 1785, cuando tenía 48 años⁶⁸. Sus papeles, muebles y enseres, pocos, porque fue un marino honesto, se entregaron a su señora y heredera doña Ramona Barbachano.

67. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, p. 162.

68. AMEZAGA ARESTI, Vicente de: *opus cit.*, p. 181.