

SUMARIO

PRIMERA PARTE El contrabando marítimo.

- 1 - Antecedentes
- 2 - Luchas contra holandeses e ingleses
- 3 - La lucha interna
- 4 - Última etapa
- 5 - La Intendencia

SEGUNDA PARTE Icuza en el curso de la R. C. G.

- 1 - El medio
- 2 - Aparece Vicente Antonio de Icuza
- 3 - Años de iniciación
- 4 - El capitán de la « Aranzazu
- 5 - Comandante del curso de la R. C. G.: Combates
- 6 - Escarceos diplomáticos
- 7 - Siguen las actividades de Icuza
- 8 - Fin del curso de la Compañía Guipuzcoana

TERCERA PARTE En el curso de Su Majestad

- 1 - Regreso a la tierra
- 2 - Bilbao, meses de espera
- 3 - San Sebastián: preparativos de partida .
- 4 - Cádiz; prisa y contrariedades
- 6 - Caracas; nubarrones en el horizonte
- 6 - Descarga la tormenta
- 7 - Santa Marta; el fin

PRIMERA PARTE CONTRABANDO MARÍTIMO

1 — Antecedentes

La represión del contrabando fue, como es sabido, uno de los principales fines perseguidos por la Corona al cooperar a la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. En rigor, el problema iba estrechamente unido al del fomento del comercio del cacao que se enunciaba como fundamental en el preámbulo de la Real Cédula de 25 de septiembre que sentó las bases constitutivas de la Compañía, como se deja ver en seguida por la dicha Cédula que, apenas nos informa de que: «Por cuanto que para remediar la escasez del cacao que se experimentaba en estos mis reinos, ocasionada de la tibieza de mis vasallos en aplicarse al tráfico de este género con las provincias de América... », se apresura a decir: « .. sin pender del arbitrio de extranjero s que indebida y fraudulentamente lo disfrutaban ->. Y en el Art. 1, después de concretar referente al viaje que cada año habrán de hacer a Caracas ..dM

navios de registro «... cargando en ellos frutos de estos pjeinos y otros géneros con que permutar el cacao y los demás aquellos parajes », concluye diciendo, que: « Los dos navios rgados, solos o acompañados de embarcaciones menores, rán a impedir el comercio ilícito, pudiendo extender su egación desde el río Orinoco hasta el de Ja Hacha ». Hay en la citada Cédula otros artículos que, por entero, i refieren a distintos aspectos del problema que nos ocupa. 1 el VI que, en sustancia, dice que las presas hechas por la i fa no han de pagar derechos algunos de alcabala; que de repartir aplicando los dos tercios para la Compañía ! otro tercio para oficiales y tripulación ; que este reparti-»lo hará en Caracas el Juez Conservador, que los Factores vender en Caracas, en las tiendas, etc., los géneros apresados y que si se hallasen porciones de cacao de sobra, podrán enviarse a Veracruz en embarcaciones menores de su cuenta, (no en los dos navios grandes de registro).

A la misma materia se refiere también el Art. VII al establecer que el conocimiento y determinación de presas correspondía al Juez Conservador particular "aprobado por mí", el cual ha de ser el Gobernador que es o fuere de Caracas, con inhibición de Virreyes, Audiencias, etc., etc., "sin embargo de las leyes u órdenes mías que haya en contrario"; que las apelaciones serán al Consejo de Indias; y que siempre que haya causa legítima "pasaré a remover el expresado Juez Conservador".

Sigue tratándose de la misma materia en el VIII, donde se lee que la Compañía puede armar embarcaciones menores para patrullaje de costas. .. y que las patentes de Capitanes de mar para las embarcaciones referidas en Caracas "las ha de dar en mi real nombre el Gobernador de aquella Provincia de Caracas, sólo a las personas que propusiesen los Directores de la Compañía".

En el IX, se regula cómo habrán de enviarse de Caracas a España las embarcaciones extranjeras o contrabandistas apresadas; en el X se declara que los navios de la Compañía pueden apresar también embarcaciones de piratas y contrabandistas, transmitiendo al Ministerio en caso de presas, aviso anticipado, antes que de aquellos puertos salgan los navios para España. Y después de establecer, en el XI, que el Juez de Arribadas de Navios de Indias había de ser el que conociese de las presas que hicieren los navios de la Compañía a su vuelta a España, con apelación al Consejo de Indias", corona, en el XV, la serie de disposiciones a que nos venimos refiriendo, al ordenar que : «la Armada de Barlovento ha de reputar como amigos a los navios de la Compañía, y prestarles todos los auxilios que necesitasen ».

Estas disposiciones en las que, en líneas generales, se formulan los derechos

os y prerrogativas de los corsarios de la Guipuzcoana, nacían del mismo espíritu que de antiguo venía inspirando a otras similares y que en suma no era sino el de la antigua preocupación de la Metrópoli por la guarda de las costas venezolanas a la que nunca se supo o se pudo revestir de forma eficiente. En 1698, exactamente treinta años antes de la constitución de la Guipuzcoana, aparece fechada una Real Cédula que se conserva en el Archivo General de la Nación,¹ y reza así:

« El Rey. — Maestre de Campo don Francisco de Berroterán, Caballero de la Orden de Santiago y Capitán General de la Provincia de Venezuela. En carta de primero de agosto de mil seiscientos y noventa y cinco, avisáis el recibo del despacho de veinte y cuatro de noviembre de mil seiscientos y noventa y dos en que di providencia para la fábrica y manutención de uno o dos navios con embarcaciones menores y dos galeotas que sirvan de guardacostas de esa Provincia y decís que habiéndose publicado este despacho en Cabildo pleno y entendidole aquellos Capitulares, dieron un papel de puntos con diferentes reparos que se les ofrecía para no poder subsistir estos guardacostas, y que, no obstante haberles satisfecho a ellos, no entraron en dar disposición para la financiación de estas guardacostas.

Y visto en mi Consejo de las Indias, con el testimonio que remitís de la repugnancia que manifestaron esos Capitulares, teniéndose presentes los antecedentes de esta materia y lo resuelto sobre ella en el despacho citado, ha parecido decirnos que, aunque sea reconocido que las dificultades y reparos puestos por esa ciudad son insubsistentes y fácilmente se las podía vencer con fundamentos sólidos, deseándose, por mi parte, facilitar los medios del Resguardo, defensa y seguridad de los naturales de esa Provincia, de sus haciendas, honra; y vidas que tan expuestas están y han estado a padecer estos accidentes por la libertad con que entran y salen en esos puertos y calas embarcaciones de todas naciones al comercio del cacao y debiéndose recelar que debajo del velo de la buena fe de amigos, ejecuten robos y violencias, he resuelto se ejecute lo que en esto tengo deliberado, como se expresa en el despacho citado; y para que mejor se logre y puedan ponerse luego estas guardacostas, aplico a la fábrica de ella veinte mil pesos, que hoy se hallan en poder del Obispo, de un fideicomiso, pues con esta cantidad y los doce mil pesos que estaban aplicados del valimiento antecedente de la media anata de las encomiendas de Indios (que se cree estarán existentes), sobre lo suficiente para la fábrica, y en caso que estos se hayan gastado en otros efectos de mi servicio, dispondréis y haréis se suplan de cualesquiera maravedís y caudal de la Real Hacienda; y para que sea menos gravoso a esos naturales los derechos de un peso que tenéis deliberado se impusiese en cada fanega de cacao de las que se transportasen al puerto de La Guaira en e

stas embarcaciones; es mi voluntad se modere a medio peso por cada fanega para

Que este producto sirva de manutención de ellas cuya fábrica se considera por la más a propósito la de barcos luengos de treinta y dos codos de quilla, pero si pareciera será mejor y más conveniente la de galeotas, se ejecutará ésta, pero advirtiéndose ha de ser de manera que tengan algún ensanche para que, al mismo tiempo que se emplea en la defensa de esa Provincia, sirvan para la carga y transporte que se ha de hacer del cacao en estas embarcaciones precisamente y no en otras, y éstas sean de tripular con ochenta o noventa hombres, las dos tercias partes de marinería, y la otra de infantería, con las piezas de artillería y pedreros que correspondiere al buque de esas embarcaciones. Y os mando hagáis hacer un cómputo de lo que podrá importar el gasto de la manutención de ellas, y si fuera menos del que produjese el medio peso que se aplica por los derechos de cada fanega de cacao, tanto menos se pagará de ellos para que los dueños de este fruto tengan este alivio y cuando fuere sazón y tiempo de embarcarse el cacao para el puerto de La Guaira se publicará bando para que los que le tuvieren, acudan a manifestar la cantidad con que se hallaren, para que, a proporción de ella, se señale a cada uno lo que le tocare embarcar, ejecutándose esto con recta igualdad (como muy particularmente os lo encargo) sin que ninguno tenga preferencia, pues por este medio se evitará la queja que pudieren tener si no se hiciese con esta justificación.

Y las presas y comisos que se hicieren por estas embarcaciones se repetirán y aplicarán en la forma que generalmente se practica, dejando como de señalada la parte que me tocare de ellas para la manutención de estas galeotas de que estaréis advertido. Y para la más exacta ejecución y cumplimiento de todo lo referido, es mi voluntad se forme una Junta en que concurre con Vos el Obispo de esa Iglesia, los Oficiales de mi Real Hacienda y dos Diputados Capitulares de esa ciudad, para que, con acuerdo y comunicación de todos, se ponga en práctica todo lo que aquí queda expresado y se distribuyan los medios para que se apliquen a la fábrica y subsistencia de estas embarcaciones con la economía, cuenta y razón que conviene, enviando en cada ocasión que se ofrezca la de lo que importare uno y otro con testimonio de autos, estando vos en inteligencia de que se envía copia de este despacho al Obispo y Oficiales Reales para que estén en cuenta de lo resuelto en estos puntos. Fecha en Madrid, a catorce de junio de mil seiscientos noventa y ocho. Yo el Rey ».

Clara está en esa Real Cédula la preocupación de la corte de España por la guarda de las costas de Venezuela que, aunque en lo que expresamente se dice iba dirigida a la "defensa y seguridad de los naturales de esa Provincia,

de sus haciendas, honras y vidas", porque éste era el argumento de más fuerza e irrefutabilidad que se podía invocar y el cual España no dejaría, por otra parte de sentir, en ninguna manera olvidaba ni dejaba de poner en primer plano el problema de la represión del contrabando, sobre todo, el del cacao cuya carga y transporte habría de hacerse en esas embarcaciones "precisamente y no en otras" cuya construcción se ordenaba para la defensa de la Provincia. Otro punto muy de notar y que servirá para explicar muchas cosas en la materia que tratamos, es la tibieza de) Cabildo para colaborar en la fábrica de las embarcaciones en cuestión, a pesar de los expresados motivos de propio y vital interés para los naturales de la Provincia que la Corona invocaba. Así se explica que las cosas continuaran, más o menos en el mismo estado, hasta el año de 1727, uno antes de nacer la Guipuzcoana, como vemos por aquella "justificación" que por entonces el gobernador Portales levantó acerca de la ineficacia de los guardacostas, según se evidenciaba por el crecido número de buques extranjeros contrabandistas que en estas costas operaban.

La verdad es que la solución del problema del contrabando en las costas de Venezuela era ardua, y más que difícil, por tanto, la tarea de quien, Estado o Compañía, se abocase a resolverlo. Venezuela que, como región rica solamente en valores agrícolas, había sido prácticamente desdeñada por la Metrópoli de la que, una vez acabado el período de la conquista, recibió relativamente pocos colonizadores y escasa atención, quedó un tanto abandonada a su suerte y acostumbrada a que las visitas de los contrabandistas extranjeros la supliesen de todo aquello que, por culpa de la incuria española, les faltaba. Hay que reconocer, por otra parte, que Venezuela era uno de los dominios españoles más al alcance de los navios extranjeros contrabandistas, sobre todo holandeses e ingleses, que tenían sus bases en las posesiones vecinas. Así se reconocía en el artículo 50 de las "Reales Instrucciones para el establecimiento de la Intendencia" por el año 1777, al decir que "La situación de las colonias extranjeras en las inmediaciones de las costas de las Provincias e islas de Venezuela, Maracaibo, Guayana, Cumaná, Trinidad y Margarita facilitan a los extranjeros, y aun a los naturales y habitantes de mis dominios muchas proporciones para hacer, como efectivamente hacen, un crecido contrabando y comercio ilícito de todas clases, con excesivo perjuicio de la Real Hacienda, del comercio general de mis vasallos y del bien universal del Estado...". El contrabando se convirtió en algo tan connatural y vital para la economía y el desarrollo normal de la vida criolla que no es de admirar que cuando se estableció la Compañía Guipuzcoana "los venezolanos vieron su mayor pecado en su oposición al comercio de contrabando".1

La mayor o menor eficacia de esta oposición dependió de las épocas y las circunstancias, pero nunca llegó a ser absoluta; hubiera sido necesario para ello poderes que, no ya la Compañía, sino que el mismo Estado español era incapaz de poner en acción. Hasta tal punto los factores internos y externos que se conciliaban contra la empresa eran poderosos.

Esto se ve bien claramente, por ejemplo, en el establecimiento de la Intendencia una de cuyas "primeras atenciones era tomar todas las medidas que considere oportunas a la extinción o minoración no sólo de este comercio ilícito en todas sus partes, sino también de aquel que por mis propios vasallos se intente hacer, así en el comercio directo con la España, como con las islas de Canarias y demás establecimientos de aquel Continente".² Pues bien, ni la Intendencia que, como bien dice Arcila Farías,³ se caracteriza por su centralización llevada al más alto grado, y por una gran amplitud de facultades entre las cuales (Arts. 51 al 67 de las Reales Instrucciones) estaban las de ejercer el control efectivo del corso mantenido en las costas venezolanas por la Real Compañía Guipuzcoana, lo mismo "en cuanto a las naves que se necesiten, como en la calidad

de ellas, sus tripulantes y comandantes y de si se emplean oportunamente en el resguardo de dichas costas, o si se distraen, y lo mismo en Caracas, a otros fines diversos del principal y sin conexión con él" (Art. 51) ; ni el Intendente que podía "siempre que lo considerase necesario, conferir, tratar y acordar con los Factores de la Compañía, y señaladamente con el Principal de Caracas y el Comandante y Oficiales Corsarios que parecieren más a propósito, sobre el modo de hacer el corso con extensión a tiempos, parajes y circunstancias, de forma que produzca el mejor éxito, y no quede inutilizado el resguardo o sea poco beneficioso" (Art. 52) ; este Intendente a cuyo cargo había de correr "de ahora en adelante... todo lo relativo al contrabando" (Art. 57); este Intendente que, desde la creación del cargo hasta el fin de la Compañía, vino a ser don José de Abalos, conocido por su celo, energía, capacidad y fobia implacable hacia la Compañía, no vemos que, a pesar de todas esas cualidades, circunstancias y facultades de que estaba provisto, hiciese que el éxito del corso, durante los años de su intendencia, superase en gran cosa al obtenido en el mismo período de tiempo anterior al ejercicio de su cargo. Pero veamos ya a la Compañía en el desarrollo de sus actividades corsarias.

2 — Luchas marítimas contra holandeses e ingleses

En el Viaje a España del magnífico señor Andrés Navajero? escribía este observador diplomático de la república de Venecia, refiriéndose a los vascos, lo que sigue: « Salen muchos al mar por tener muchos puertos y muchas n

aves construidas con poquísimos gastos por la gran cantidad de robles y de hierro que poseen; por otra parte, la poca extensión de la región y el gran número de gente que la habita, les obliga a salir fuera para ganarse la vida », En estas líneas, sagazmente glosadas por Julio Caro Baroja en su interesantísima obra *Vaseoniana* (Madrid, 1957) se encierra una acertada explicación de las actividades marítimas de aquel pequeño pueblo que se adelantó a todos en la pesca de la ballena y visitó e hizo suyos por largo tiempo los bancos bacaladeros de Terranova; de aquella vieja tierra de la que salió el hombre que por primera vez midió con un navío la redondez del mundo; cuna de marineros y cartógrafos como Juan de la Cosa, navegantes como Urdaneta y Legazpi y almirantes famosos como los Oquendos, Recalde, Bertendona, Zubiaur, Castañeta, Lezo, Churruca...

Cuando en 1481, los Reyes Católicos formaron una gran escuadra, Vizcaya y Guipúzcoa contribuyeron con cincuenta naos a la misma y cuando para tratar de ello vinieron a Euzkadi los comisionados de dichos reyes, después de reunirse en Junta a los representantes del Señorío, declararon que "Los que moraban en aquel Condado de Vizcaya y en la provincia de Guipúzcoa, son gente sabida en el arte de navegar y esforzados en las batallas marinas e tenían naves y aparejos para ello, y en estas tres cosas que eran las principales para las guerras de mar, eran más instruídos que ninguna otra nación del mundo". Esta tradición continuó, y aunque a comienzos del siglo XVII se acusa alguna decadencia, consecuencia principalmente del poderío que las marinas holandesa e inglesa van adquiriendo, todavía puede escribir con verdad Haring,¹ que:

« En las provincias vascongadas se construían los bajeles más grandes y mejores del reino de Castilla, siendo así que desde un principio la Corona y los mercaderes andaluces patrocinados por ella, acudían allí por naves y aparejos para organizar las flotas indianas ». Así pues, cuando la Compañía Guipuzcoana de Caracas se abocó a su empresa tenía sobre sí el imperativo de una tradición que la obligaba a emplear en aquella lo mejor de lo que el país podía ofrecer, Y sabemos, por el testimonio de un autor inglés contemporáneo,² que, efectivamente, empleó en un principio, veinte barcos para el transporte y diez y nueve para la vigilancia, con un conjunto de 12.000 hombres de mar, sin contar el personal burocrático.

Concretándonos ahora a su actividad represora del contrabando, diremos, con palabras de Hussey, que "Impulsada por su propio interés, no menos que por su carta constitutiva, en estos primeros años la Compañía logró mutilar el comercio ilícito, aunque no pudo acabar con él. En uno de los meses de 1733,

sus fuerzas capturaron nueve barcos algunos de los cuales, provistos de doce cañones, eran lo bastante fuertes como para ser convertidos en guardacostas de la propia Compañía. Y hacia 1737, sus navios habían conseguido la pérdida de tantas embarcaciones y cargamentos extranjeros y el castigo de tantos contrabandistas que los holandeses de Curazao, que era la gente principalmente perjudicada por este despliegue de energía, se dispusieron a tomar terribles represalias".¹

"Como se ve por los papeles, principalmente de origen español, los curazoleños formaron una 'Compañía de Armamentos de Guerra'. Esta poseía cuatro balandras armadas, y se proponía emprender hostilidades y ejercer el comercio en las costas de Cumaná y Venezuela. Las balandras, cayendo sobre los barcos corsarios españoles, a la altura de Cumaná, hundieron uno y apresaron el otro. Después de atacar a otras varias embarcaciones más en aguas de Venezuela, desembarcaron tropas en la bahía de Turiano, donde apresaron al Teniente y a otros hombres y "los llevaron esposados a bordo de sus buques".

Finalmente, dieron sobre otras dos balandras de la Compañía de Caracas, cerca de la bahía de Tucacas. Estaban cargadas "de tabaco y cacao que ellos transbordaron violentamente, obligándoles {a los españoles) a recibir ropas y otras mercaderías, a modo de trueque, y compeliendo, con la misma violencia, a la persona encargada de los cargamentos de las dos balandras a firmar un papel que pretendía ser la venta del dicho producto". Poco después, una balandra perteneciente a Miguel Giran, cargada de tabaco y madera de tinte, fue arrojada por la tormenta a las costas de la Española donde dos diferentes balandras holandesas la atacaron y, después de matar a Giran, y a la mayor parte de la tripulación, hundieron el barco y se llevaron la carga.

Ante esto, el entonces gobernador de Caracas Comandante Martín de Lardizabal, envió al Factor de la Compañía Guipuz-coana, Ignacio de Loperena, a Curazao, a pedir justicia al gobernador holandés. Recibió en respuesta una carta del Capitán Schryver, comandante de un buque de guerra holandés recientemente llegado, por orden de los Estados Generales. Schryver, según dice Lardizabal, admitía la obligación de ésta de reprimir el comercio ilícito, pero alegaba que la pérdida de la propiedad era suficiente castigo.

En consecuencia, presentaba una demanda para la liberación de los holandeses aprisionados en la galera de la Compañía Guipuzcoana "que servían como picaros y encadenados, contra los estatutos y condiciones" de los tratados hispano-holandeses. Lardizabal replicó que tenía órdenes de la Corona para en

viar a todos los contrabandistas apresados a la Casa de Contratación de Sevilla para someterlos a juicio, pero que debía mantenerlos en servicio en los navios de la Compañía mientras que se arreglaba la cuestión de su transporte que se preparaba tan rápidamente como era posible. Mientras tanto, los prisioneros holandeses servían en la galera como en otro navio cualquiera.

Debían consolarse con saber que servían, no entre picaros, decía Lardizabal, sino "entre vizcaínos voluntarios y honorables y tan a la par con ellos, que tenían la misma ración que dichos prisioneros". Lardizabal se quejaba de nuevo de los ataques holandeses y los trueques forzados. Señalaba que tales ultrajes debían de contar con el permiso o al menos la tolerancia del gobernador holandés y que los navios de la Compañía habían refrenado su natural deseo de represalias que les llevaría a atacar a todo barco holandés a la vista. A los nueve días replicó Schryver.

Comenzaba con enérgicas aunque insinceras quejas contra la brutalidad española y se negaba a tomar ninguna acción. No era necesario, decía a Lardizabal, "borronear tanto papel para corresponder con tan poca afable amistad y excusa a una súplica tan modesta como la mía... Espero y deseo que Dios me de pronto ocasión de demostrar... (lo que debería hacerse) con la vida de los piratas españoles". Lardizabal contaba ya con más información que la que esta amenaza implicaba, respecto a que los holandeses estaban esperando refuerzos y habían formado un plan definitivo contra la galera de la Compañía. Por lo tanto, inmediatamente remitió un informe sobre el asunto a España. Allí el Consejo de Indias envió los papeles a la Corona para que procediese en consecuencia.

« No hay duda de que los holandeses recibieron quejas por la vía diplomática, pero hubiera sido inútil seguir con ellas. Toda nación capaz de comerciar en el Caribe tenía disputas parecidas con las autoridades coloniales y, naturalmente, ninguna daba satisfacción a las quejas españolas.

Vale la pena de haber expuesto este episodio en detalle, solamente porque prueba los extremos a que los contrabandistas habían sido i-educidos por cinco años de actividades de la Compañía, y porque es el primer caso que se conoce de la práctica, más tarde común, de comercio forzado. Por otra parte, no difiere en modo importante de otros conflictos locales provocados por el exclusivismo español. La legalidad asistía a una de las partes y la fuerza a la otra; las consideraciones de orden moral eran tan poco importantes para los contendientes como lo serían hoy.

» A fines de 1739, y debido, en gran parte, a las disputas sobre la políti

ca comercial Hispano-Americana, Inglaterra declaró la guerra a España. La lucha, surgida de la guerra de Sucesión austríaca, se generalizó y no terminó hasta 1748. Necesariamente hubo de afectar de modo adverso los intereses de la Compañía. Por un lado, las operaciones de los guardacostas se debilitaron o fueron desviadas enteramente hacia la defensa contra peligros más inmediatos. En segundo lugar — y seguimos siempre con palabras de Hussey y — la Compañía rindió grandes servicios de carácter militar, y no se sintió muy cohibida por la prudencia que podía haberse esperado de comerciantes marítimos en un mar dominado por la hostil flota británica. En 1740, ocho navios de la Compañía fueron armados en guerra. En ese mismo año embarcaciones de la Compañía transportaron trescientos hombres de tropa para Caracas...» y otros grandes servicios fueron prestados a la Corona con el transporte de tropas a La Guaira y La Habana, defensa de La Guaira y Puerto Cabello de los ataques ingleses, mantenimiento en Venezuela, a costa de la Compañía, de una fuerza de seiscientos a mil cuatrocientos hombres de 1742 a 1746, etc., etc.¹

Como hace constar Hussey, a quien venimos siguiendo en este capítulo, durante esa guerra fueron capturados nueve navios de la Compañía. Se incluían entre ellos el "Hércules" y el "Júpiter", dos de los cuatro buques franceses despachados en 1742 y apresados en su viaje de regreso; el "Santiago", enviado de España en 1744 y apresado antes de arribar a Venezuela; el "San Vicente Ferrer", que navegó el mismo año y fue apresado en el viaje de vuelta y fue llevado a Boston; y el

"Santa Teresa" en su viaje hacia el Este en 1748 que fue conducido a Bristol. Otras pérdidas fueron las de las fragatas "San Sebastián", "San Ignacio", "Nuestra Señora del Coro" y "San José". La última de éstas fue apresada en su viaje a América. La Compañía hizo lo que pudo para recuperar estas pérdidas recurriendo a la entonces usual práctica del rescate. Los ingleses se negaron a esto, al menos para el "Santiago". Lo concedieron, al parecer, para el "San Vicente Ferrer". Este buque consta que zarpó de Cádiz, rumbo a Caracas, el 21 de agosto, bajo una salvaguardia británica, a pesar de lo cual fue apresado de nuevo. El "San Ignacio" fue rescatado por la Compañía en 1762.

En cuanto a la actividad de los guardacostas parece que fue más baja que nunca en ningún otro decenio. Al menos, por los datos que constan en el Archivo General de la Nación, después de una presa registrada en el año 1739 la próxima que aparece es ya en 1749.

Aunque a esta falta de datos, como ya lo hemos hecho notar antes de ahora,

no se le pueda otorgar un valor absoluto, no hay duda de que en esos 9 años de dura lucha con los ingleses, la Compañía al verse en serio peligro de no poder abastecer adecuadamente a Venezuela, como era su deber, y en graves dificultades para defenderse y sobrevivir en mares dominados por las velas inglesas, hubo de aflojar muchísimo en su actividad contra el comercio de Curazao. El tráfico ilícito, sobre todo de materias alimenticias, tuvo que ser tolerado y cobró nuevas fuerzas. Sin embargo, al volver la paz, la Compañía renovó inmediatamente su campaña contra el comercio clandestino. Conocemos un documento de 1749 en el que proclama que estaba manteniendo una nota de varios guardacostas armados y más de cuatrocientos hombres en pie de guerra permanente a un costo de 150.000 pesos al año.

Si la ineficacia del servicio de guardacostas en esos años de guerra con Inglaterra ha de figurar en su deber, corresponde, sin embargo colocar en su haber los grandes servicios prestados a la Corona durante esos mismos años, tan valiosos que, cuando cesaron las hostilidades, consiguió nuevos privilegios a los que ya nos hemos referido en otro lugar.

Pero contra este apoyo de la corte juega ahora un nuevo factor manifestado en la rebelión de Juan Francisco de León, tras la cual la Compañía se sintió de nuevo debilitada y en dificultades para reprimir el contrabando holandés, otra vez en auge. Según Hussey, Arriaga pronto advirtió la imposibilidad de mantener la suficiente vigilancia para este propósito y los informes suministrados por un agente español en Holanda indican hasta que punto eran burlados los guardacostas existentes. Una lista de todos los barcos que entraron en Curazao desde el 20 de agosto al 24 de octubre de 1749, muestra que ascendían a un ciento. De ellos cincuenta y una embarcaciones menores son definitivamente registradas como procedentes de alguna parte de la costa entre Cumaná y Maracaibo. Por otra parte, la Compañía no hacía misterio de esto, pues en su célebre Manifiesto de dicho año 1749, al referirse a los contrabandistas, paladinamente declara: "Esos nunca faltan", añadiendo: "y han tomado sin comparación más cacao que la Compañía".

Indudablemente, los acontecimientos de 1749 y 1750 habían dejado a la costa sin la debida protección y renovado los antiguos y sólo en parte destruidos vínculos entre los criollos y los extranjeros, y la Compañía no podía celar debidamente, por el momento, el contrabando solamente con los viejos guardacostas que, al terminar la guerra, aun quedaban a su disposición. Pero este estado de cosas fue rápidamente corregido tras la asamblea general de la Guipuzcoana celebrada en 1752 en la que se adoptaron nuevas medidas entre las que estaban el estacionamiento de dos nuevas lanchas en la costa en Puerto Cabello y en La Guaira. Una tercera en la boca del río Orinoco, impedi

ría el contrabando de holandeses y franceses. Las tripulaciones de estas lanchas habrían de estar integradas por voluntarios pagados solamente por lo producido por sus capturas, pero de éstas la Compañía participaría en los dos tercios. Las fuerzas de tierra patrullarían también la costa cercana a Curazao.

La eficacia de estas medidas se reveló pronto cuando, ya en 1753, los holandeses volvieron a su antigua práctica de forzado cambio de mercaderías por cacao. La práctica se desarrolló rápidamente. En 1755, cartas de Ricardo nos informan de que cuatro buques costeros españoles habían sido atacados por embarcaciones holandesas y despojados de su cacao y moneda, pero que tres de ellas recibieron en pago mercaderías holandesas. Otra carta informaba que dos goletas procedentes de Curazao habían desembarcado soldados en un fortín de la costa. Esos soldados robaron y actuaron hostilmente "con el mismo rigor que emplearían si fueran enemigos declarados de la Corona".¹ En el cuadro general que va como apéndice a este estudio puede verse el aumento de actividad de los corsarios en este decenio 1750-1760 en relación con el anterior.

La Asamblea General de la Compañía celebrada en 1760 nos provee de interesante información. Diremos previamente que, según un documento de ese año, * la Compañía tenía por entonces los siguientes navios: "Ntra. Sra. del Coro", "San Ignacio", "Santo Cristo", "San José", "San Francisco Xavier", "Santiago", "San Sebastián", "San Antonio", "San Carlos" y "Ntra. Sra. de Aranzazu", o sea, diez barcos con capacidad para un total de 68.450 fanegas de cacao.

De esos navios, dos fragatas, la "San Antonio" y la "Santo Cristo" se empleaban para el transporte del tabaco, pero quedaba espacio para 62.000 fanegas de cacao si cada barco hacía nada más que un viaje al año. Y había capacidad adicional para cueros en los entrepuentes.

Esto en cuanto a los buques de transporte. Respecto a los guardacostas, que son los que más directamente nos interesan en este capítulo, sabemos que la Compañía tenía en Caracas cuatro jabeques, tres balandras, dos goletas, una lancha grande y cinco botes y canoas pequeñas armadas. La Guardia de Maracaibo tenía una balandra, una lancha, una coriana y una piragua. Y sabemos también que en este año (1760) la Compañía construyó dos jabeques de dieciocho cañones en su propio astillero y los envió sin carga y listos para combatir, esperando tomar por sorpresa a los traficantes ilícitos.⁸

Sin embargo, estos esfuerzos de la Compañía fueron ampliamente contrapesados

os por las circunstancias, pues en 1762 comenzó otra nueva etapa de guerra con los ingleses. Y aunque la participación de la Corona de España fue breve, bastó para que la Compañía perdiera seis navios con sus cargas, al principio mismo de las hostilidades. Fueron el "San José", "San Ignacio", "San Sebastián", "Santiago", "San Carlos" y "Aranzazu", relacionados en la anterior lista. Y, por otra parte, y a consecuencia también del estado de guerra, el contrabando de los curazoleños recrudesció con una amplitud desconocida desde 1755.

Pero la Compañía no se arredraba. Y ya en 1764, al mismo tiempo que se jactaba de mantener doce patrullas de tierra, de diez a doce hombres cada una, declaraba tener en servicio diez navios de 86 cañones, noventa y dos pedreros y una tripulación de 518 marineros. El costo anual montaba a 200.000 pesos y, por otra parte, los guardacostas habían hecho muchas capturas, cosa que efectivamente se confirma consultando nuestro cuadro general. (Apéndice a.)

Sabemos que en 1766,1 la fragata "Corazón de Jesús" alias "La Caraqueña", naufragó en la costa de Nueva Orleans, mientras convoyaba a la flota. Se consideraba a ese buque, claramente, propiedad de la Compañía de Caracas. Como no se le menciona en ninguna parte entre los barcos de carga de la Compañía, dice Hussey que presumiblemente pertenecía a la guarda de las costas. Pero no hemos encontrado su nombre entre los corsarios registrados en el Archivo de Caracas.

Algún tiempo después, al año siguiente, el navio "Santa Ana" embarrancaba al entrar en Pasajes y naufragó totalmente. La Compañía puso pronto la quilla a otro y mientras tanto cubrió la brecha con el "San Gabriel", barco comprado a los franceses para el contrato de asiento. El espíritu seguía estando firme en medio de estos altibajos.

3 — La lucha interna

Pero la lucha no era sólo sobre las cubiertas de los navios. Había otros ataques que apuntaban a la entraña misma de la Compañía, en cuanto que envolvían una corriente de agitación concretada en acusaciones de contrabando realizado por los mismos empleados de aquélla. Esta protestó de que tenía tanto éxito en descubrir el fraude como lo podían tener los funcionarios del Key y en otras partes y que por su propio interés y en su propia defensa, había tratado siempre a los sospechosos con severidad. Había llegado en una ocasión a suspender de empleo y sueldo a una tripulación entera de paje a capitán, y solamente los había restituido a su anterior condición, cediendo a las repetidas intercesiones del Juez Conservador. Ahora añá- día un premio pa

ra evidencia de sus otros esfuerzos. Todo esto nos lleva a extendernos un poco sobre los reglamentos administrativos y, sobre todo, los referentes al personal de las tripulaciones de que se ocupó la Compañía especialmente en su Junta General de 1766.

Ya antes, en 1765, se había promulgado un "Reglamento de Tripulaciones" que establecía un nuevo sistema para asegurar el empleo permanente de los marinos de la Compañía, sustituyendo así a prácticas que habían fracasado al pretender aunar los ideales de desarrollo marítimo de la Compañía con los de la Corona. La Compañía había entrenado aprendices y contrató a otros hombres de la marina real, en un esfuerzo para formar dos tripulaciones para cada uno de sus navios. Se esperaba que los hombres que alternaban encontrasen empleo en la pesca u otro servicio costero, pero resultó como advierte Hussey, que enroló a demasiados hombres lo que condujo a la irregularidad de oportunidades para embarcar en la navegación transoceánica, y la consecuencia fue que los marinos vacilaban en aceptar otras plazas. Por eso ahora la Compañía limitaba el entrenamiento de nuevos mozos, regulaba las asignaciones de los varios navios, instituía un calendario para relevo de tripulaciones, y ordenaba reformas menores en cuanto a salarios, promociones y excepciones por enfermedad y otros casos extraordinarios.

De la citada Junta de 1766 resultaron también regulaciones administrativas. Una serie de leyes continuó desarrollando la recién citada materia mediante la codificación de lo que por reglas sueltas se había venido legislando en años anteriores sobre la conducta de las tripulaciones, acentuando especialmente las medidas contra las contravenciones a la ley de comercio. No podía haber duda de que el Código representaba un esfuerzo de la Compañía tendiente a remover cualquier excusa en el caso de un ataque gubernamental. Los reglamentos — continuamos citando a Hussey —, incluían diecisiete secciones. Cinco trataban por entero de las mercaderías de contrabando y cuatro de los polizones o "llovidos", tratando, sea por premios, sea por multas colectivas, de despertar en cada cual interés en el descubrimiento de infracciones a la ley. Conforme a un edicto que se solía fijar en el palo mayor de cada barco cuando estaba a punto de hacerse a la mar, las nuevas reglas ofrecían pago por toda información secreta que condujese al descubrimiento del fraude.

Eran cantidades básicas que iban de 50 a 200 pesos, según el valor de las mercaderías decomisadas y que se duplicaban si los culpables eran también capturados e iban en aumento en una escala móvil que dependía de la magnitud del servicio, en el caso de que la información procediera de empleados de la Compañía. Los oficiales eran personalmente responsables por sus buques

es; los salarios de cada cual, de capitán a paje, serían afectados por multas, según la carga de cacao o mercaderías halladas; y las personas implicadas serían excluidas para siempre de la Compañía.

Se determinaron graves penas para prevenir el pasaje ilegal a o desde América. Una provisión ordenaba que si no podía concretarse 3a acusación por la presencia de un polizón, se rebajarían todos los salarios proporcionalmente hasta hacer tres veces el costo del viaje correspondiente a un pasajero de cámara. Otras cláusulas, aunque no explicadas, imponían claramente limitaciones a la oportunidad de comerciar por parte de los tripulantes. Una de ellas limitaba el equipaje de cada oficial, del primer piloto para abajo, a una caja de vara y media de largo por media vara de ancho con una "frasquera regular de licores". Un marinero podía tener un cofre de una vara de largo por un pie de ancho y medio galón de aguardiente. Una segunda cláusula prohibía pausas innecesarias durante el viaje. Al capitán se le ordenaba convocar a consejo de todos los oficiales para debatir, votar y registrar su opinión en el diario de navegación en el caso de que le pareciese necesario entrar en un puerto no acostumbrado o permanecer largo tiempo en algún lugar. Las restantes disposiciones requerían de las tripulaciones obedecer sin murmurar y servir cuando se les ordenase en la guarda de la costa venezolana, etc., etc.

En cuanto al pago de las tripulaciones, sabemos que consistía en distribuir tres meses de sueldo en dinero contante antes de que el navio partiera de San Sebastián. En Venezuela también los desembolsos de moneda se hacían durante el tiempo pasado allí en el servicio de guardacostas o en otra parte. Poco antes de hacerse a la vela para España, se distribuía otra paga de tres meses. Obrando así, la Compañía había hecho uso en otro tiempo de la cantidad para comprar cacao a cuenta de las tripulaciones, cargándolo a bordo para los hombres y debitándolo en la nómina, en conformidad. También hacía esto cuando partían de España. Los últimos viajes habían dado origen a una nueva práctica en Venezuela. Los hombres se habían quejado de que, si se les daba el dinero contante, podían comprar y cargar cacao a una tercera parte del precio del que la Compañía cargaba, y ahora se les permitió que lo hiciesen así. Algunos, evidentemente, se guardaban el importe en plata. Además un Factor nuevo, conociendo quizá, cuán escasa de fondos estaba en España la Compañía, había pagado el viaje de vuelta de las tripulaciones con mucho más adelanto que el usual.

Pero, de todos modos, como bien se ha dicho, la regularidad nunca había existido en el servicio de hombres en América, de modo que algunos permanecían en el servicio de guardacostas por años y, como la guerra acentuó esta tendencia, no se consideraba como sospechosa la introducción de tan gran c

antidad de dinero como, a consecuencia de estas prácticas, a veces tenía lugar.

Bueno será recordar aquí unos párrafos que el Padre Larramendi estampaba en su célebre Corografía de Guipúzcoa, allá por el año de 1754:

« Otro daño (dicen) ha causado a Guipúzcoa esta Compañía, y es que casi ha aniquilado la pesca y los pescadores de nuestros puertos. En algunos de ellos había veinte y treinta lanchas, que salían a la pesca a la altura, y en todos había algunos que traían grandes cantidades de besugo, merluza, congrio y otras especies, que los forasteros introducían en Navarra, Aragón, Álava y Castilla, y dejaban aquí mucho dinero, y estaba el país bien surtido y a conveniencia. Pero, establecida la Compañía, apenas han quedado lanchas de pescar, ni pescadores en los puertos, porque todos se han dedicado a la Compañía y a sus navios y viajes de Caracas.

Antes de esta Compañía los pescadores ganaban su vida para sí y sus mujeres e hijos, sin apartarse ni desconsolar a sus familias, a donde volvían de la pesca a cuidar de sus mujeres e hijos, y de su educación, sin sustos de una parte y de otra. Pero ahora van de marineros a Caracas y no vuelven años enteros a sus casas; déjanlas abandonadas a sus mujeres, solas, o con hijos, sin dejarles con que mantenerse, y a la Providencia, entre sustos y esperanzas. Antes los pescadores, además de la pesca, se ejercitaban en algún otro oficio, y después de la pesca volvían a ejercitarlo, para no estar ociosos y ganar de comer en los tiempos que no eran de sazón para pescar, o que por estar alborotado el mar y soplar vientos contrarios no podían salir a la altura. Pero metidos a caraqueños, los más se hacen haraganes, ni quieren echar mano de algún otro oficio cuando vienen de viaje, aunque no tengan ocasión de navegar otra vez en mucho tiempo, y aun se desdeñan de salir a pescar. Y esta ociosidad trae mil inconvenientes.

Pero fácilmente se responde que la Compañía no tiene la culpa, ni es causa de esos daños. A ninguno se le pone el puñal al pecho para que sea marinero y vaya a Caracas. Todos van voluntariamente y con gusto y valiéndose de empeños. Es señal que sacan bien sus cuentas y que les va mejor con Caracas que con la pesca; y es claro que si en eso no tuvieran mayores intereses no abandonarían la pesca. Según esto, el mucho dinero que dejaban a los pescadores los que para otras provincias sacaban el pescado queda bien comensado, y con exceso, con el dinero que ganan en los viajes de Caracas. Con la misma facilidad se responde a esos otros inconvenientes que no son de cuenta de la Compañía. Yo propusiera otros muchos daños e inconvenientes que se afectan tales, o por la poca reflexión, o por sobra de reflexión malaligna. Pero no quiero dilatar me más sobre este punto.

Terminaremos este apartado diciendo que por lo que hace a la actividad de los corsarios en este decenio 1760-1770, aumenta en grandísima proporción con relación al anterior, como puede verse por los datos del cuadro general (Apéndice a) .

4 — Última etapa

Hacia el año 1770 el comercio de contrabando recrudesció hasta convertirse en una verdadera plaga. La Compañía afirmó más tarde que el retiro de su hábil capitán de guardacostas Vicente Antonio de Icuza había abierto, una vez más las puertas al contrabando en gran escala, pues, efectivamente, el éxito de Icuza había sido tan grande como para que en 1768 fuera nombrado Alférez de la Real Armada. Pero más falta que en ésta hacía, por lo visto, en el servicio de guardacostas.

La verdad es que, como apunta Hussey, las disensiones sobre el precio del cacao debieron de tener relación con el renacimiento del tráfico ilícito que revivió, sin duda, en detrimento de los cargamentos de la Compañía, según se prueba por informes de distintas procedencias. Hubo varias indagaciones puestas en marcha por la Corona sobre las causas de la pequenez de los embarques que llegaban a España y la extensión del tráfico ilegal consta por los informes que enviaba el agente de la Compañía en Amsterdam quien regularmente obtenía su información de referencias públicas y periódicos que muestran que, entre 1 de enero de 1769 y 1 de abril de 1771, fueron despachados de Curazao para Caracas veintisiete navios, catorce para Maracaibo y tres para Cumaná. Llevaban cargamentos valuados en 194.500 pesos y regresaron con 229.275 pesos en dinero, 16.196 fanegas de cacao, 144.855 cueros y cantidades menores de otras mercaderías.

En los informes que la Compañía proporciona al respecto, se pone el acento sobre los abusos cometidos en Maracaibo. Según los Factores, el tráfico era allí "tolerado hasta el exceso". Se decía que los gobernadores concedían licencias a las balandras para ir a las colonias extranjeras con fútiles pretextos y les toleraban traer de vuelta más de lo que permitía la licencia.

En 1772, un nuevo Gobernador alegaba que la única licencia por él expedida desde su ascensión al cargo lo fue porque la ciudad de Maracaibo le pedía por misericordia, porque la gente se estaba muriendo de hambre. Defendía su caso con voluminosos testimonios. Como la práctica era legal en las angustiosas emergencias, pero habitualmente se abusaba de ella, un conocimiento a fondo de los hechos podría demostrar que unos y otros tenían razón.

Por su parte, el gobierno provincial no pudo permanecer indiferente ante el aumento del contrabando y tomó algunas medidas para refrenarlo. Así en 1772, el gobernador, marqués de Torre, hizo publicar un bando por el que hacía saber que para introducir mercaderías al interior de la provincia, era preciso presentarse ante el Factor de la Compañía para que se reconociese la factura y fuera debidamente autorizada. Hay que recordar también que, por instrucción de 23 de enero de 1772, la provincia de Venezuela, para fines administrativos, había sido dividida en cuatro departamentos: el de las cajas matrices de Caracas y las tres subalternas de La Guaira, Puerto Cabello y Coro, división que fue hecha con el objeto de estimular el interés de los funcionarios de la Corona en la aprehensión de contrabandos y presas.

La marcha de las cosas hacía necesaria para la Guipuzcoana la toma de enérgicas medidas que en el año de 1771 se concretaron en el envío a Venezuela de dos inspectores munidos de amplios poderes y en la convocatoria de una asamblea general de accionistas que duró de junio a noviembre de 1772. Tomó importantes acuerdos y por lo que respecta a la represión del contrabando, decidió que ningún empleado podía en adelante traficar en cacao por sí, por otros o a través de otros, so pena de despido. Sobre las nuevas bases acordadas, el contrabando fue perseguido y el éxito de Icuza fue renovado en una rápida campaña de veintidós días mientras la Junta estaba aún sesionando. Siguió Icuza impulsando esta campaña durante varios años con el mismo celo y habilidad, y, en 1772, los irritados holandeses lo atacaron sin éxito, como más adelante lo veremos. Un caso similar ocurrió en 1775 y una serie de otros episodios en el campo del comercio ilícito produjeron dilatadas pero ineficaces negociaciones con los holandeses.

El contrabando fue también combatido por otros medios; pero, probablemente a causa de la mejora en el servicio de guardacostas, las privaciones llegaron a su límite en Venezuela en 1773 y 1774. Se resolvió el envío de un navío cargado de harina que partió de Cádiz y se tomaron otras disposiciones, pero la escasez continuaba, a pesar de algunos embarques de harina hechos por la Compañía que, en abril de 1775, envió a La Guaira, en su primer viaje, a la "Santa Teresa de Jesús", una urca fragata que acababa de ser construida en sus astilleros.

El siguiente año de 1776, con fecha de 16 de noviembre, se expidió una Real Cédula en virtud de la cual la Compañía obtenía el derecho de comerciar con las provincias de Cumaná, Nueva Barcelona y Guayana y con las islas de Margarita y Trinidad, a través de los puertos de Cádiz, Pasajes y San Sebastián. La reglamentación de su antiguo comercio quedaba en vigor por lo t

ocante a tripulaciones y formalidades portuarias; los navios deberían ser de construcción española, si ello era posible, pero en todo caso, estaban libres de derechos de carga y extranjería, y otras muchas e importantes disposiciones se contienen en la dicha Cédula que no es del caso mencionar aquí. Lo que si consignaremos es que esa Cédula negaba rotundamente todo monopolio, pero, sin embargo, éste fue creado por una "Nueva Resolución Secreta de Su Majestad", expedida a fines del mismo mes de noviembre. Y en diciembre siguiente salieron una serie de cédulas regulando diversas materias, entre ellas, aquellas por las que se requería de la Compañía el reclutamiento de tantos hombres casados como fuera posible para sus nuevos guardacostas; el traslado de ellos y sus familias a las provincias venezolanas y el empleo en las embarcaciones de tantos hombres de las costas de Trinidad y Cumaná como fuera posible. Otras órdenes se referían al comercio que la Compañía podría hacer con Veracruz, trayendo a la vuelta harina, y, finalmente, otras dos estrechamente relacionadas con la marina real y conectadas, evidentemente, como dice Hussey, con la preparación española para la guerra que se esperaba entre Inglaterra y Francia. Por la primera, se ordenaba a la Compañía enviar un agente a Copenhague para concluir un contrato secreto, en su propio nombre, para la construcción de cuatro o seis navios de sesenta cañones cada uno. Por la segunda se disponía que la Compañía enviara a América dos capataces de construcción con los correspondientes ayudantes y carpinteros, para investigar e informar de las posibilidades de cortes de maderas para la construcción de barcos y sus aparejos en los astilleros españoles.

Estos y otros hechos de la misma época que pudieran citarse parecerían marcar el comienzo de una nueva etapa de florecimientos de la Compañía. Sin embargo, lo cierto es que el fin de ésta se acercaba. Por referirse concretamente a la materia de este capítulo, vamos a mencionar una de las causas que, sin duda, contribuyeron a ese fin: el establecimiento en Caracas de la Intendencia de la que se encargó, en marzo de 1777, don José de Abalos quien comenzó a ejercer sus funciones el 1 de octubre de ese año.

5 — La Intendencia

Muy pocos días llevaba Abalos en el ejercicio de su cargo cuando dirigió al Ministro Calvez el siguiente oficio por el que se puede ver cómo apreciaba la situación reinante con respecto al comercio ilícito y las medidas que proyectaba poner en ejecución. Dice así:

* Muy señor mío: A mi llegada a esta capital, encontré en ella la R.O. de 22 de julio último en que se sirve V.S. remitirme la copia del diario de Curazao enviado a V.M. por el Cónsul de Amsterdam, relativo a las embarcaciones que han entrado y salido en dicha isla desde 23 de febrero hasta 16 de ab

ril de este año, y es demostrativo del excesivo contrabando de frutos y dinero hecho desde esta Provincia, encargándome me aplique con todo desvelo a cortar de raíz este vicio tomando a dho. fin, cuantas providencias considerase convenientes.

»Contestando a dha. Real disposición, debo decir a V.S. que desde el instante de mi desembarco, no he cesado de meditar y tomar medidas para impedir la ejecución del comercio ilícito y espero tengan las ventajosas resultas que V.M. desea y yo procuro, pero en una Provincia tan vasta donde la relajación está en su punto y que el todo de las providencias constan de infinitas partes muy esenciales y que piden ejecutores proporcionados, es necesario que pase algún tiempo para que lleguen a producir el efecto conveniente.

» Habiendo recibido aviso de Maracaibo de que desde la ciudad de Barinas se hacía y hace considerable extracción de frutos o introducción de géneros de ilícito comercio por el río Orinoco, tengo dada disposición de que pase un sujeto de toda mi confianza con una lancha armada en guerra costada por la Compañía Guipuzcoana, para que se establezca en la boca del río Apure a fin de que impida la entrada y salida de toda embarcación que no lleve mi licencia. Y asimismo voy a enviar un Administrador de pureza e integridad al propio Harinas para que además de recaudar los derechos del Rey con exactitud (que hasta ahora no se ha hecho) sirva para el celo que exige la importancia del contrabando, por si acaso desde la costa de Coro o Maracaibo se quieran internar algunos efectos».

Sigue exponiendo las medidas que ya ha tomado con respecto al río de Guaraiche, caño de Terezén, costas del golfo Triste, Nueva Barcelona, Valle de Cúpira y Puerto Cabello y que consisten todas fundamentalmente en la colocación en los dichos lugares de funcionarios de su confianza, y termina diciendo:

«Por último, Sr. Ilmo. el informar extensamente de todo sería un proceder en infinito y molestar demasiado la atención de V.S. y así concluyo asegurándole que voy a ponerlo todo en Movimiento por el frente, espaldas y costados, desde las bocas del Orinoco hasta más allá de Maracaibo, y aunque conozco y confieso que en tan inmensa distancia es casi moralmente imposible el evitar enteramente el contrabando, con todo eso haré cuanto quepa en mi arbitrio y facultades para que, a lo menos, se contenga y quede reducido a los términos más estrechos que se pueda

En otro oficio, escrito sobre el mismo asunto, en el siguiente mes de noviembre

mbre, se lisonjea de haber llegado ya a grandes resultados e insinúa acusaciones que claramente se ve a donde van dirigidas. Dice así: « Muy señor mío : He recibido el segundo diario de Curazao que con R.O. del 11 de agosto antecedente se ha servido V.S. remitirme para demostrarme el excesivo contrabando que se ha hecho y hace entre esta parte de los dominios de S.M. y la colonia holandesa de Curazao para que de resultas tome, como S.M. manda, las providencias más eficaces, procediendo con todo el rigor de las leyes a fin de cortar los gravísimos perjuicios que ocasiona este comercio furtivo.

» En contestación a esta R.O. debo decir a V.S. que respondiendo con fecha de 6 de octubre último a la de 22 de julio que sobre el mismo asunto y con el primer diario me remitió V.S. informé de las providencias que había tomado y quedaba continuando para desempeñar este cumplimiento de mi obligación en esta parte y desempeño de la Real confianza, a cuyos antecedentes debo añadir que, después de lo referido, voy aplicando nuevas providencias y tomando cada día más eficaces medidas sobre este importante asunto, de tal forma que, aun sin haber llegado el caso de ejecutar ningún castigo, tengo a estas gentes en no pequeño respeto, y me persuado a que ya los curacenses van experimentando con más rapidez de la que quisieran los efectos de mi diligencia.

Conozco que me falta mucho que hacer porque lo vasto de la Intendencia es su grande contención y en sus muchos negocios ocupan sobrado tiempo sin embargo de mis continuas extraordinarias aplicaciones, pero con todo y que hay muchos enemigos domésticos que siendo los que debieran celar más en el asunto, son los que más se ejercitan en él, y que me dan más que hacer, tengo confianza de que, si la fortuna favorece mis medidas y mis buenas intenciones, se conseguirá dentro de breve tiempo poco menos que la total cesación de este trato ilícito.

Una de las cosas en que tengo mayor trabajo es en encontrar sujetos fieles y a propósito para la ejecución de mis mandatos, porque la corrupción general de costumbres tiene contaminadas de tal forma a estas gentes que apenas puede contar uno con seguridad sobre los mejores informes. Sin embargo, voy entresacando de ellos los menos malos, y tanto por esta razón, como por la del respeto o más bien miedo que tienen, tengo confianza de que sin dilación he de llegar al fin de mis solicitudes y deseos.

> El informar a V.S. al por menor de todas estas cosas sería obra sumamente prolija y que no la considero precisa siempre que el fin se verifique. Si V.S. conociera este país se le haría increíble, a no verlo, la transformación cuan repentina que ha tenido, y aunque muchos de ellos quisieran continuase la l

libertad sin que para esto les falte su protección, será preciso se conformen sin que les quede otro arbitrio en su disgusto que el triste y miserable de escribir las cavilaciones que sueñan por si acaso logran el que hagan impresión contra mi conducta. La rectitud y pureza de ésta me tiene siempre a cubierto de todo insulto y aun miro como inútil y poco decoroso el extenderme a satisfacer lo que no pide satisfacción. . . s.1

Uno de los pasos dados por Abalos para adelantar en la materia de que se trata es el de dirigirse a don Martín de Salaverria, Comandante a la sazón, de los guardacostas y conocedor de la isla de Curazao al que dirige la nota que sigue:

« Muy señor mío: Hallándome con algunas noticias de que en las inmediatas islas de Curazao hay varios sujetos que facilitan la ejecución del contrabando contrahaciendo las licencias, registros, firmas y sellos de los Gobernadores y Ministros Reales de S.M. no sólo de esta Provincia sino también de otros diversos parajes, con notable perjuicio de estos mismos países, de la Real Hacienda y del Estado, y siendo todo esto de una consecuencia muy grande y que por lo mismo conviene y deseo asegurarme de su certeza y de los medios y modos de que se valen los falsificadores y de hasta donde se extiende la ejecución de sus designios, para en su virtud tomar las medidas convenientes a precaver estos males, y ejecutar lo demás que fuese oportuno en servicio de S.M. a tiempo que por haber Vm. estado en la nominada isla de Curazao con motivo de la pérdida de la fragata de don Felipe de Oronoz puede, tal vez, hallarse con noticia e instrucción de lo que dejo referido: En su consecuencia encargo a Vm. que, con la posible brevedad y mayor reserva, me informe a continuación de esta misma carta todo lo que hubiera llegado a entender o supiere de positivo en el asunto, sin omitir circunstancias de las que puedan conducir a la mejor inteligencia y completa instrucción que se necesita ».1

A esta nota fechada el 5 de noviembre de 1777, contesta Salaverria con otra despachada el día siguiente y que reza así: « Sr. Intendente Gral. del Ejército, don José de Abalos. Muy señor mío: Enterado de la antecedente y para su cumplimiento, debo decir a V.S. que, desde luego, que me hice cargo de la Comandancia de estos Guardacostas me dediqué a averiguar los arbitrios más precisos de que se valían los contrabandistas que, con barcos y bandera española, trafican en esta Provincia y las demás nacionales del Continente e islas y, no sin admiración, descubrí cuanto V.S. me insinúa. Posteriormente, en el viaje que he hecho a la isla de Curazao, comisionado por esta Capitanía General, me he cerciorado de su verdad con exacta e indubitable averiguación de la falsificación de letras, firmas y sellos de licencias y registros que se conceden en todas o las más Gobernaciones y Puertos de Registros españoles del Seno Mexicano, y con tanta propiedad que los mismos Ministros

ros a quienes contrahacen en las firmas y sellos dificultarán su reconocimiento, y para que no falte ningún requisito, se valen del papel sellado de todas las Provincias de que a tiempo hacen provisión, logrando de esta suerte hacer inaveriguable el fraude, tanto a los Ministros de tierra como a los Guardacostas que llegan a su examen.

> Los perjuicios que resultan de tan detestable arbitrio sin duda alguna son considerables para cuya graduación nadie podrá conocerla más exactamente y mejor que la comprensión de V.S. bajo de este supuesto y el de que tengo noticia de que los que se ejercitan en dichas falsificaciones son Juan Mayólo, de nación español, y otro llamado Albert, mestizo natural de la misma isla y ambos residentes en ella. Concluyo esta información por no ocurrirme otra cosa más sustancial en el asunto que merezca la atención de V.S. --1

Sobre este Mayólo que denuncia Salaverria conocemos otro oficio también de Abalos a Calvez,² fecha 14 de agosto del siguiente año 1778, en el que, al tiempo que le da cuenta de las averiguaciones hechas sobre la falsificación que se está practicando en Curazao de las letras, firmas y sellos de licencias y registros que se conceden por la Intendencia, le dice que tomará las providencias necesarias para sacar al contrabandista Juan Mayólo de Curazao; añadiendo que muchos eclesiásticos protegen a los contrabandistas por el beneficio que de ello consiguen.

No sabemos si consiguió lo de Mayólo; pero que las dificultades de toda clase abundaban en la tarea de la represión fácilmente lo vemos por otro oficio que, precisamente, en la misma fecha que el anterior,³ dirige también al mismo Ministro Calvez para participarle que el reo Manuel Urbaneja, enviado preso de Nueva Barcelona a Caracas por los Ministros de Real Hacienda .acusado de servir de práctico a los contrabandistas holandeses, no llegó a su destino debido a que la lancha en que se le conducía fue asaltada por agentes de Curazao, a barlovento de La Guaira, de donde le extrajeron por la fuerza. Indudablemente, el vicio del contrabando estaba tan arraigado en la Provincia y tan generalizado, como hemos visto hasta entre los eclesiásticos, y los intereses creados por el mismo eran tan poderosos que su extinción requería una suma de medios, dedicación y tiempo muy difíciles de reunir en un organismo por bien estructurado que éste, teóricamente, estuviese.

Naturalmente, las acusaciones contra la Guipuzcoana no faltaban. Ya en las " Reales Instrucciones para el Establecimiento de la Intendencia" se habla, p. ej. en el Art. 63, de las inspecciones que podía y debía hacer el Intendente diciéndose que «podrá en algún caso, si le pareciere, ampliarlas a las

Los Factorías, pues aunque los Factores no se sabe de presente el 6 que se mezclen ni protejan el contrabando, suelen sus dependientes abusar de la preciosa confianza de sus principales y para que éstos vigilen y los otros recelen, teman y no se expongan a la ejecución de sus ideas, conviene que de tiempo en tiempo, y siempre que fuere oportuno, se puedan hacer y efectivamente se hagan estos reconocimientos por medio de los registros y guías de su conducción que deberán existir en los oficios de Real Hacienda».

Esto en cuanto a las Factorías y sin olvidarse de los corsarios a los que, en el Art. 67, dedica estas otras líneas: « Sin embargo, como los Comandantes de las embarcaciones tienen algunas veces el descuido, disimulo o condescendencia de permitir la fuga a las naves dedicadas al comercio ilícito, ofendiendo a la Justicia y perjudicando a la Real Hacienda, se previene que si en lo sucesivo no entregaren con la presa a los Capitanes, cargadores y demás interesados en el contrabando, se les exigirá, por vía de multa, a dichos comandantes el sueldo de seis meses; y sí además se justificase que han procedido con malicia, no sólo se les separará del mando, sino que se les impondrá la misma pena que a los delincuentes ».

La enemiga de Abalos no hizo sino acrecentar esta corriente de prevención que, por unas u otras causas, se había formado contra la Guipuzcoana. El Ministro Calvez se mostraba ya claramente predispuesto en su contra. En un despacho, fechado en 9 de enero de 1778, pedía al Cónsul español en Amsterdam, Agustín Moreno Henriquez, que le proporcionase una información a fondo sobre los métodos con que los holandeses operaban en su manejo del tráfico ilícito. Henriquez contestó en un extenso documento en el que descubre por entero los artificios mediante los cuales los holandeses burlaban la guardia de la costa instigados por los colonos amigos y ayudados de la propia ubicación de las islas holandesas. Henriquez acusaba al jefe de guardacostas de Puerto Rico de corrupción y negligencia culpable, pero, en oposición a esto, no acusaba a los agentes de la Guipuzcoana de obrar mal, aunque sí decía que eran estúpidamente engañados por navios de reclamo y fraudulentos informes; añadía que sus embarcaciones eran inferiores a las de los holandeses y que, en todo caso, y aquí nos remitimos a lo que ya antes hemos visto en el cruce de notas entre Abalos y Salaverria, una guarda de costas no era obstáculo para el constante comercio por medio de pasaportes fraudulentos y otras estratagemas similares.

Esto último nos parece lo más convincente de todo, en especial, al ver que durante estos años los guardacostas operaban con más actividad que nunca (V

id. Cuadro general, Apéndice). Pero esa actividad y el esfuerzo que la sostenía, por muy eficaces que fuesen, se revelaban, en fin de cuentas, insuficientes para cumplir a cabalidad con el objetivo propuesto. Y el fin de todo ello llegó cuando, después de algunos altibajos, la Compañía que ya al comienzo de la empresa, allá por junio de 1732, hacía presente que el mantenimiento de los guardacostas era una pesada carga, solicitó del Rey en respetuoso pero inequívoco lenguaje, que confirmara la posesión por su parte de un monopolio o, de otra manera, que la relevara de la carga de la guarda de la costa. Cinco días después, el 15 de febrero de 1781, Gálvez daba noticias de la decisión Real por el segundo término de la alternativa. El Intendente correría en adelante con la guarda de las costas por la Real cuenta; tomaría posesión para este propósito de los navios de la Compañía en parcial pago de las deudas de dicha entidad a la Tesorería y trataría a la Compañía como a una persona particular. La corporación podía comerciar con España o con las colonias amigas durante la guerra, pero no tendría privilegios exclusivos. El Intendente debía exigir su contribución proporcional para el mantenimiento de la guarda de la costa.²

De Pons, al explicar la caída de la Compañía, dice que ésta en sus últimos años volvió a sus antiguas malas prácticas y añade, concretamente, que se entendía con los holandeses para la práctica del mismo contrabando que había jurado a su Soberano destruir. Pero es Hussey quien escribe sobre este punto, como en general lo hace, las palabras más sensatas cuando, después de refutar la validez de las fuentes de información de De Pons al respecto, dice: « Por lo que hace a los malos manejos de que (De Pons) acusa a la Compañía, cualquiera de ellos puede parecer probable y todos pudieron ser engendrados por la guerra, pero ninguna prueba de su existencia ha sido hallada en los archivos de España »* Ni tampoco en el de Caracas, añadimos nosotros.

SEGUNDA PARTE

VICENTE ANTONIO DE ICUZA EN EL CORSO DE LA REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA 1757 –1781

AL SERVICIO DE LA REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA

1 — El medio

Tomaremos un amable guía: es el Padre Manuel de Larra-mendi. Este sabio jesuita "de estatura alta, de bella fisonomía, de complexión de hierro" y en cuyos ojos "como en su frente brilla la augusta llama del genio", al decir d

el Padre Fita, había ocupado altos cargos docentes y llegado a confesor de la reina María Ana de Newburg, viuda de Carlos II. Pero sintiendo muy en lo hondo la llamada de su tierra, renunció a todos esos altos puestos cuando sólo tenía aun poco más de cuarenta años, para retirarse a Loyola en donde murió poco menos de cuarenta años después. Este retiro fue fecundo en obras como el capital Diccionario trilingüe castellano, vascuence y latín, publicado en San Sebastián en 1745 y primero en el orden del tiempo entre los de l idioma vasco. Antes y después, escribió otras famosas obras. A nosotros nos interesa ahora su Corografía de Guipúzcoa, esa "amena y gallarda Corografía, no tan leída como debiera serlo", en frase del cronista Carmelo de Echeagaray. La abrimos y leemos: « Es Guipúzcoa tierra montuosa, y con muchísimos montes y eminencias altísimas, y todas con sus nombres propios. Pudiera llamarse un principio o arranque perezoso de los Pirineos... Pero si ha de llamarse Pirineo la Guipúzcoa, para no faltar a la verdad, ha de ser con la restricción de Pirineo moderado, suave, deleitable, y esta restricción la hacen las cumbres y faldas de los montes, pobladas de casas, ermitas y arboledas. Además a Guipúzcoa hacen Pirineo deleitable la cultura y trabajo con que están mirados los más altos riscos y eminencias, no habiendo monte alguno pelado y estéril, pues donde no puede sembrarse algo, está plantado de árboles, ya de esta, ya de la otra especie, y algunos se dejan sin plantar para pasto del ganado. Hácenla deleitable las fuentes innumerables, los arroyos, los ríos, los mares y puertos de su jurisdicción *

Tras esta breve descripción general, pero en la que ya resplandece el afecto del hijo enamorado, nos dirá que: « Tiene Guipúzcoa nueve leguas de mar y de costa desde el Higuer hasta Motrico o hasta Ondarroa inclusive. El mar es parte del Cantábrico de los más profundos, fieros y tempestuosos de todos los mares.

Pocas veces se verá aquí mar de donas o en leche >. Y sin embargo, este mar tiene un tremendo embrujo. Las hazañas y empresas por él inspiradas habían dado vida a aquella colección de ordenanzas contenidas en el Fuero de San Sebastián otorgado, en 1150, por el rey vascón Sancho el Sabio de Navarra que constituye una de las colecciones más antiguas de que en su clase hay noticia. Y el mismo Larramendi, al hablar de las inclinaciones con que nacen los hijos de Guipúzcoa, nos dice que: « La más sobresaliente es la que tienen al mar, no sólo en lugares marítimos y sus cercanías, sino también en los de tierra adentro. Apenas toman dos lecciones, cuando se hallan casi de repente, y como por ensalmo, hechos marineros y pilotos, que a poco tiempo se hacen prácticos e insignes, lo cual se ve cada día en muchachos que apenas les apunta el bozo ».

De fomentar esta inclinación en los muchachos vascos cuidaba ya, entre otras instituciones, aquel monumento de la vida mercantil y marítima que se llama Ordenanzas del Consulado de Bilbao, publicado el año 1737, el mismo en que naciera Icuza, que en su capítulo veinte y cuatro, artículo XVI, reza así: . Siendo tan del Real servicio y utilidad conocida de estas costas el aumento de la marinería, se ordena y manda a todos los Capitanes y Maestros de Navios, cuiden particularmente de los grumetes que llevaren en sus navios, tratándolos con amor y cariño, para que se aficionen a la navegación... ».

Pero, volvamos a nuestro Larramendi quien, al hablar de los oficios de los guipuzcoanos, nos dirá: « Otra gran multitud, especialmente de los puertos y pueblos inmediatos, está empleada en la marina. Muchachos y algo mayores y casaderos y casados, entran en los navios, especialmente los que van a las Indias, y empiezan de los oficios más ínfimos, y luego de marineros rasos, de oficiales, condestables, guardianes, contra maestros, pilotos primeros, segundos, escribanos, capitanes y otros muchos nombres. Todos van alegres y bien esperanzados ».

Sí, todos van bien esperanzados. Comparado con aquel duro oficio en que tantos de sus compatriotas se ejercitaron y aun se ejercitaban, el de la pesca de la ballena, en que para ganar la vida era preciso arriesgarla — "Biziar engatik dugu bizia irriskatzen" —, cantaba el antiguo poeta Joanes de Etxeberri, la aventura americana les parecía no sólo menos riesgosa, sino mucho más prometedor. Por eso, en los puertos de Guipúzcoa, lo mismo que en los de Vizcaya y Laburdi, hervía aquella masa humana ansiosa de sentar plaza en los gallardos navios que se preparaban a zarpar para los puertos del Nuevo Mundo, llevando en los labios la vieja canción en que la inevitable nota de melancolía es ahogada por las del esfuerzo y la esperanza:

"Boga, boga, marínela, yoan bear degu urrutira; bai, Indiciara..."

"Rema, rema, marinero, que tenemos que ir muy lejos; sí, hasta las Indias..."

2 — Aparece Vicente Antonio de Icuza'

El doctor Don Sebastián Manuel de Icuza, a cuyo cargo corría el cuidado de la salud de los vecinos del antiguo lugar de Orereta (actual Rentería), se sentía preocupado por la actitud de aquel hijo en quien había puesto sus mejores esperanzas. Siempre había soñado con que, continuando la tradición paterna, le sucedería en su profesión de médico, heredándole su título y clientela, severo atuendo, empolvada peluca y aquel bastón de caña de Indias con puño de oro, compañero inseparable de sus visitas.

Pero por otro lado marchaban las inclinaciones del muchacho quien muy poco caso hacía de aquellos imponentes veinticuatro tomos De Médicos, de Rivera, que presidían la biblioteca de don Sebastián Manuel, juntamente con los cinco volúmenes De Cirugía, de Ayala, los quince de Anatomía, de Castillo y tantos otros en que se presumía compendiar todo el saber médico del siglo.

Pero entre los desdeñados librotos de medicina, había algunos de otro género, como aquellos viejos Atlas que fueron de su abuelo materno y que a menudo reclamaban la curiosidad de Vicente Antonio. Y mejor aun que en esto podía verse hacia donde su vocación le impulsaba cuando el viejo amigo de la casa, don Pedro de Guillamasa, vecino del puerto de Pasajes, y comandante de los navios corsarios de la Compañía Guipuzcoana, a la vuelta de alguna de sus campañas, venía a charlar con los Icuza, ante unas jicaras de humeante chocolate, obsequio que les solía traer de aquella lejana tierra de Venezuela cuyo nombre tenía para el muchacho mágicas resonancias. ¡ Y cómo se le encendían los ojos al escuchar el relato de las correrías del capitán por las costas del Caribe, amenizadas por tal cual encuentro con los contrabandistas y piratas holandeses o ingleses!

Su madre a quien, naturalmente, no escapaba detalle, trataba luego de calmar al malhumorado don Sebastián Manuel: "Y si es su vocación, ¿qué hemos de hacerle? Al fin y al cabo, bien sabes que lleva en la sangre muchas más generaciones de marinos que de médicos". Porque, naturalmente, tenía que abogar por su hijo, aunque, en el fondo, bastante más que el padre habría de sufrir ella al no poder conservar a su lado en la vejez a aquel muchacho predilecto de su corazón destinado a perderse en, quien sabe que interminables navegaciones, por remotos mares.

Según pasaban los años se hacía sentir más y más su vocación. Ninguna fiesta mayor para Vicente Antonio que aquellas escapadas al puerto de Pasajes donde con otros muchachos de su edad como Domingo de Álzate y el hermano menor de éste, José Antonio, se pasaban las horas contemplando los preparativos de los navios que pronto habían de zarpar en busca del sabroso cacao, a través de aquel mar ebrio de aromas tropicales. ¡Y qué mayor delicia que escuchar los interminables relatos de Shanti, el viejo marinero de anillo en la oreja que tantas cosas sabía de mares, puertos y barcos!

De sus labios aprendió Vicente Antonio, como tantos otros de sus compañeros, mil pintorescos términos del argot marino que se le fueron así haciéndole familiares desde sus años mozos. De él también otras lecciones ¿no decía el buen Padre Larratnendi que con un par les bastaba a los muchachos d

e Guipúzcoa para hallarse, como por ensalmo, hechos marineros y pilotos?, gracias a las cuales al poco tiempo, en cuanto un navio se descubría a lo lejos, la mirada aguda de Vicente Antonio ya lo había clasificado de modo certero: tipo de embarcación, tonelaje, singladura y demás condiciones marineras, todo era catalogado en un instante.

Claro es que algunas rectificaciones había de recibir aún, de vez en cuando, de su mentor, pero éstas iban siendo cada vez más raras, lo que si por una parte enorgullecía a Shanti, no por otra dejaba de mortificarle un poco a la vez que conforme pasaban los días, apenas si le iban quedando cosas que enseñar a su aprovechado discípulo quien, naturalmente, otros maestros de más fuste hubo de tener, como aquel "Don José Antonio de Echeverría, natural de la villa de Rentería, en la Provincia de Guipúzcoa... que en dicha villa tuvo la maestría de escuela de niños con suceso, en términos que sacó porción de discípulos hábiles, que en el día están constituidos en empleos de distinción..." Así nos lo dice el mismo don José Antonio, quien cita entre esos discípulos "hábiles" a nuestro Vicente Antonio, juntamente con "... don José Antonio de Vidaondo, Tesorero General de Ejército. ..., al Capitán de Volantes del Yaracuy don Juan de Echeto, y al Tesorero de la Provincia de Guayana don Pedro Ignacio de Echeverría". Todos tres, seguramente hijos de Rentería como Icuza, que bajo la palmeta de dicho maestro quien, probablemente como sospecha García Chuecos, lo fue años más tarde del joven Simón Bolívar en la escuela de Pelgrón, hubieron de aprender: "...la Doctrina Cristiana, según el Padre Ripalda, ... leer y escribir letra grande y pequeña, las cuatro reglas principales de la Aritmética con sus quebrados, la regla de tres con distinción de tiempo, multiplicar de compuestos, las cuentas relativas a compras y ventas, la de compañía, la de testamentos o particiones, con lo demás que toca a los ejercicios de virtud y asistencia a la iglesia señalado con todos los discípulos.. ,"

No tenemos constancia de otros estudios especiales o superiores que pudo haber cursado Vicente Antonio quien, el año de 1757, apenas cumplidos sus veinte, vio colmados sus anhelos al sentar plaza en un navio guardacostas de la Real Compañía de Caracas.

3 — Años de iniciación

No era la primera vez que Vicente Antonio había salido de aquel "gran pozo abie'to entre los montes Ulia y Jaizquibel, con un canal de entrada que le da a aspecto y seguridad de fiordo noruego".³ En varias oportunidades lo había hecho en la lancha de Shanti y en otras, en breves escapadas que, a pesar de su corta duración, no dejaron de hacerle sentir ese regusto de la aventura

tan grato a su espíritu. Pero ahora la cosa era distinta. Y, no obstante su indudable íntima satisfacción al ver llegado el momento por el que tan largamente y tanto había suspirado, cuando miraba alejarse, allá en Pasajes de San Pedro aquella torre circular rodeada de una plataforma, lugar donde tantas veces se reuniera con los otros muchachos, soñadores de aventuras como él, o el muelle nuevo especialmente construido para el servicio de los navios, los galeones y las fragatas, y tantos otros rincones de ambas orillas, testigos de sus moceriles correrías, sentía que algo se le encogía dentro del pecho y que una etapa nueva se iniciaba en su vida, etapa llena de dudas e interrogantes.

Pero, ¿acaso no era esto lo que siempre había deseado?; ¿es qué no había que pagar este precio y otros muchos mayores si quería llegar a emular las hazañas de aquellos otros hijos de la vieja Rentería que se llamaron Martín de Irigoyen, el almirante cuyo valor hubieron de conocer los ingleses en la jornada de Blaya, en donde peleó con su nave almirante y le cogió la bandera que allí estaba colgada en la iglesia del pueblo; o aquel valeroso capitán de mar, Martín Pérez de Irizar, que en tantas ocasiones destrozó

Fue este capítulo el que nos puso sobre la pista del lugar de nacimiento de Icuza, dato que nos fue confirmado por la amable atención del Párroco de Santa María de la Asunción, de Rentería, don Roberto de Aguirre Echeverría a quien nos complacemos en testimoniar desde aquí nuestro agradecimiento

las naves de los corsarios franceses, o aquel otro Martín de Rentería y Urantzuz, general de la escuadra del mar océano, quien destruyó a la temible armada de Barbarroja sobre la isla de Ibiza? Adelante, pues, aunque el corazón le doliera un poco, según veía que se iban borrando los contornos de aquella costa querida de su infancia y mocedad donde quedaba su padre don Sebastián Manuel a quien adivinaba arrepentido, en aquellos momentos, de haber cedido, al fin, ante la terca decisión de su hijo, y a su madre, la buena doña Teresa de Arbaiza, que tan bien sabía esconder, tras un semblante estoico, la pena que angustiaba su corazón por la partida de aquel hijo por cuyo feliz destino tanto y tanto había implorado ante el santo Cristo de Lezo. Pero había que sobreponerse a todo: "Itxasoak urak aun-di — ez du ondorik ageri — Pasako nintzake ni andik — maitea ikusteagatik". Así decía la antigua canción: "Las aguas del mar son inmensas — su fondo no puede verse — Pero por encima de ellas pasaría yo — por ver a mi amada". Sí, a la amada que era para Icuza la gloria escondida entre los peligros del mar.

Una nueva vida empezó para él a bordo de aquel guardacostas de la Compañía

Guipuzcoana donde la práctica de todos los días le iba instruyendo en muchas cosas a las que ni los consejos de Shanti ni las lecciones de la escuela de Pilotaje de Guetaria pudieron alcanzar. El mar abierto de horizontes infinitos era algo muy diferente de aquel entrevisto desde la estrecha boca del puerto de Pasajes; la disciplina de guerra a que había de sujetarse en el buque corsario muy distinta de todo lo que hasta entonces había estado acostumbrado el independiente espíritu del muchacho de cuyas peripecias en esta su primera navegación apenas si sabemos más que lo que él escuetamente nos dice: "que al cabo de dos años de servicio — es decir, en 1759 — volvió a su tierra".

Pero su estada en casa no se prolongó mucho. Quizá sólo lo que alguna circunstancia familiar que determinó su vuelta le pudo demandar. El hecho es que en el año de 1760, según nos lo dirá el mismo, "pasó otra vez a guardacostas... y subsistió en ellos hasta el de 1762 que regresando a Europa, fue hecho prisionero y conducido a la Jamaica por los ingleses, en cuyas épocas se halló en varios apresamientos y funciones navales en la costa de Caracas".

En efecto, empezamos por conocer una Real Cédula expedida en Aranjuez, el 12 de Mayo de 1760, que reza así:

« Por cuanto haviendome representado la Compañía Guipuzcoana de Caracas, que para reponer la falta de un jabeque guardacostas que se les desgració, y ocurrir al refuerzo de otros barcos del resguardo en la costa de Caracas, ha hecho construir dos jabeques nuevos que montará cada uno, diez y ocho cañones del calibre de ocho y seis, pidiéndome permiso para su envío en el astre, y sin registro alguno de comercio, con sólo los víveres y respetos correspondientes a su armamento, a efecto de ir celando el comercio ilícito por la costa de Caracas, y unirse con otras embarcaciones menores de dicha Compañía que saldrán a su espera a la costa de la Margarita, con el Capitán Comandante de aquellos guardacostas: he venido en concederle esta licencia para los citados fines. Por tanto, mando al Gobernador y Comandante General de la Provincia de Venezuela, no sólo no ponga embarazo alguno a los oficiales de ambos jabeques a efecto que celen el ilícito comercio desde que lleguen a las costas de la citada Provincia, como lo hacen las demás embarcaciones guardacostas que tiene con este destino la mencionada Compañía, sino que les dé los auxilios que necesitaren, guardándoles las libertades, exempciones y prerrogativas que a los demás oficiales y gente de tripulación de su clase están concedidas en la Cédula de erección de la referida Compañía, que así es mi voluntad. Dada en Aranjuez a doze de Mayo de mil setecientos y sesenta. Yo el Rey »*

Estos dos jabeques eran el "San Pedro" y el "San Pablo", acabados de construir por la Compañía en sus propios astilleros, seguramente, conforme a las "Proporciones de las medidas... para fábrica de navios y fragatas de guerra que pueden montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones tiene resuelto Su Majestad se observen por regla en todos los astilleros de España, como en los de América" y de cuyas "Proporciones, etc.", era autor aquel ilustre guipuzcoano, hijo de Motrico y Teniente General de la Armada Real del Mar Océano, don Antonio de Gaztafieta, quien publicó su libro en 1720, poco antes de la fundación de la Compañía Guipuzcoana. Sabemos que los dos jabeques que habían salido del puerto de Pasajes el 8 de Junio de 1760, fondearon en Pampatar el 18 del siguiente Julio, y al seguir rumbo a Macarapana y cerca de la isla de Margarita, encontraron a la balandra holandesa nombrada "La Ana", su capitán Thoraas Cabalier, a la que persiguieron y apresaron. Entre los efectos incautados en esa presa están cinco doblones portugueses que se nos dice que el capitán de la embarcación apresada entrega para que los guarde al "Teniente Vicente Antonio de Icuza", y que, más tarde, por auto del Justicia de La Guaira don Fernando de Mechinal, son depositados en manos de don Agustín Ignacio de Uranga, Factor Principal, a la sazón, de la Real Compañía Guipuzcoana en Venezuela.

Vemos, pues, a Icuza, que por entonces andaba entre los veintitrés y veinticuatro años, hecho ya Piloto, oficio al que sabemos, por las Ordenanzas de Bilbao, que ninguno podía ser admitido "sin que primero haya estudiado el arte de navegar teóricamente, por lo menos durante seis meses, con persona hábil y capaz de quien deberá exhibir certificación, y practicándolo dos años en diferentes viajes y que en ellos haya llevado su punto y rumbo..."; los dos años que había permanecido por estas costas en la primera etapa de sus navegaciones, que como vimos fueron de 1757 al 59, le sirvieron, pues, para confirmarle como práctico en su nuevo cargo.

La etapa en que ahora comenzaba a actuar, es decir, aquella que va desde el año 1760 al de 62 en que, según sus propias palabras, "regresando a Europa, fue hecho prisionero y conducido a la Jamaica por los ingleses", marca precisamente una de las épocas de mayor actividad contrabandística de éstos. Recordaremos que cuando, en 1759, subió al trono de España y, por consiguiente de Guipúzcoa, — Estado que, aunque independiente, se hallaba unido a los reinos hispánicos en la persona constituye fiador real y llano del expresado don Vicente Antonio de Icuza, de manera que éste, con dicha su balandra y gente de su comando, practicará bien y fielmente dicho curso, no atacando ni haciendo guerra a los vajeles de España, ni a otras embarcaciones de las naciones amigas de la Real Corona que no encuentre en comerci

o ilícito o rumbos sospechosos, so la pena de pagar los costos, atrasos y menoscabos que se le causasen. Y si así no Jo cumpliere el otorgante, haciendo como hace de deuda, causa y negocio ajeno suyo propio, y aunque contra el suyo dicho, ni sus bienes se haga ejecución, ni otra alguna diligencia de fuero ni derecho, cuyo beneficio y remedio expresamente renuncia, lo hará y ejecutará del propio caudal de dicha Real Compañía, como su Factor Principal, para cuya fianza obliga los bienes de ella habidos y por haber, con poderío necesario, cláusula cuarentencia que da por expresa y renuncia ción de todas las leyes, fueros y derechos de su favor y la general en forma. Así lo dijo, otorgó y firmó en este Registro siendo testigos don Marcos Marrero, don Bartolomé Castillo y Marcos de Armas, vecinos de esta ciudad.

Ante mí Agustín Ignacio de Uranga Francisco Buenaventura Terrero Escribano Público ».

Los varios "apresamientos y funciones" en que nos dice se halló los anteriores años han acreditado, sin duda su valor y experiencia que el mismo arresto en Jamaica entre los ingleses, seguramente ha servido para aumentar. Así, pues, formalizado en abril, como vemos, su nombramiento, para Mayo ya lo vemos apresando en aguas de la isla de la Orchila una balandra contrabandista holandesa,¹ y él mismo nos dirá que, en su campaña de ese año, ". . . en virtud de convenio particular con la Compañía de Caracas", apresó "no solamente tres goletas famosas de Curazao (de cuya clase de embarcaciones ninguna se había podido capturar jamás hasta aquel tiempo), sino otros varios barcos contrabandistas". Deberían de resonar por entonces en sus oídos los ecos de la vieja canción de su tierra:

"Jeiki, jeiki, etxekoak,
argia da zabala,.

Itxasotik mintzaten da,
ziUarrezko adarra.

Bai ta ere ikaritzen olandresen ibarn".

"Arriba, arriba, los de la casa, que ya es día claro. Por el mar resuena la trompeta de plata y la ribera de los holandeses tiembla".

Y es que, en efecto, iniciada ya desde 1764 la decadencia del contrabando inglés en el Caribe, eran ahora los holandeses los enemigos de más cuenta con quienes tenía que enfrentarse nuestro Capitán. Porque ya es Capitán, es decir, siempre según las "Ordenanzas" bilbaínas, "Hombre conocido, prudente y práctico en la navegación; leal, de buenos procedimientos; que sepa leer, escribir y contar, para dar puntual cuenta y razón, así del navio y sus aparejos, como de las mercaderías que se cargaren en él, y gobernarse con pru

dencia en los casos y cosas que pudieran ofrecérsele en sus viajes, así en tiempos de paz como de guerra".

Ya es Capitán, grado al que ninguno puede ser recibido ".sin que haya navegado antes seis años, los cuatro de marinero y los dos de piloto..." plazos que, con los espacios intermedios señalados, justamente había venido a cumplir Icuza.

Ya es Capitán y lo es de tal modo que, según él mismo nos lo dice, en vista de sus éxitos. « .. .el Gobernador don José Solano, de acuerdo con el Factor Principal de la Compañía, puso otra balandra más a sus órdenes.¹

* Con tan pequeñas fuerzas — sigue diciendo —, apresó en la primera campaña (la del año 1766) 14 embarcaciones; en la segunda (1767) 13 hacia el río Guarapiche, y en la tercera (1768) 11, y entonces fue cuando le honró la piedad del Rey con el grado de Alférez de Navio de su Real Armada ». ² Con este título fue efectivamente graduado en 10 de octubre de dicho año de 1768 « ... en atención a sus servicios y al mérito con que se distinguió en los guardacostas de Caracas, a representación de los Directores a.¹

Con el año siguiente de 1769 se inicia un paréntesis en las actividades corsarias de Icuza cuya causa ignoramos. Desde luego, hubo una temporaria separación del servicio a la que luego nos referiremos más concretamente. Por el momento sólo diremos que durante los años 1769 y 1770 su nombre no aparece activamente vinculado a las presas que durante esos años realiza la Compañía, aunque bien podemos ofrecer un documento que si no presenta fecha ni firma, bien claramente se ve que es suyo porque del contexto, sin lugar a dudas, se deduce la personalidad del autor de la "Noticia..." que a continuación ofreceremos íntegra, lo mismo que la fecha que se saca ser de 1769 de unas palabras que en dicha "Noticia..." pueden leerse sobre la "... práctica y conocimiento adquirido •por el espacio de doce años en los guardacostas en la Provincia de Venezuela..." Dice así el interesante informe:

« Noticia individual del origen y modo con que se hace el contrabando (con las islas fronteras extranjeras) en la dilatada Provincia de Venezuela cuya jurisdicción, desde la Trinidad de Barlovento hasta la ciudad de Maracaibo, consiste en doscientas leguas de distancia de Este al Oeste.

»Las islas Tabaco, Granada, Martinica, Dominica y Guadalupe tienen sus trapiches o ingenios para beneficiar el azúcar, cuyo trabajo y el de las haciendas se hace con muías, de las cuales, indispensablemente, se surten de la Tierra Firme, Provincia de Venezuela, ya llevándolas por los españoles o ya por los extranjeros del modo siguiente:

» Salen de dichas islas balandras cargadas de ropas y caldos y van a la costa de Paria, a los puertos de San Juan, Carúpano, Río Caribe, San José, Esmeralda, Chacopata, islas de Coche y Coagua y Macanao (en la isla Margarita); luego que llegan a cada puerto de los referidos, dejan en tierra un hombre con la factura de la carga, para negociar su venta en cambio de muías, reses o ganado lanudo, quedando la balandra a la mar, en distancia de poder ver la señal que acostumbran hacer de noche y con candeladas en el monte, tanto para que pueda acercarse para descargar y tomar carga, cuanto para alejarse por estar los corsarios a la vista.

» También suelen ir dichas balandras dentro de las bocas de Drago a los caños de Teresén y otros del río de Orinoco y el puerto de Macure, de donde sacan muías, reses y carey que benefician los indios de aquellos parajes.

» En los referidos puertos de la costa de Paria hay cierto número de lanchas grandes con el pretexto de pescar, las que se emplean en extraer, en cada una de ellas, diez y doce muías o cien carneros a la isla de Tabaco y Granada, regresando con ropa, aguardiente, lonas, jarcia y clavazón, cuyo depósito es la ciudad de Cumaná.

» El beneficio que resulta al extranjero y español en el negocio de sus cambios es lo siguiente:

- El extranjero que compra cada muía en la tierra firme le cuesta diez, catorce y diez y ocho pesos y los vende en las islas a treinta, treinta y cuatro y treinta y siete, y si es en cambio de ropa y guardiente, gana en la venta y en la compra de ropa o aguardiente, en cuyos renglones le queda de beneficio quince o veinte por ciento de no comprar en la tienda. » Las islas españolas (inhabitadas) Los Testigos, Los Hermanos, la sola Tortuga, Isla de Aves, Isla Blanca, Orchila y Los Roques, sirven a los ingleses y franceses para la pesca de la tortuga, en las cuales hay cierto número de pescadores con barracas y corrales, manteniéndose con víveres que cada mes les lleva una balandrita, y aun plata fuerte, negociados por los pescadores españoles en cambio de ropa y aguardiente. » La isla Bonaire, holandesa, les sirve para depósito de sus géneros y caldos, así como para los frutos que se extraen de la tierra firme, del modo que abajo se expresa.

» La isla Curazao que es tan estéril, que ni aun tiene leña ni agua sino de los casimbres y pozos de agua del cielo, se halla tan surtida de todo cuanto recibe, por la intermediación de quince leguas que dista de la tierra firme, cuya travesía hace toda lancha, piragua y canoa.

En dicha isla entran todos los meses desde Europa seis, ocho y diez urcas holandesas cargadas de ropa y aguardiente y regresan con cueros, cacao, tabaco y azúcar.

En cada casa de las correspondientes de este giro hay cuatro y seis goletas

de seis y ocho cañones, que, tripuladas con cincuenta y sesenta negros (los más esclavos de dichas casas), salen cargados de ropa y aguardiente y hacen escala en la isla Eonaire en donde dejan almacenada la mitad de la carga (tanto por la estiba del mayor andar de los barcos, cuanto por ser menos la pérdida, en caso de ser tomados por los corsarios) y siguen con lo restante a la costa firme a los puertos de Santa Fe, Rincón, Playa Colorada, Isla Borracha, Morro de Barcelona, Islas de Píritu, río de Cupira, Carenero, Puerto Francés, Chuspa, Naiguatá, Caraballeda, Macuto, Arrecifes, Chichiribichi, Puerto de la Cruz, Chuao, Aroa, Cata, Ocumare, Patanemo, Borburata, Alparagaten, Tucacas y Yara-cuy; luego que llegan a cualesquiera puerto de los relacionados, dejan en tierra un hombre con la factura y orden de negociar la venta de la carga en cambio de cacao, cueros, tabaco o plata fuerte, quedando fuera la goleta, del mismo modo que las balandras en la costa de Paria.

En muchos de los ya dichos puertos hay lanchas pescadoras, piraguas y canoas grandes para la conducción de frutos a La Guaira y Puerto Cabello y éstas suelen extraer dichos frutos para Curazao y aun plata fuerte en la que ganan treinta y dos y treinta y cuatro por ciento, regresando con géneros y aguardiente.

» También hacen dicha extracción las balandras y goletas que hay en la Margarita, Cumaná, Barcelona, Guaira y Puerto Cabello, regresando con ropa, aguardiente, alquitrán, brea, lona y jarcia.

i Salen de Curazao todos los días infinidad de guairos y goletitas por leña, gallinas y pavos a la costa firme, así como muchas balandras cargadas de ropa y aguardiente a los puertos de San Juan, Cayos del mismo nombre, Aricula, inmediaciones de la ciudad de Coro, Puerto Escondido, Taques, Golfe-te y hasta las inmediaciones de la ciudad de Maracaibo; dichas balandras suelen depositar la mitad de su carga en la isla Horua que dista de la costa firme ocho leguas, por la misma razón que las goletas en la isla Bonaire, regresando a dicha isla al finalizar el total de la venta de las cargas.

» De la ciudad de Coro y sus inmediaciones hacen la misma extracción de muías y ganado a la isla Horua en guairos y balandritas que de Puerto Cabello y La Guaira a Curazao.

» Todos los años salen de Curazao expediciones de mucha consideración (por su valor) en cuatro y seis balandras de doce y catorce cañones tripuladas por ochenta y noventa hom-

bres, para las inmediaciones de Bahía Honda, Río del Hacha, Santa Marta, Cartagena y Puerto Belo, regresando dichos caudales en convoy de las referidas balandras por ciertos meses del año.

También salen del referido Curazao muchas balandras de doce y catorce cañones a la costa del sur de la isla de Puerto Rico a los puertos Caja de Mue

rtos, Guanica, Añasco, Cabo Rojo, Rincón, Mayaques y Aguada de San Francisco de donde regresan con tabaco, café, palo, guayaquil y otros palos de tinte, pero a dicha isla frecuentan más los de Estasio, Santa Cruz, San Cristóbal, Antigua y San Martín, por la proximidad de sus islas.

Esta relación tan circunstanciada y verdadera se debe a la práctica y conocimiento adquirido por el espacio de doce años en los guardacostas de la Provincia de Venezuela, en cuyo tiempo se han hecho más de cuatrocientas presas de todas las naciones, tanto en la referida provincia, cuanto en la isla de Puerto Rico y parte de la costa de Cartagena, entre las cuales algunas tomadas a las inmediaciones de Bahía Honda, eran inglesas, de Jamaica, con carga de ropa, aguardiente, fusiles, balas, pólvora, sables, machetes y cuchillos, con veinte y treinta indios e indias de la edad de ocho años hasta doce, confesado por los mismos ingleses haber tomado en Bahía Honda en cambio de dichas armas para hacer uso de ellos como de los negros esclavos. Se desea pueda servir esta relación de alguna utilidad para las serias providencias que se puedan tomar a fin de exterminar un ramo que tanto perjudica al Real Erario y al comercio >.B

5 — Comandante del curso de la Real Compañía Guipuzcoana. Combates

Probaba bien Icuza con esa "Noticia" el perfecto conocimiento que de las actividades de los contrabandistas en las costas de Venezuela tenía lo que, junto a su valor y pericia, lo constituían en el mejor celador del contrabando por estos mares en ese turbulento período. Nada de extraño tiene, pues, armaron en Curazao, por un esfuerzo particular y providencia extraordinaria, dos crecidas y famosas balandras para exterminarle y quemarle. Salieron de dicha isla el 10 de Mayo de 72, se dejaron ver el 11 en la punta de Macolla, se acercaron a los nuestros y rompieron el fuego. A un gran golpe de música, se trabó una acción muy reñida, con el más vivo fuego de cañón, pedrero y fusil que duró, desde las 9Vá de la mañana hasta las 6 de la tarde, a cuya hora hicieron fuga, libertándose por su mayor vela, a causa de estar limpias dichas balandras y muy sucias las nuestras.

* A los pocos días después, recaló en las costas de Puerto Rico; avistó un bergantín inglés, le dio caza y le apresó. A los cañonazos, aparecieron más de 20 embarcaciones de varios puertos, juntáronse y formaron escuadra seis de ellas, a saber: un bergantín inglés de 16 cañones, 3 balandras holandesas de a 12 y 10, y dos goletas dinamarquesas de a 10 y 8, las cuales fueron sobre los guardacostas con música.

Las aguardó Icuza con sus dos balandras y el combate se principió a las 3 d

e la tarde. Logró romper la cangreja a la balandra que estaba a la retaguardia, dio orden a su capitán subalterno para que la marinase como lo hizo, y siguió, solo, a las otras cinco embarcaciones con ánimo de abordar al bergantín, pero éste huyó luego que reconoció la maniobra. Entonces se acercó Icuza a la balandra de 12 cañones y se mantuvo batiéndola hasta las dos de la mañana que le rompió el palo de la suya de un balazo. No obstante, al día siguiente apresó una balandra dinamarquesa *.*

Estos dos combates están con más detalle narrados por el propio Icuza en el siguiente documento:

« CARTA. — Señor, En fuerza de mi obligación, participo a V.S. que, habiendo salido del puerto de este valle, el día diez y seis del último abril, con las dos balandras "Aranzazu" y "Prusiana" de mi comando, recorrí la costa de Sotavento hasta el Saco de Maracaibo y pasé a las islas de Barlovento, con tanta felicidad, que en treinta y cinco días de corso, he conseguido hacer las catorce presas de bergantín, balandras y goletas que constan del adjunto estado que también explica su fuerza, carga y nación. Y me parece que, por algún tiempo, quedan bien escarmentados los que en el trato furtivo se emplean, a vista de que, en una campaña tan corta, se ha logrado el éxito que no se esperaba antes sino, como posteriormente he entendido pública y constantemente, la más infeliz ruina de la gente y balandras con que salí. Esta hacía persuadir el fuerte armamento que de la isla de Curazao salió de intento contra mí, consistente de dos balandras de a doce y catorce cañones, montadas con ciento y veinte y seis hombres la una y ciento diez la otra al cargo del famoso Cías Gómez que fue de comandante de ambas, con el fin de quemarme o echarme a pique, porque se había extendido en aquella isla el buen éxito que había logrado la expedición a que destaqué a los tenientes don Francisco Javier de Jauregui y don Ignacio Barrena al Golfete, con una de las goletas presas y una piragua, por no poder yo entrar con mi balandra, y la del cargo del capitán don Joaquín de Mendizabal en aquella mar baja y haber estos prudentes oficiales conseguido, cumpliendo mis instrucciones y órdenes, cinco presas que la de menos fuerza tenía tanta como la goleta por mí despachada. Como en efecto se intentó, a todo riesgo el que se verificase la mayor fatalidad el día seis del presente en el que avisté a las dos balandras en la punta de Macolla al embocadero del Guaranao, a tiempo que se hallaba sin la menor noticia de la expedición que en pleno consejo se había deliberado en Curazao, falto de mucha parte de la gente de las balandras de mi cargo, porque con ella había tripulado varias presas y cansada la que tenía. En acción, reparé que las balandras holandesas se acercaban derechamente a donde me hallaron y, si bien que al principio discurrí fuesen de las de la carrera del comercio ilícito, advertí muy luego, por sus cascos que se descubría

n, el que no tenían carga. Esto, junto con lo flamante de su carena que se hacía patente a la vista, la alegría de la música que traían, con mucho orgullo y algazara, y mucha pintura en los cañones, me hicieron recelar prudentemente fuese despacho que se hubiese hecho contra mí, resentidos del suceso del Golfete y acordándome que reviviría en los holandeses aquel dolor tan grande que ahora cuatro años 1768 les hice causar con el corso con más de cuarenta presas que adquirí de ellos y de otras naciones en los mares de esta Provincia y en los inmediatos. Con cuyos antecedentes me previne, con la presteza que requería la necesidad, de que no se hiciese en nosotros un estrago irremediable de que podían seguirse las fatales consecuencias que se dejan inferir y las alcanza la superior inteligencia de V.S. y, por lo mismo, hice junta con el capitán don Joaquín de Mendizabal, dándole las órdenes que me parecían convenientes, no sólo para una defensa, sino también para un abordaje.

En efecto, salieron puntualmente mis discursos, pues, desde luego, afirmando con un cañonazo su bandera, 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 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 podía resultar, sino como gloria de las armas del Rey y de su Real Compañía Guipuzcoana. Y don Joaquín de Mendizabal, capitán de la balandra la "Prusiana", hizo también las más extraordinarias diligencias de conmovir su gente a 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 temor por estar en el estado de casi 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 menos andar. Pero mis deseos de escarmiento no lograron el fin, cuya idea habiéndomela don Joaquín de Mendizabal 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 fusilería con que logramos que no se perdiese de nuestras descargas ni un solo tiro, en tanta manera que se repara que su famoso c

omandante Cías Gómez cayó, al parecer muerto, sin que su gente después se atreviese a manifestarse sobre el combés y consiguientemente ejecutaron una y otra balandra holandesa precipitada fuga, después de cinco horas y media de combate, quedando castigada la arrogancia con que salieron de Curazao. Resultando de todo esto un ejemplar que me parece no tiene igual en esta Provincia desde la erección de la Real Compañía Guipuzcoana en ella, y esto mismo me persuado que en lo sucesivo sea el que contenga la desmesurada satisfacción de los capitanes de barcos de ilícito trato de Curazao en estos dominios, en la que no han sido la menor parte los créditos del expresado Cías Gómez y de un teniente de la balandra su compañera que hizo fuga del presidio de La Guaira y, al parecer, se metió por empeño en la expedición relatada. Después de esto, pasamos a la isla e inmediaciones de Puerto Rico y, a los días once y trece del corriente, apresamos un bergantín inglés y dos balandras dinamarquesas de diez y doce cañones, que no dejó de costarnos un recio combate, porque habiendo hecho junta un bergantín de diez y seis cañones montados, dos balandras de a diez y tres goletas de seis, ocho y diez con porfiado acometimiento que juntos nos hicieron, pretendían despojarnos de un bergantín apresado en aquella costa, pero, gracias a Dios, salimos con el honor correspondiente a no dejar las armas reales, obligándolos a vergonzosa fuga.

»En estas acciones se ha portado con extraordinario esfuerzo y honor el capitán don Joaquín de Mendizabal, y los subalternos con mucho honor y igualdad, así como en sus ministerios los escribanos, cirujanos y tripulaciones de las dos balandras de mi mando. Y yo no puedo, en fuerza de mi obligación, dejar de poner esto en la consideración de V.S. para las piadosas favorables resultas a favor de estos beneméritos.

• Dios guarde a V.S. muchos años, como deseo. Ocumare de la Costa, veinte y uno de mayo de mil setecientos setenta y dos años. Besa la mano de V.S. su más rendido subdito. Vicente Antonio de Icuza. Señor Gobernador y Capitán General Don José Carlos de Agüero ».

Juzga Icuza que el éxito de estas "funciones" le autoriza a esperar una nueva distinción y ascenso y, en consecuencia, acompaña a la anterior carta, ésta que sigue, dirigida como la otra al Gobernador y Capitán General de Caracas Don José Carlos de Agüero:

Señor Gobernador y Capitán General: Señor. Don Vicente Antonio de Icuza, Alférez de Navio de la Real Compañía Guipuzcoana en esta Provincia, a la obediencia de Vuestra Señoría con el respeto y subordinación que debe: dice que la piedad del Rey, nuestro señor, (que Dios guarde) se dignó de honrarle con el grado que hoy goza de resultas de varias funciones que tuvo en e

estas mares con las embarcaciones del trato ilícito; y habiendo tenido en el mes de mayo de este año dos combates: el uno con las embarcaciones armadas de intento en Curazao, con el fin de quemar o echar a pique las dos balandras con que salió para Sotavento, logró no sólo defenderse, sino destrozarlas y ponerlas en fuga que lo consiguieron por su mayor ligereza; y el segundo sobre la costa de Puerto Rico con siete embarcaciones armadas de las que apresó tres y se huyeron las demás; cuyos hechos y el haber conseguido en la corta campaña de treinta y cinco días coger y varar catorce embarcaciones de trato ilícito que se justifica por las declaraciones judiciales que se han tomado, a pedimento del Factor Principal de dicha Real Compañía, de que parece ha puesto en manos de vuestra señoría un testimonio, y atendiendo a que los citados armamentos, reencuentros y combates no han tenido ejemplar semejante en esta costa, y el valor y conducta con que se ha procedido en ellos, como a vuestra señoría le es tan notorio:

» A vuestra señoría suplica se digne informar de todo lo acaecido a Su Majestad para que, si fuere de su Real agrado y usando de su Real clemencia, quiera dignarse dispensarle el honor de la gracia del grado que tuviere a bien, en continuación de los benignos efectos que mereció de su Real piedad con igual ocasión.

» Favor que espera merecer de la notoria integridad de vuestra señoría. Aunque en esta petición en que Icuza aboga por su ascenso la exposición de méritos se limita a los suyos propios, no olvida los que corresponden a sus subalternos que tan eficazmente secundaron su acción, y para los que pide también, tras particulares elogios que hace de varios de los principales de ellos, los premios que estima que en justicia les corresponden. Esto se verá mejor y con más detalle en el Informe que el Factor Principal, don José de Amenabar eleva a sus superiores, detallada relación de los hechos a la que acompaña otra "Relación..." de la misma fecha en que se da aun mayor especificación en cuanto a las presas cogidas, la fecha de la captura, paraje en que se verificó la misma, nombre de la embarcación, naturaleza y calidad, etc., etc. Al final del "Informe" puede verse como el Factor Principal insiste en "el nuevo mérito de este oficial para que siendo de su Real agrado — según la representación que estima que la Compañía debe elevar — se le considere el grado a que tenga a bien promoverlo.

Dice así el informe de don José de Amenabar:

«Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Informe de las presas hechas por el Comandante de los guardacostas D. Vicente de Icuza y de los sucesos de la última campaña del Corso de las dos Balandras Aranzazu y San Antonio. Muy Señor mío: Habiendo salido el Comandante de Guarda Costas D. Vicente

Antonio de Icuza a la costa de Sotavento con la premeditada idea de hacerse de una o dos balandras con que se pudiera poner en planta el corso sobre el nuevo plan, de que tengo noticiado a V.S. consiguió coger tres, y hacer varar y quemar ocho: dichas tres embarcaciones despachó a Maracaibo como a puerto de Sotavento más inmediato, y en su barra tuvo una la desgracia de perderse, sin que cogiese ésta a los siete hombres que la conducían. Las otras dos llegaron felizmente al mismo puerto.

Después que cogió en el saco de Maracaibo una balandra, goleta y guairo se le metieron en una ensenada, tres goletas y una balandra, y no hallando dicho Comandante modo de cogerlas, pensó el de armar la goleta y el guairo, dando su mando a D. Francisco Xabier de Jauregui y D. Ignacio Barrena, y se logró tan a satisfacción este intento por el valor, conducta y ardimiento de estos dos jóvenes, que, sin embargo de tener la menor de dichas embarcaciones más armamento y gente que las suyas, les fueron a bordo a las dos primeras, y las cogieron; y las demás, en su vista, tiraron a varar soltando las amarras. Desembarcóse la mayor parte de nuestra si se omite esta tan precisa diligencia, repetirán armamentos semejantes o mayores; y como no siempre la fortuna se manifiesta propicia, podrá suceder lo contrario que esta vez, y entonces no habrá quien les quite de la costa.

»

Después, sobre Puerto Rico, tuvieron dichas dos balandras otro combate, cuando no tan crudo como con los holandeses, a lo menos más temibles de peores resultas al entrar en ella; cogieron, no obstante, un bergantín, una balandra mayor que las nuestras y un columpo grande que todos llegaron felizmente a Puerto Cabello en donde se está carenando la segunda para salir, con las dos nuestras, a campaña, y aunque dieron caza a las demás, se les desaparecieron después que anocheció, y porque en dicha relación se hace la suficiente de este segundo combate, excuso molestar la atención de V.S. con repetir en ésta.

•> Incluyo a V.S. para su inteligencia los oficios de dicho Icuza que tratan del combate, y de la solicitud que hace a fin de que, con respecto a lo bien que se portaron en él, se les atienda para que V.S. disponga lo que fuere de su agrado.

» V.S. siempre generoso en gratificar a los que le sirven con honor, no consideró bastante premio el que a D. Vicente Antonio de Icuza le concedió de Capitán de sus navios, sin embargo de ser lo sumo que pudo darle en la carrera que sigue en su servicio, por el mérito contraído en sus primeras campañas, y se extendió a solicitar de S.M. la gracia de grado de alférez de navio de su Real armada que obtuvo.

» Entonces cogió más presas, pero no tuvo los lances, no sólo de venir de i

ntento a buscar, pero ni de oposición como en esta ocasión: última prueba de su valor y conducta.

» Si entonces, por muestra o prelude, (que así se puede llamar) de lo que ha manifestado ahora, mereció de V.S. buscar por fuera modo de recompensar su servicio, espero de la prudente consideración de V.S. que continuando los mismos pasos, se dignará atenderle en lo que pueda por sí, y dirigir a S. M, la correspondiente representación manifestando el nuevo mérito de este oficial, para que, siendo de su Real agrado, se le considere el grado a que tenga a bien promoverlo.

»Nuestro Señor guarde a V.S. muchos años. Caracas, 21 de julio de 1772.

" Besa la mano de V.S. su más seguro servidor

José de Amenabar (rubricado) «-1

A continuación insertamos la "Relación..." citada que reza como sigue:

» Relación de las embarcaciones del trato ilícito que las dos balandras guardacostas nombradas "Nuestra Señora de Arati-zazu" y "San Antonio", de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, del comando de D. Vicente Antonio de Icuza, han apresado y forzado a varar y perderse, desde el día 20 de abril de 1772 en que salieron de los cayos de San Juan para la costa abajo hasta el saco de Maracaibo y después de su regreso sobre la costa de Puerto Rico, a saber:

Meses Dios Parajes en que se apresaron Naturaleza y calidad

Abril 21 Santa Cruz 1 balandra holandesa

> 22 Punta de la Salina 1 guairo holandés

23 Frente a Los Taques ... 1 goleta holandesa

» 23 Frente a Los Taques ... 1 balandra española

> ¿í Frente a Los Taques ... 2 ídem holandesas

> 07 Golfete 1 ¿dora, idtm

» 27 Gulfete 3 goletas holandesas

• 28 A 5 leguas de Los Taques.. 1 balandra holandesa

Mayo 11 A dos leguas de Ponces, en

Puerto Rico 1 balandra dinamarquesa

» 11 ídem idpm 1 bergantín inglés

> 12 Guanica en dicha isla ... 1 balandra dinamarquesa

Meses Días Nombre de las embarcañoncs Caryazfin

Abril 21 Se ignora Palo de tinte

> 22 ídem Vacío

• 23 Esperanza. ídem fletera de muías

» .23 San José. Con yerba para muías

> 21 Se ignora..... Palo de unte

' 27 ídem..... ídem y pocos géneros

• 27 Se ignora Cacao, palo y ropa

• 28 ídem..... Palo y ropa

Mayo 11 La Industria Palo de mora

> 11 El León ídem y poca ropa

> 12 El Águila Tabaco, cuero y ropa.

Después de esta función, siguieron barloventeando hasta la cosía de Puerto Rico, para coger la de esta Provincia, y el día 11 de mayo avistaron un bergantín, a las siete de la mañana, en dicha costa, por su barlovento: le dieron caza hasta las 4 de la tarde en que lo apresaron. Cuasi en el propio acto, se hicieron a la vela del puerto de Ponce en dicha isla una balandra de diez cañones, diez pedreros y dos morteros con 25 hombres de tripulación, otra de igual fuerza y 20 hombres, otra de la misma y 25 hombres, otra de 8 cañones, otros tantos pedreros y 18 hombres y otra de 6 cañones, 10 pedreros y 18 hombres. Al mismo tiempo se descubrió un bergantín inglés de 16 cañones coronado de pedreros, hasta en sus cajas, con 60 hombres de tripulación. A éste le pidieron socorro todas las demás con sus banderas enrolladas y un cañonazo de cuando en cuando; correspondió a la seña y arribó a favorecerlas. Se pusieron todos en línea de combate y, después de repetidas vivas e ¡El Rey, se dejaron caer sobre nuestras dos balandras dándoles por turno su carga cerrada, y en vista del vivo fuego con que les correspondimos y la maniobra de irle a bordo al bergantín, largó éste todo su aparejo y se puso en huida; así como a todas las demás dieron caza a las que estaban con menos barlovento y cogieron a las 6Vá de la tarde la balandra de diez cañones nombrada El León. Siguieron dando caza a otra hasta las dos de la madrugada, en cuyo intermedio fue alijando cuanto tenía para facilitar su huida y viendo que no se le podía alcanzar, tiraron la vuelta de tierra. Duró esta función hora y cuarto en cuyo tiempo tenían 14 embarcaciones a la vista, al parecer del trato. En el combate con los holandeses tuvo la Aranzazu cuatro heridos y la San Antonio dos muertos y tres heridos en el segundo sobre Puerto Rico. La Aranzazu cinco heridos de los que murió uno. Caracas, 21 de julio de 1772. José de Amenabar (rubricado) ».*

El Informe y la Relación del Factor Amenabar a los que acompañaba naturalmente, el correspondiente expediente en que, junto a la declaración de Icuza sobre las citadas batallas,

figuran las declaraciones de Joaquín de Mendizabal, capitán de la balandra "San Antonio", alias "La Prusiana", los de Francisco Javier de Jauregui y Manuel de Urtesabel, primero y segundo Tenientes, respectivamente de la "Aranzazu"; el de Ignacio de Barrera, segundo de "La Prusiana" y los contra maestres y escribanos de ambas embarcaciones corsarias, llegaron a la Junta General de la Compañía que reunida en Madrid, el día 30 de octubre de 1772, tras de ponderar los méritos de Icuza, acordó dirigirse al Ministro Don Julián de Arriaga, pidiendo solicitara del Rey una mayor graduación para el valeroso y capaz Comandante. Esta solicitud confirmó, decisivamente, la que Icuza vimos había interpuesto, por conducto del Gobernador y Capitán

General don Carlos José Agüero, a quien fue cursado el siguiente despacho:
" En fuerza de lo que Vuestra Señoría expuso en 18 de Julio de este año acerca del mérito y servicios contraídos por don Vicente Antonio de Icuza, graduado de Alférez de Navio y Comandante de los guardacostas de la Real Compañía Guipuzcoana; ha venido el Rey en concederle el grado de Teniente de Fragata, y de su Real Orden remito el adjunto despacho de esta gracia para que disponga su entrega a este interesado.

> Dios guarde, etc.

> Madrid, 18 de Diciembre de 1772.

» Sr. Don Carlos José Agüero >.

La tramitación había sido rápida, según nos podemos dar cuenta por la siguiente anotación:

< Fecho por marina el despacho del grado de Teniente de Fragata, principal y duplicado, en 9 de Noviembre de 1772: remitióse a Cádiz para la toma de razón y devuelto, se le entregó a la Secretaría de Indias, hoy 18 de Diciembre de 1772 ..'

Sin dilación alguna debió de salir el despacho en uno de los primeros navios que, después de la expedición de aquél, zarparon de la Península rumbo a Venezuela, puesto que ya, a mediados del siguiente marzo, estaba en manos de Icuza, según nos lo hace constar la siguiente comunicación del Gobernador Agüero al Ministro Arriaga:

« Excelentísimo Señor: Muy Señor mío. Con la Real Orden de 13 de diciembre último, he recibido el Real Despacho en que la piedad del Rey ha concedido al Alférez de Navio don Vicente Antonio de Icuza grado de Teniente de Fragata, el que entregué inmediatamente al interesado, como lo previene vuestra excelencia.

> Dios guarde a vuestra excelencia felicísimos años como deseo.

» Caracas, 20 de Marzo de 1773 í.1

6 — Escarceos diplomáticos

Al mismo tiempo que, como vemos, atendía al ascenso de Icuza, la junta de la Real Compañía Guipuzcoana, que seguía reunida en Madrid en asamblea que duraría hasta el 24 de noviembre de dicho año de 1772, trataba de ir hasta el fondo hasta aquí nuestras costas y buques.

El 18 de noviembre se dirigía al Primer Ministro, Marqués de Grimaldi, haciéndole una amplia exposición de los hechos de que había sido protagonista Icuza y cargando el acento sobre las salidas de los holandeses de Curazao con el decidido intento de quemar las naves de la Compañía, así como otros atentados que le eran denunciados por el Factor Amenabar. «Y reconociendo la Junta que de repetirse semejantes armamentos de intento por los holandeses pueden resultar sucesos contrarios a las embarcaciones de la Compañía, ha suplicado a Su Majestad se sirva disponer que los holandeses de la citada isla de Curazao se contengan en los límites de los tratados. He hech

o presente al Rey esta instancia y en su consecuencia me manda S.M. remitirla a V.E., como lo ejecuto, para que haga de ella el uso que le parezca.

»Dios guarde, etc. San Lorenzo, 18 de Noviembre de 1772..=

Cinco días después, Grimaldi contesta a Arriaga diciéndole:

> Devuelvo a V.E. la representación de la Junta General de la Real Compañía de Caracas que, con fecha 18 del corriente,

me remitió V.E. y, en virtud de su contenido, he escrito al Vizconde de la Herrería, Ministro Plenipotenciario de S.M. cerca de los Estados Generales, pida, en nombre del Bey, satisfacción a aquel Gobierno de los atentados cometidos por los habitantes de Curazao contra las balandras guardacostas de la Compañía como también el castigo de los agresores y autores del proyecto de quemarlas y que se providencie se abstengan aquellos negociantes y naturales de insultar como hasta aquí nuestras costas y buques.

» Para conseguir más seguramente estos objetos declara el Vizconde de la Herrería al Gobierno holandés que, si no pone remedio pronto, está S.M., resuelto a dar a la Compañía de Caracas el auxilio más poderoso a fin de que opere hostilmente contra las embarcaciones holandesas que frecuentan aquellos mares atraídas del trato ilícito; sin que por parte de S.M. se desista de esta idea hasta extirpar y destruir enteramente dichas embarcaciones >.1

Es de fecha 30 de diciembre, de dicho año de 1772, una carta que escriben S.A. y los Directores de la Compañía de las Indias Occidentales de la Cámara de Amsterdam en la que se refieren a la resolución tomada sobre el Memorial del Vizconde de la Herrería tocante a las insolencias cometidas en las costas de Caracas. Expresan que no tienen conocimiento alguno de las tales y terminan de escurrir lindamente el cuerpo, diciendo van a escribir a los Directores y Consejeros de Curazao ordenándoles se abstengan de cometer violencias.

Las negociaciones se prolongan vanamente y es ya julio de 1774 cuando los Estados Generales componen un largo Memorial en el que no se limitan a desconocer los delitos de BUS compatriotas, sino que retorciendo el argumento, echan toda la culpa a las balandras de la Compañía. 2

Podemos llegar tan lejos como al 1 de marzo de 1776 en que vemos que los Directores de la Compañía de Caracas : consideran carta de su Factor Principal en Venezuela en que se pone de manifiesto la insolencia de los holandeses de Curacao; refiere varios hechos de presas que se les han tomado a fuerza de combate en que han resultado no pocas muertes

« evidenciándose que buscan de intento a, nuestros corsarios cuando se consideran con mayores fuerzas ».

El Factor sigue diciendo que, pues se reconoce, por los hechos, tratarse más bien de piratas que de contrabandistas, se faculte a los corsarios para que, pudiéndoles aprehender, los pasen a cuchillo.

También habla de la conveniencia de que a los holandeses apresados se les trasladase a San Juan de Ulúa y no, como hasta ahora, a Puerto Cabello de donde, se dice, huyen con facilidad.

Termina pidiendo se haga saber a las autoridades holandesas los hechos relatados y las medidas que se piensan tomar.¹

7 — Sigue Icuza en sus actividades

Mientras estas interminables e inútiles negociaciones proseguían, Icuza, por su parte, continuaba entregado a sus actividades. Aunque nos consta que al poco de entrar en posesión de su nuevo título, ya fuera arrastrado de un movimiento de ambición, ya de mostrar de algún modo su agradecimiento, expresó deseos de servir en la Real Armada con la graduación que acababa de obtener,² el caso es que la cosa no tuvo efecto y, según sus propias palabras * Continuando el curso hasta 1776, apresó, echó a pique e hizo varar hasta 70 embarcaciones del trato ilícito. Consta todo ello, por relaciones remitidas a la Compañía de Caracas y por informes dirigidos al superior Ministerio por los Gobernadores de aquella Provincia, don José de Solano, el Marqués de la Torre y don José Carlos Agüero ».B

Pero el éxito del mejorado servicio de guardacostas producía otro resultado: las privaciones o por lo menos escasea de suministro de algunos artículos de primera necesidad que, como la harina, por los años 1773 y 1774 llegaron a límites extremos. Y la escasez continuaba en 1775 en que el Rey hubo de acceder a una petición de los accionistas estableciendo que, cuando los venezolanos navegaban hacia o desde las Antillas españolas, el Factor de la Compañía podía vigilar los trámites

y la Compañía participar en el tráfico como cualquier otra persona. Ambos a la vez, Compañía y Corona, confesaron que estas medidas eran tomadas para reprimir el contrabando. Añadidas a los esfuerzos de Icuza, dice Hussey, probablemente hicieron más por el fortalecimiento del monopolio que a la Compañía.¹

No es mucho lo que en detalle sabemos de las actividades de Icuza por esa época. En el año 1774 apenas sí conocemos de él más que el apresamiento que hace, con su balandra "Aran-zazu" de la holandesa "La Candelaria".² Sabemos también que por ese año alguna enfermedad que no creemos fuera de importancia le aquejó, como se deduce de un despacho que el Capitán del puerto de Puerto Cabello dirige al Gobernador Agüero y que reza así:

* Muy señor mío: Paso a noticia de V.S. que de las resultas de los cañonazos que se oyeron la otra noche y nada más que por inferirse así, se han persuadido todos a que fue encuentro de las tres balandras de la Real Compañía Guipuzcoana con no se sabe aun el número que fuesen las goletas holandesas con quien se batieron; y sólo se echa de menos a esta fecha la balandra "Santa Gertrudis", alias La Francesa, al cargo de don Vicente Alozen, por enfermedad de su comandante don Vicente de Icuza, cuyo barco se ha dado parte p

or los otros, desde el valle de Ocumare, de no saberse nada de él, en pro ni en contra. Lo que me ha parecido informar a V.S. para su inteligencia, etc., etc. »

Lo firma, Manuel de Agreda, en Puerto Cabello a 16 de Abril de 1774.³

En el año 1775 tampoco vemos su nombre entre los diversos apresadores y, en cambio, comprobamos lo que parece ser una mudanza de actuación, pues to que lo vemos como capitán y maestro del navio "San Miguel y Santiago" de la Real Compañía Guipuzcoana « en su cuarto tornaviaje con destino a Cádiz. La Guaira, a 6 de Marzo de mil setecientos setenta y cinco años ».⁴

No sabemos a que pudo obedecer este cambio del Icuza, a quien siempre hemos visto navegando en un buque corsario, a capitán de uno de los navios de carga — que no por eso dejaban de estar fuertemente armados — de la Compañía. El que tengamos noticia de un documento que contiene la "Lista de los 20 hombres que se aumentan a la tripulación del navio 'San Julián' de la R.C. Guipuzcoana, para su tercer viaje a Cádiz, al mando de don José Lorenzo de Goicoechea",¹ fechado a fines del mismo año de 1775; el que Goicoechea fuese también uno de los mejores marinos corsarios con que en cualquiera de sus épocas contara la Compañía Guipuzcoana; el que ambos zarparan para la Península con importantes cargas de cacao nos permite aventurar la idea de que, por alguna razón, urgía el que esos cargamentos llegaran sin pérdida ni demora a la Península y por eso se confiara el mando de ellos a hombres tan probados por su valor como por su pericia sobre las aguas del mar.

Por el mismo Icuza sabemos que durante 1776 permaneció alejado de las actividades del corso y apenas si tenemos este año noticia de él. Seguramente continuaba en sus viajes trasatlánticos, pues, a principios de 1777, lo encontramos en Madrid donde rindió a los Directores de la Compañía un valioso informe sobre asunto que sabemos que por aquellos momentos preocupaba en la metrópoli: la construcción de buques en Venezuela y el previo corte de madera para ello.

Podemos citar al efecto una comunicación que desde Puerto Cabello envía al Gobernador don José Carlos de Agüero, el capitán de aquel puerto don Manuel de Agreda, cuyo tenor es el siguiente:

« Muy señor mío: En el bergantín del corso de la Real Compañía Guipuzcoana, al mando de su Comandante don Martín de Salabarría que se hizo a la vela hoy, cumpliendo con la orden de V.S. remito treinta carpinteros de ribera que he podido conseguir en este puerto sin subministración de ninguno de los de la Maestranza de dicha R.C.G. porque, aunque los he pedido para completar el número de cuarenta que son los que V.S. me ordena, no se me han dado porque me ha expresado su nuevo Factor necesitarlos para las faenas dia-

rías. Y los nombres de los que van son los que parecen de la adjunta nómina, sobre lo que tengo avisado al Comandante del puerto de La Guaira para que también lo participe como ahora lo hago por ésta. Y por ser una cierta noticia, a mi ver importante al Real servicio, me ha parecido conveniente detener el correo como ha acontecido por no poder averiguar el número que se me daría por el dicho Factor. Nuestro Señor guarde, etc. Puerto Cabello, 9 de Enero de 1776 «-1

La nómina adjunta a que Agreda se refiere, se titula "Maestros y carpinteros de ribera que salen de este puerto de La Guaira con destino a la Provincia de Cumaná al corte de madera solicitada por esta Comandancia de orden Superior, con exclusión de los de la Maestranza de la Real Compañía" Guipuzcoana porque su Factor no ha suministrado ninguno". No sabemos a que obedecería esta actitud de no colaboración en que Agreda insiste en señalar a la Compañía, pero si podemos decir una cosa: que en esa lista que da de treinta carpinteros de ribera, por lo menos veinticuatro, con el capataz Martín de Aristimuno a la cabeza, son vascos.

Por otra parte, de muy cercana fecha — 1 de abril de 1776 — es otro documento que revela también, como decíamos, la preocupación que en el momento se sentía en la Península. Su título es el de «Reglamento que debe observarse en las obras de construcción, carena y recorridas de las embarcaciones del Rey y reforma en algunos puntos de los particulares, métodos de seguir las, admisión de Maestranza y como deben emplearse en sus trabajos todos los individuos destinados a ellos en Puerto Cabello, comprendiéndose en él todas las obligaciones de los que salen a navegar en los buques del Rey, mientras residieren en el puerto, las excepciones y privilegios que S.M. dispensa a los matriculados para que sirva de estímulo a estos operarios al mejor servicio, todo con arreglo a la Real Ordenanza de la Armada y a la de Arsenales de 1 de abril de 1776 >.a

Como su largo título lo está indicando, se trata de una minuciosa reglamentación que abarca 39 capítulos en los que se trata de los calafates y carpinteros, de la necesidad de que estén matriculados para que sean admitidos a las labores de la Maestranza, de las horas de trabajo, jornales, de como debe sacarse y meterse la madera en los almacenes y todo lo demás pertinente a los trabajos de la dicha Maestranza que funciona en Puerto Cabello. Al Reglamento acompañan algunos modelos de las revistas diarias pasadas por el Interventor de Hacienda en la Maestranza e incluso nombres de algunos operarios allí ocupados con indicación de sus respectivos oficios, jornales y otros detalles. Como dato curioso diremos que, al paso que los carpinteros con su maestro mayor al frente, Agustín de Indo, son vascos, entre los calafates apenas se ve uno de los nombrados que lo sea.

Volviendo ya a! informe de Icuza a que nos hemos referido, vemos que es c

omo signe:

* Noticia del modo en que se hace y puede executarse el corte de madera en la costa de Caracas.

' En las inmediaciones del río Yaracuy y Aroa hay montes espesos de los que se sacan muchas cantidades de caobas y cedros gruesos, conduciéndose por ellos en balsas a Puerto Cabello, sin el mayor trabajo.

" Los cortes en estas montañas los hacen los naturales de aquella provincia ; pero poniendo los dueños de las haciendas inmediatas a sus negros y dándoles hachas, podrán conducirse, a poco costo, las maderas a Puerto Cabello; así mismo, podrán extraerse éstas por los ríos Aroa y Tocuyo; y según lo que he oído al maestro Garay, constructor que es de la Compañía en el citado Puerto Cabello, en conversación expresa que con él he tenido, podrán sacarse curvas de manzanillos para dos navios de guerra, de las inmediaciones de dicho río Tocuyo, pues por lo respectivo a baos y tablazones ofrecen lo que se necesite los montes expresados. Por el R. P. Fray Gerónimo de Gibraltar, religioso capuchino, y hombre curioso, que se ha mantenido por espacio de 27 años en las misiones de aquella provincia, me hallo enterado que, desde la boca del río San Carlos, que desagua por el de Cojedes, que es navegable y limpio de carameros, se encuentran a la parte de abajo, curvas de media vara de diámetro en cuadro, y también menores, y que asimismo las hay a la parte de arriba; bien que la mucha palazón que se encuentra en este paraje, impide su extracción; pero establecido el corte se podrán quemar en tiempo de verano los

carameras o balsas de maderas, siendo más fácil proveerse de curvas medianas, porque se conducen en canoas, y hay muchas y buenas, a aun a las grandes se les arriman boyas de bujano, y se sacan por los ríos.

» Para poder establecer con seguridad y conocimiento práctico el corte de maderas con mayor beneficio de la Real Hacienda, será lo más acertado que el referido constructor de la Compañía, acompañado de sujeto íntegro y real, haga reconocimiento tanto de las inmediaciones de Puerto Cabello como de los ríos expresados, en Capaya, la costa de Paria, la isla de la Trinidad y contornos de Guayana, pues por más que quieran aparentar algunos, no ha habido sujeto que prolijamente haya examinado estos parajes. Los naturales e indios del día no están impuestos en el manejo del hacha; pero siempre que se juzgue conveniente establecer el corte en alguno de aquellos sitios, se les puede aplicar e instruir en su uso, pues son naturalmente inclinados a instrumentos de corte, como son el hacha y machete, haciéndoles servir a los principios para derribar los árboles, y siempre que se envíen los modelos del grueso que deberán tener las curvas, baos y tablazón, se puede trabajar para los dos navios en las inmediaciones de los ríos Yaracuy, Aroa y Tocuyo. »De estos mismos ríos podrán sacarse las balsas con menor costo, aplicando las canoas que mantiene el Rey en el castillo de Puerto Cabello y equipándo

las con los desterrados que siempre hay gente que entiende de mar, llevando solo un patrón libre con el competente resguardo de tropa, para que no hagan fuga, pues de este modo se evitan los gastos de jornales y barco para el remolque.

Vicente Antonio, de Icuza a.1

El informe es elevado por los Directores al Ministro Gálvez acompañado del siguiente escrito:

«Ilustrísimo Señor, Señor: Habiendo venido a esta Corte Don Vicente Antonio de Icuza, Comandante de los Guarda Costas que la Compañía de Caracas mantiene en la Provincia de Venezuela, me ha dado la noticia que expresa el adjunto

forma parte del expediente incoado con motivo de la pérdida de la balandra "Aranzazu" (16 Abril 1777) que, por entonces, él había dejado de mandar. Se atribuía la pérdida a negligencia del práctico de la misma Francisco Garachico. Depone en estos autos Icuza y, como capitán que fue de Garachico durante cinco años en los guardacostas de la Compañía y: * Ofreciendo su espada con la mano derecha, por Dios y el Rey, ofreció decir verdad de cuanto sepa y se le pregunte», y saliendo por los fueros de su antiguo subordinado, declara que Garachico < se desempeñó siempre a satisfacción y en todas las ocasiones se le ha reconocido por hombre de valor, liberal y experto en el cumplimiento de sus obligaciones y no admite duda es un buen práctico y hombre de satisfacción, y que el haberle sucedido el presente infortunio, atribuye el declarante a error de la imaginación como acontece en muchas ocasiones a los navegantes que, por ser de noche o estar el tiempo toldado, según el alto o bajo de las tierras, presumiendo que se hallan en tal sitio, sucede lo contrario, sin que por ello se pueda decir ser impericia, y no puede darse en el presente caso haya acaecido con depravada intención por no ser Garachico hombre de esta clase. Que el declarante (Icuza) ha salido por tres ocasiones a reconocer el bajo donde se perdió este barco y no lo halló », Por su parte, Garachico sabe corresponder a los buenos oficios de su antiguo capitán — aunque, naturalmente, con su buena cuenta y razón — al declarar que: «No puede negarse que de los capitanes más diestros y experimentados que ha tenido la Compañía han sido Don Vicente Icuza y Don Lorenzo Goicoechea que andaban en el propio corso y con todo muchas veces hicieron exquisitas diligencias con la sonda en la mano para descubrir aquellos bajos y jamás pudieron dar con ellos, no obstante la habilidad y consumada práctica de unos hombres como éstos a investigar tales arrecifes de donde ha dimanado que cuantos toman el rumbo que llevaba la "Aranzazu" se gobiernan por puras conjeturas sin que nadie pueda afirmar con certeza la seguridad de su nao -,1

Apenas sabemos nada de Icuza en los meses posteriores al de su intervención en el expediente del naufragio de la "Aran-

zazu". Sin duda, seguía navegando en los navios de carga de la Compañía, pues así lo hallamos, para marzo de 1778, en que comanda el "San Miguel" que zarpa el día 12 de dicho mes y año de Puerto Cabello para La Guaira «... con 9.011 fanegas y 74 libras de cacao de la Real Compañía y 94 fanegas y 85 libras de particulares «-1

Por él sabemos que; « El año 1778, volvió a tomar el mando de los citados guardacostas y lo ejerció hasta la apertura del libre comercio, habiendo hecho 55 presas y limpiado enteramente de contrabandistas aquellos mares y servido con igual esmero, celo y actividad que siempre ... ».2

Esta vuelta a los guardacostas debió de realizarse hacia mayo de ese año de 1778, como se verá por los documentos a que nos vamos a referir que tratan del mejor armamento de los guardacostas, preocupación no sólo de la Compañía sino también del Intendente General de Ejército y Real Hacienda. Por lo que hace a la Compañía, no estará de más recordar que, a los comienzos de 1778, presentó amplios informes sobre sus actividades en la producción de armamento. En uno de esos informes se historiaba el resultado de su contrato de la factoría de armas de Soraluze,³ cuyo manejo, como se sabe, asumió en 1735. Debía administrarla como contratista de la Corona, y las sumas que de tal empresa resultasen se aplicarían al pago de los derechos que se debiesen a la Corona como consecuencia de los negocios mercantiles de la Compañía. Fue ésta una empresa atendida por la Guipuzcoana mientras ella existió y de la cual con razón podía estar orgullosa, pues si al hacerse cargo de ella en 1735, la fábrica no llegaba a una producción anual de ocho mil fusiles con bayonetas, y se veía precisada a comprar en Lieja la mayor parte de las llaves, sólo en diez años esa producción se había elevado a doce mil por año integradas por piezas fabricadas en su totalidad en la Península. Por el año 1778, fecha del informe, una fábrica de espadas situada en Tolosa asociaba a ella su propia producción. Más importante aun en estos informes, como lo señala Hussey,⁴*

resguardo contra el espíritu de contrabando que tanto infesta nuestros puertos y a un poderoso contraste a las invasiones de los de Curazao me persuaden en la necesidad de algunos de ellos sin mezclarme en las contestaciones que ha experimentado la calidad de su fundición. Y inducido de un verdadero deseo de aplicar los remedios más oportunos a atajar un vicio tan inveterado y digno de la atención más seria, he ocurrido a la Dirección de la Compañía, pidiéndole la remisión y socorro de aquéllos que considerase competentes para el fin.

» Pero como esta instancia puede tener algún embarazo sin la autoridad de V.E. le suplico se digne inclinársela para que lleve su más cumplido efecto una disposición que como la superior sabiduría de V.E. lo reconocerá mejor, ha de ceder, sin duda, en grande servicio del Rey y beneficio común de sus vasallos.

> Nuestro Señor dilate la importante vida de V.E. los muchos años que pue de, Caracas y Mayo 13 de 1778.

» Beso la mano. . . «-1

El informe cíe Icuza que acompaña al anterior documento y sobre el que ve mos que éste básicamente se funda, es como sigue:

* Señor Intendente General de Ejército y Real Hacienda.

» Muy señor mío: En respuesta del papel de V.S. que trata de las ventajas q ue tendrían los guardacostas con los cañones de la fábrica de D. Manuel de Anciola, debo hacer presente a V.S. que serían grandes las que experimentar ían los expresados guardacostas, y, por tanto, resultaría mucho daño en los que se emplean en el comercio ilícito y principalmente, contra las embarca ciones que salen de la isla de Curazao, pues siendo así que nuestro corso s e compone de balandras de 12 cañones y lanchas cañoneras, resultaría que ll evando hoy una balandra artillería del calibre de a cuatro, entonces podría llevar de a 8, y aún con menos peso, y por lo tanto, serían mucho más resp etables, y aun cuando una balandra nuestra se hallase con dos holandesas de igual porte, podría más bien, no sólo dar cara, sino lograr ventajas. Adem ás que los holandeses envían en el día goletas de 4 y hasta de 8 cañones, p or la ligereza de su andar, y traen hasta 50 y 60 hombres de tripulación, y como esta Provincia en su marina, tiene cordilleras de montañas muy elevad as, por lo mesmo se experimentan muchas calmas, lo que les favorece para es caparse de las balandras a remo, como sucede diariamente, y aunque se quisi eran armar una o dos goletas del mismo porte de las que traen de Curazao, a l abrigo de una balandra le darían cara y aun, cogiéndola algo separada de la balandra, cuando pudiesen atacarla, entre dos o tres la quemarían, como sucedió con un jabequito que se fabricó con esta mira, pero teniendo de los expresados cañones se podrían armar dos goletas iguales a las holandesas e n el porte, pero como éstas no llevan ni pueden llevar más cañones que de a 3, las nuestras llevarían de a 6 y aún sería tal vez, el medio de acabar c on los holandeses. También las lanchas cañoneras llevarían cañón de a 6, y en las calmas podrían entretener a la holandesa a que se diese caza, mientr as llegaba la balandra guardacosta, y podía la lancha hacer fuego y ofender las goletas holandesas, sin que el alcance de sus cañones la ofendiese, ad emás que, como en otros tiempos ha sucedido, si recalasen algunos bergantines o paq uerra a la costa, teniendo de la mencionada artillería las balandras, los podría n buscar y atacar por lo grueso de su cañón, lo que no en el día. Además de la grande ventaja que se conseguiría en cuanto a la fuerza, no resultaría me nor en el andar de las embarcaciones, pues entonces, teniendo cañón de doble calibre, será con menos peso que el antecedente, lo que hará que las baland ras anden mejor a la vela.

> Y así no puedo menos que hacer presente a V.S. que serían grandes las ventajas que se experimentarían y no menos el terror que, sin remedio, causarí a a los holandeses.

»Nuestro Señor guarde a V.S. muchos años. A bordo del "San Miguel y Santiago", en La Guaira y Abril, 24 de 1778. »Beso la mano a V.S. su más atento rendido servidor.

f Vicente Antonio de Icuza, '1

La comunicación del Intendente es bien recibida por el ministro Gálvez, a juzgar por una nota puesta al fin de la

misma en la que se dice que < Se tendrá presente si los Directores manifiestan que se ofrece alguna dificultad para el envío de estos cañones », pero nada más nos consta al respecto. Quizás el estado de fricción continua en que por esa época se hallaban ya las relaciones entre la Compañía y el Intendente hizo que el proyecto no llegara a tener andamio en la práctica, como hubiera sido de desear.

El hecho es que Icuza, de nuevo al mando de los Corsarios de la Compañía, volvía a sus actividades con el celo y habilidad de siempre. Los datos que podemos consultar del año 1779 demuestran un apreciable aumento en las presas realizadas. Copiaremos, por vía de ilustración un documento de este año que dice así:

« Don Vicente Antonio de Icuza, Teniente de Fragata de la Real Armada y Comandante de todas las embarcaciones guardacostas de la Compañía Guipuzcoana de Caracas:

» Certifico que habiendo varado en esta costa los Guardacostas de mi mando una goletilla chica de bandera dinamarquesa (cuyo nombre se ignora) y salvado totalmente estropeada e imposible de seguir viaje al puerto de La Guaira, en la Provincia de Caracas, de acuerdo con los Capitanes y demás oficiales de las tres balandras y goleta corsarios, resolví venderla y la he vendido a don Fernando Yerobi, residente en el puerto nombrado El Rincón, en la cantidad de cien pesos, y para que le sirva y haga constar la legitimidad de su haber, doy la presente certificación firmada de mi mano en la balandra "Nuestra Señora de Aranzazu", en la aguada de Puerto Rico, a 28 de Mayo de 1779.

» Vicente Antonio de Icuza. » Por mandato del Sr. Comandante

» Francisco Miguel de Goicoechea. a1

8 — Fin del curso de la Compañía

Pero el curso de la Compañía iba tocando a su fin. El comercio libre establecido primero en las Antillas (1765), extendido a toda la América española (1778) con excepción de Venezuela y Nueva España, prosiguió en su incontenible avance hasta la supresión de esas excepciones. En febrero de 1781, la Dirección de la Compañía se vio en el trance de dirigirse al Rey pidiéndole la confirmación de su monopolio o bien que le relevase de la carga de la gu

arda de la costa. Inmediatamente fue conocida la real decisión por la segunda alternativa. En adelante, sería el Intendente quien practicaría la guarda de la costa por cuenta de la Corona; emplearía con ese fin los buques de la empresa como parte del pago de las deudas de ese cuerpo con la tesorería, y trataría a la empresa como a cualquier persona particular. La corporación podía traficar con España, o con colonias amigas durante la guerra, pero no poseía privilegios exclusivos. El Intendente debía cobrar su contribución proporcional para el mantenimiento de la guarda de la costa.¹

La vida de Icuza entraba en una nueva fase. En principio, aceptó 3a comisión que le confió el Intendente Abalos, con quien debió estar siempre en buenas relaciones, a juzgar por lo que nos dice de su correspondencia con él « que no la exhibe por ser voluminosa • y se fue a la Tortuga al frente de una expedición cuyo objeto era la demolición de la salina de dicha isla, importante en las circunstancias de guerra que otra vez corría contra Inglaterra. « Arrojó de ella a unos SO ingleses que trabajaban en extraer sal. Después de sacar la que había, arrasó todo. Condujo la sal recogida a La Guaira donde se vendió y, con su importe, se costeó enteramente el aumento de jornaleros que se hizo para esta maniobra y sus víveres; por manera que no costó un real al erario de S.M. »

Pero, < Perdió Icuza su salud en esta expedición por levantarse al rayar el alba asistiendo personalmente a la faena para su pronta ejecución, antes que llegasen algunos buques enemigos y tuvo que sufrir el rigor del sol que en aquel paraje es terrible >.z

Con la salud quebrantada y el cese de las actividades corsarias por parte de la Compañía Guipuzcoana, Icuza hubo de pensar que temporariamente al menos, se imponía la vuelta al hogar para recobrar, en contacto con la tierra natal, nuevas fuerzas que le capacitasen para otra etapa de su vida. Precisamente, en noviembre de 1781, el Factor Principal de la Compañía en Caracas había iniciado los preparativos para despachar en un convoy, que sería convenientemente escoltado, todos los barcos que a la sazón se hallaban en puerto, confiándose a Icuza el mando de los que navegasen en conserva del convoy francés que era de salir para Europa, bajo las ordeños de De Graesse. En el Archivo General de la Nación encontramos varios documentos en relación con esta empresa. Así un borrador para el Corregidor de Maiquetía en que se le dice que: « desde el instante en que lleguen los navios de la Compañía que están aprontándose en Puerto Cabello, no permitirá pasar por ese pueblo a ningún marinero, y si pasa, lo detendrá y remitirá al Comandante don Vicente de Icuza ».J En otro, fechado unos días después del anterior — 24 Noviembre 1781 —, Icuza se dirige al Intendente General del Ejército comunicándole que acaba de fondear en La Guaira « con los cuatro navios y el bergantín de la Real Compañía, y también la fragata particular nombrada la "Diana" que en mi conserva salió de Puerto Cabello el 14 del prese

nte mes », firmando su comunicación «A bordo del "San Miguel y Santiago" » .2 Dos días después, el 26, se dirige al Gobernador para decirle que: «Inmediatamente que recibí la superior orden de V.S. del día 23, dirigida al buen gobierno y subordinación de los navios de la Real Compañía de mi Comando, hice saber a sus respectivos Capitanes para que concurran al cumplimiento de lo que V.S. previene ». Hallamos también un borrador sin firma para el Gobernador y Capitán General del Guárico en el que se dice: « Que pase a ese puerto siete embarcaciones de la Real Compañía Guipuzcoana al cargo del Teniente de Fragata de la Real Armada de S.M.C. don Vicente Antonio de Icuza. Coro, 3 de enero de 1782 s.1

Desarrollo, sin duda, del anterior apunte, pues trata del asunto en este citado y es de su misma fecha, es el despacho que a continuación copiamos íntegramente:

« Muy señor mío: Favorecido de la escolta que se ha servido franquearme el Excmo. Conde de Gras (sic), pasan a ese puerto siete embarcaciones de la Real Compañía Guipuz-coana del cargo del Comandante de ellas, el Teniente de Fragata de la Real Armada de S.M.C. don Vicente Antonio de Icuza, a fin de incorporarse y navegar en conserva del convoy que debe salir para Europa, y confiando yo en la buena recíproca unión con que proceden nuestras respectivas naciones, he de merecer de V.E. me haga el honor de recomendar al señor Comandante del convoy la buena conserva de la pequeña flota de esta Provincia y la seguridad hasta llegar al puerto de su destino.

»Igualmente espero merecer de V.E. que si las referidas embarcaciones de la Real Compañía, sin embargo de que salen bien provistas de víveres y pertrechos para el viaje y detención en la bahía, necesitasen por accidente de algunos víveres u otra cualquiera cosa, se le faciliten al referido Icuza o a el oficial que, por su falta, hiciere de Comandante de dichos navios no habiendo lo que le falte en otra parte que en los almacenes del Rey por su real valor, bajo la seguridad de que con aviso de V.E. y recibo del expresado Comandante se satisfará el importe, sea en Francia por la citada Real Compañía o en esta Provincia por el Factor Principal de ella don José de Amenabar.

• Las repetidas noticias que vienen de aprontarse en esa isla una considerable expedición compuesta de fuerzas francesas y españolas me tiene en la más cuidadosa expectación y deseo de saber a su tiempo las resultas a la posible brevedad y no pudiendo valerme yo de mejor conducto que el de V.E. para conseguirlo, no excuso suplicarle me dispense esta satisfacción, tomándose la pena de escribirme las cartas en duplicado por el Presidente de Santo Domingo de donde se presentan frecuentes ocasiones para esta Provincia en la cual me tiene

I — Regreso a la tierra

Llegado Icuza de Venezuela al puerto de Cádiz, en mayo de 1782, liquidado el curso de la Compañía Guipuzcoana y perdida la salud, hubo de pensar, como

decíamos, en trasladarse cuanto antes a su tierra natal en busca de reposo que, al mismo tiempo que le devolviese la maltrecha salud, le proporcionas e también oportunidad para ir pensando en el nuevo giro que pudiese dar a su vivir, aunque difícilmente concibiera él otro que no fuera el que durante tantos años, sobre el puente de mando de un buque corsario, había conocido. Como quiera, al pasar por la Corte, camino de sus patrios lares, elevó al Rey el siguiente petitorio:

«Señor:

» Don Vicente Antonio de Icuza, Teniente de Fragata de la Real Armada de S. M., puesto a Vuestros Reales Pies, dice: que en el año pasado 1757 principió a servir en los guardacostas de la Provincia de Venezuela que, de orden de V.M. corrían al cuidado de la Compañía Guipuzcoana, en cuyo destino he tenido la satisfacción de hacer a V.M. los servicios que constan de la adjunta a relación de méritos, y últimamente, el de la expedición a la salina de la Tortuga en que perdió su salud.

» En atención a ellos, suplica rendidamente a V.M. que se digne tenerle presente para lo que fuere de su Real agrado.

» San Ildefonso y septiembre, diez y siete de 1782 í.1

La « Relación de méritos » que adjunta, dice textualmente así:

« Relación de los méritos y servicios de D. Vicente Antonio de Icuza, Teniente de Fragata de la Real Armada y

Comandante del Convoy de la Compañía Guipuzcoana que entró en Cádiz en Mayo de 1782.

* En 1757 empezó a servir a la expresada Compañía en sus guardacostas, y al cabo de dos años volvió a España de donde pasó, otra vez, a guardacostas en 1760 y subsistió en ellos hasta el de 62 que, regresando a Europa, fue hecho prisionero y conducido a la Jamaica por los ingleses, en cuyas épocas se halló en varios apresamientos y funciones navales en la costa de Caracas.

» En 1764, se trasladó nuevamente a ella, a mandar por sí y con independencia del Comandante de guardacostas, una balandra, en virtud de convenio particular con la Compañía de Caracas. Salió a campaña en 1765 y apresó, no solamente tres goletas famosas de Curazao (de cuya clase de embarcaciones ninguna se había podido capturar jamás hasta aquel tiempo), sino otros varios barcos contrabandistas. En vista de esto, el Gobernador don José Solano, de acuerdo con el Factor principal de la Compañía, puso otra balandra más a sus órdenes.

« Con tan pequeñas fuerzas, apresó, en la primera campaña, 14 embarcaciones; en la segunda 13 hacia el río Guarapiche, y en la tercera 11, y entonces fue cuando le ; honró la piedad del Rey con el grado de Alférez de Navío de su Real Armada.

» La Compañía le confirió, el año de 71, la comandancia general de sus guardacostas que principió a ejercer aprehendiendo diferentes buques del comer

cio clandestino; en 72 re- \ corrió la costa de Sotavento, y con solas dos balandras de ai 12 cañones, apresó, en el cortó término de cinco días, 11 ; embarcaciones.

» Los contrabandistas holandeses, cansados de sufrir tan-, tas pérdidas y d e ver malogradas todas sus expediciones furth vas, armaron en Curazao, por un esfuerzo particular y provi-j dencia extraordinaria, dos crecidas y famo sas balandras paral exterminarle y quemarle. Salieron de dicha isla en 10 d e Mayo! de 72, se dejaron ver el 11 en la punta de Macolla, se acercaron! a los nuestros y rompieron el fuego. A un gran golpe da música, se trabó una acción muy reñida, con el más vivo fuego de cañón, pedr ero y fusil que duró, desde las 9^ de la mañana hasta las 6 de la tarde, a c uya hora hicieron fuga, libertándose por su mayor vela, a causa de estar lim pias dichas balandras y muy sucias las nuestras.

- A los pocos días después, recaló en las costas de Puerto Rico; avistó un b ergantín inglés, le dio caza y le apresó. A los cañonazos, aparecieron más d e 20 embarcaciones de varios puertos, juntáronse y formaron escuadras seis d e ellas, a saber: un bergantín inglés de 16 cañones, 3 balandras holandesas de a 12 y 10 y dos goletas dinamarquesas de a 10 y 8, las cuales fueron sobr e los guardacostas con música.

• Las aguardó Icuza con sus dos balandras y el combate se principió a las t res de la tarde. Logró romper la cangreja a la balandra que estaba a la ret aguardia, dio orden a su capitán subalterno para que la marinase, como lo h izo, y siguió, solo, a las otras cinco embarcaciones, con ánimo de abordar al bergantín, pero éste huyó, luego que reconoció la maniobra. Entonces SG acercó Icuza a la balandra de 12 cañones y se mantuvo batiéndola hasta las dos de la mañana que le rompió el palo de la suya de un balazo. No obstante , al día siguiente apresó una balandra dinamarquesa. S.M. se dignó promover le, con motivo de esta función, a Teniente de Fragata.

»Continuando el curso hasta 1776, apresó, echó a pique e hizo varar basta 7 0 embarcaciones del trato ilícito. Consta todo ello, por relaciones remitid as a la Compañía de Caracas y por informes dirigidos al superior Ministerio , por los Gobernadores de aquella Provincia D. José de Solano, Marqués de l a Torre y D. José Carlos Agüero.

»El año de 1778, volvió a tomar el mando de los citados guardacostas, y lo ejerció hasta la apertura del libre comercio, habiendo hecho 55 presas y limpiado enteramente de contrabandistas aquellos mares y servido con igual esmero, celo y actividad que siempre, según lo acreditan la certificación que acompaña del Gobernador de Caracas D. Luis de Unzaga y la corresponde ncia que ha tenido con el Intendente don José de Abales, que no la exhibe por ser voluminosa.

. A estos servicios, propios de su instituto, ha añadido otros varios que acr editan su debido amor y gratitud al Soberano. » Ha procurado, durante la pres

ente guerra, dar toda la protección y auxilios posibles a la nación francesa, como se evidencia, en parte, por la adjunta carta del Conde D'Estaing.
» En 1781 llevó desde Santo Domingo a La Guaira treinta mil pesos fuertes para las Cajas Reales, sin interés ni comisión alguna.

»Hallándose en Puerto Cabello las fragatas de guerra "Dorotea" y "Santa María de la Cabeza" para pasar a Cartagena, tuvo noticia su Comandante don Nicolás Godarte de haber salido de la Jamaica un navio de 74 cañones y dos fragatas de a 40 a interceptarle en las inmediaciones de Cartagena. Se trataba, en consecuencia, de fletar dos embarcaciones con destino a La Habana y Cartagena para dar a los jefes los respectivos avisos de su detención. Hubiera costado infinito a la Real Hacienda el despacho de estos correos por los medios ordinarios, pero habiéndose confiado a Icuza el despacho de los enunciados avisos, expidió un guairo holandés a Cuba, enviando a su bordo sujeto de satisfacción encargado del pliego, y una balandra a Santa Marta, como que iba a comprar maíz, con carta del Gobernador de Curazao, para ocultar el verdadero designio. Y, efectivamente, se verificó la entrega de ambos pliegos con el tenue dispendio de 500 pesos.

» Últimamente, fue comisionado por el Intendente para la demolición de la salina de la Tortuga, objeto importante en las actuales circunstancias. Arrojó de ella a unos 30 ingleses que trabajaban en extraer sal. Después de sacar la que había, arrasó todo. Condujo la sal recogida a La Guaira donde se vendió y, con su importe, se costeó enteramente el aumento de jornaleros que se hizo para esta maniobra y sus víveres; por manera que no costó un real al Real Erario de S.M.

» Perdió Icuza su salud en esta expedición por levantarse al rayar el alba asistiendo personalmente la faena para su pronta ejecución, antes que llegasen algunos buques enemigos y tuvo que sufrir el rigor del sol que en aquel paraje es terrible «-1

Una vez elevada esta petición que constituye una recapitulación de lo que en la parte anterior hemos dicho de su actuación al frente de los corsarios de la Compañía, nuestro

fatigado marino tomó el camino de su tierra donde, mientras atendía a la recuperación de su salud, esperaba acontecimientos.

2 — Bilbao: Meses de espera

Su matrimonio con doña Ramona de Barbachano, de conocida familia vizcaína, había hecho que Icuza estableciera su hogar en Bilbao, la villa que * se fundó sobre el hierro », al decir de un viejo documento; aquella que, según Sebastián de Covarrubias Orozco;1 « Esta asentada en las riberas del río Nervio al cual los naturales, por la mucha anchura que lleva, llaman Ibaysabelo.= Está a dos leguas del mar, es grande el concurso y comercio de gente; los naturales ultra de hablar su lengua, entienden y hablan la castellana, la francesa, la inglesa, por concurrir allí mercaderes de diversos reinos y provinci

as ».

Esta industriosa vida, ya de tiempo tan antiguo señalada, no había hecho sino crecer con el transcurso de los años, hasta convertir a la villa, por la época en que allí se afincó Icuza, en un verdadero emporio mercantil de la cual el Consulado y sus celebres Ordenanzas que, como Código de Comercio habrían de aplicarse en las que fueron antiguas colonias españolas en América hasta mucho después de lograda su independencia, dan el más cumplido testimonio.

Cierto que no tuvo suerte en sus intentos de asentar en su propio puerto el comercio de América. Pero no fue porque dejara de hacer los mejores esfuerzos para conseguirlo. Así en 1736, muy pocos años después de que comenzara su tráfico la Compañía Guipuzcoana de Caracas, se había proyectado en Bilbao una « Compañía de Comercio y Navegación para las tres Provincias de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay» cuyos capítulos, concluidos en 1737, no lograron la real cédula consagratoria de su establecimiento por los muchos obstáculos que en la corte se alzaron contra el proyecto el cual, aunque reproducido en 1745, con el carácter de plan del Señorío de Vizcaya, y orientado hacía amplias y ambiciosas miras que pudieran haberse convertido en fecundas realidades, no consiguió tampoco obtener el ansiado cumplimiento en los medios cortesanos.

Segundó Bilbao en 1762 en sus proyectos de extender su comercio a la América y estructuró un nuevo plan de compañía, con la total colaboración del Señorío, el año de 1762, proyecto que esta vez contemplaba las posibilidades de la explotación de la Luisiana, cedida por Francia. Pero el intento fracasó como los anteriores y remozado y ampliado en 1765, frustróse de nuevo, debido a la política especial con que los españoles habían manejado desde sus comienzos el comercio de América la cual, en definitiva, no dio más resultado que la prosperidad del comercio de países como Holanda, Inglaterra y otros, más activos, ciertamente, pero también mejor auxiliados por sus respectivos Gobiernos empeñados en adueñarse de los mercados americanos. Aun había de recibir Bilbao otra dura contradicción cuando el Decreto de 1778 « Ordenanzas para el libre comercio con las colonias » otorgó a otros puertos de la Península el trato directo con las islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico y con Yucatán, Campeche y la Luisiana. En dicha ocasión, escribió el conde de Floridablanca al marqués de Narros, Secretario de la « Real Sociedad Vascongada de Amigos del País », ponderando la medida adoptada y solicitando su apoyo. La Sociedad traspasó dicha carta al Consulado de Bilbao, en demanda de luces y éste respondió con las siguientes expresiones, entre otras:

« Queriendo corresponder a la confianza que de mí hace la Real Sociedad en el concepto de que por mis individuos puedo adquirir luces, que comunicándoselas contribuyan a formar un plan que ponga en claro las utilidades del nu

evo proyecto, convoqué Junta de mis Conciliarios, y habiendo manifestado en ella la carta de V.S. y la copia de la del Excmo. señor Conde de Florida Blanca, se expuso por algunos individuos que habiendo hecho comercio a las islas de Barlovento dirigiéndose a varios puertos habilitados de la Península no les había rendido lo correspondiente al riesgo de la empresa, por los multiplicados gastos que tienen que satisfacer en la dirección al puerto de donde ha de principiarse la navegación para las Américas, adelantándose a asegurar que

repetidas veces habían sufrido pérdidas considerables sin embargo de no haber padecido avería en los efectos.

»Noticioso de este considerable perjuicio representé a S.M. (Dios le guarde) se dignase incluir a mi puerto entre los que se señalaren para este comercio libre a las Américas, haciendo evidencia de que, sin lesión de las libertades de este Señorío y con seguridad de los derechos reales, se podía conciliar el permiso; valiéndome para esto de razones prácticas; así como puede esa Provincia con el ejemplar de su Compañía de Caracas; pero mi humilde súplica no tuvo el efecto que deseaba ».

El año anterior de 1777 y en réplica a un manifiesto publicado por la ciudad de Santander, para obtener la libre negociación con América, compuso el Consulado un discurso apologético del comercio y puerto de Bilbao, admirable alegato en defensa de la Villa. Este discurso titulado « Demostración breve y verídica en que con sólidas razones de conveniencia pública y mayor servicio de S.M. se prueban las utilidades que produciría el establecimiento de comercio a la América en el puerto de la N. Villa de Bilbao, como el más proporcionado y cómodo de toda la costa cantábrica », resume concisamente la importancia comercial que a la sazón había alcanzado la Villa y pondera sobria e incontestablemente la excelencia de su puerto.¹

Pese a todas esas y muchas otras dificultades que en este momento no es del caso referir, el resurgimiento de la industria marítima de Bilbao, como dice Guiard Larrauri, a quien seguimos como a la más autorizada fuente en esta materia, se manifestó pujante ya mediado el siglo. En 1752, se registra la petición real hecha al Señorío, de calafates, contra maestres, canteros y otros operarios para el arsenal del Ferrol, I., y la contrata convenida por el constructor bilbaíno Manuel de Zubiria, en 1763, para fabricar seis navios reales en Guarnizo >.

Icuza, en sus paseos de convaleciente, desde la casa de sus padres políticos que sabemos estaba situada en la travesía de Jardines,² y como hombre capaz de apreciación segura en este

aspecto, visitaría más de cuatro veces aquel astillero real de Zorroza del cual y de su tinglado anexo Laglancé, el viajero que poco antes había visitado Bilbao, nos dejó en su Itinerario las siguientes descripciones; « Obra (el tinglado) toda correcta y hecha a toda costa de cal y canto, que tiene de 1

argo doscientas cincuenta brazas de a seis pies, o sean dos varas castellanas cada braza; creen que no hay obra igual por su solidez y extensión; tiene dos piezas o dos altos y en cada uno pueden hür aunque sean cien hombres». Y añade: « Vimos allí también el astillero donde se construyen las fragatas y paquebotes correos de S.M. para La Habana y demás puertos de las Indias en cuyo paraje había uno nuevo, que aun no se había hecho a la vela, y empezaban a construir una fragata para Buenos Aires, de treinta y seis cañones de 1 a que me dieron sus primeras medidas que son las siguientes: eslora 132 pies, quilla 115, manga 33, plan 18, puntal 10 pies y 3 pulgadas, batería 7 pies y 9 pulgadas, línea diagonal a popa 15 pies y 4 pulgadas, e igual línea a proa 13 pies y 3 pulgadas. Cuyos gastos generalmente de este astillero y tinglado en Zorroza, por orden del Excmo. Sr. Superintendente General de Correos, se pagan con lo que produce la administración de este ramo de Correos de la provincia y villa de Bilbao, y lo de admirar es que alcance la renta esta, y más a veces de que sobre ».

En la * Demostración » de que antes hablamos, compuesta por el Consulado en 1777, se dice de los astilleros y construcciones navales de Bilbao lo que sigue y copiamos por referirse a cosas casi contemporáneas a la estancia de Icaza: « Las proporciones de conveniencia que su situación natural le franquean pródigamente le mueven al comercio de la Villa de Bilbao a no despreciar lo que contempla que es en beneficio de sus individuos, y valiéndose de ellas se aprovecha de una gran parte de ribera para la construcción de navios, eligiendo astillero en el sitio que le conviniere al interesado, sin que embarace al que, de orden y a expensas de S.M., está erigido en el barrio de Zorroza, inmediato al surgidero, en donde por dirección de su constructor se fabrican navios de 500 a 600 toneladas, sin que para enjarciarlos tengan necesidad de salir de su fábrica porque inmediato a ella está el tinglado real en el que a su discreción manda que se trabajen las piezas correspondientes, y como presencia esta obra la recibe a satisfacción suya. » Como con continuación se trabaja en estos astilleros ha habido en todos tiempos y hay al presente un número tan grande de operarios diestros, que cuando por orden de S.M. se han construido en Guarnizo y otras partes navios para sus Reales Escuadras, puede decirse, sin exageración, que han sido los únicos que se han empleado en estos trabajos, por el conocimiento y agilidad que han adquirido en iguales fábricas, pues la bella situación del puerto de Bilbao, la antigüedad de su comercio, la abundancia de materiales que produce el país y la libre disposición de sus astilleros han sido causa de que estén ocupados no sólo con las embarcaciones de comercio sino con las de S.M. y particulares del reino, que varias veces han mandado construir navios de tan excesivo porte que pasaban de 800 toneladas, como se vio en el año de 1737, con uno que hizo a expensas de don Raimundo Soto, vecino de Cádiz, y por dirección del constructor don Joseph de Arzueta que salió con to

da felicidad por la barra de Portugalete, pero sin carga y medio lastrado, que la completó en la Abra con la denominación de "El Oriente" pues aunque no admite este puerto en su entrada mayores navios que de 300 a 400 toneladas, debe entenderse, como queda dicho, de los que entran y salen cargados »

Por el tiempo que tenemos en Bilbao a Icuza es cuando los astilleros particulares adquieren mayor importancia. Es también por esa época cuando « se perfeccionan los servicios de la ría, surgideros, lengüetas, fondeaderos, etc., se hacen nuevas ordenanzas de lemanaje y pilotaje y para los arruqueros, guardas de la ría, puestos en Olaveaga y en San Nicolás del Desierto, guarda billetero en Las Arenas, corredores jurados de navios, etc.; se facilita la navegación con las obras de muelles referidas y se establecen luces en las lomas de la Galea y Lucero para que durante la noche se orientasen las embarcaciones. El año 1775 fue nombrado por el Consulado un perito arqueador quien había de reconocer las naves de

- naturales y extranjeros, y autorizar su salida y navegación ».

Con la prosperidad, crecía la importancia del Consulado cuyas primeras ordenanzas del año 1511, fueron siendo confirmadas por los sucesivos Señores de Vizcaya hasta llegar a las acordadas en 1737, tan divulgadas, y que de modo tan eficaz reglamentaban la vida mercantil no menos que el mecanismo interno y funciones propias de cada uno de los que en él tenían cargo de poca o mucha importancia. Entre estos últimos estaban los Priores dos por cada año, y uno de los cuales en el de 1783, cuando Icuza se reponía de sus trabajos en su casa de Bilbao, era precisamente su padre político, don José Antonio de Earbachano, de la dinastía de los de ese nombre que desde 1739 son ya ventajosamente conocidos en la villa de Bilbao como armadores; don José Antonio de Barbachano era el mismo también al que sabemos activo miembro de la Sociedad Vascongada de los Amigos del País, la noble entidad en que se fundían los afanes de muchos de los vascos más cultos y conscientes de la época.

A poco de llegar a Bilbao, a fines de septiembre, Icuza había tenido oportunidad de asistir a la visita anual de jurisdicción de la barra en la que se observaba el antiguo ceremonial. Vio como sus mercedes los Jueces del Consulado, acompañados de los clarineros de la villa, embarcaban en una falúa en la lengüeta principal del Arenal para llegar hasta la desembocadura de la ría, allá donde, a la derecha, al abrigo de las peñas rojizas, se recoge Algorta, pequeño puerto de pescadores y vivero de prácticos. Desembarcaban en Portugalete y pasaban al pórtico de su casa consistorial donde hacían acto de audiencia pública, con el piloto mayor de la barra y otros; reconocían los muelles y, reembarcándose al son de los dichos clarines, regresaban hasta Zorro

za donde ya estaba prevenido el condumio cuyo copioso menú, seguramente no d
esmerecería de aquel que el viajero Laglancé, que poco antes había visitado
la villa, nos describe como ofrecida a él y a otros extranjeros por un cabal
lero particular bilbaíno: dos sopas, cinco platos de asado; luego cinco prin
cipios o sean entradas, a continuación cinco platos de finales y menestras;
postres de crema, dulce y frutas, café, vinos generosos y bizcochos y el vin
o para todo pasto de Burdeos tinto y blanco.

Por aquella fecha, el Consulado que tantas preeminencias iba alcanzando, l
o mismo en los actos civiles como en los religiosos, obtuvo del Señor de V
izcaya y Rey de España una

cédula en que se declara que había de dársele el tratamiento de Señoría. Y
pudo ver Icuza a su deudo, el Prior Barbachano, solemnemente sentado en la
tribuna que, al lado de la Epístola, tenía reservada en la iglesia de Santi
ago el Consulado. Pequeñas vanidades que no embarazaban a éste el extender
sobre la villa, cada vez más, su influencia traducida en obras como la que
en gran parte le cupo en la creación de la Casa de Misericordia, la escuela
de Náutica y otras muchas fundaciones e iniciativas.

Recreábase Icuza en contemplar el incesante trajinar e incansable dinamismo
que en el puerto, talleres y oficinas de la villa podía apreciarse. Y la a
legría y el peculiar buen humor de aquella esforzada gente parecían inyecta
r en su organismo, ya en vías de franca recuperación, nuevos deseos de un v
ivir activo. A ratos también, en esos momentos de reflexivo pensar en que l
a convalecencia suele ser fecunda, le venían a la mente ideas que la cruzab
an como un relámpago para dejarla otra vez a oscuras. Eran tan sólo atisbos
como los que nuestro conocido, el viajero Laglancé recientemente había ten
ido cuando, sin penetrar en el fondo de la cuestión, pero acertando dentro
de su literal inexactitud a reflejarla tan fielmente como pocos lo hayan po
dido hacer, escribía de Bilbao y los vizcaínos en general: « ... parecen co
mo colonia de industriosos extranjeros en los dominios de S.M. Católica ».

Otro viajero más ilustre que Laglancé había estado en Bilbao muy poco ante
s de que Icuza fuese a pasar su período de convalecencia allí. John Adams,
uno de los proceres de la independencia de los Estados Unidos, el que def
endió ante el Congreso la célebre Declaración de Independencia redactada p
or su cologa Jefferson, actuó como figura descollante en la redacción de l
a Constitución y sucedió a Washington en la presidencia de la nación, estu
vo unos días en Bilbao, en enero de 1780, de paso en su misión a Francia,
y aun se conservaría viva su figura en la memoria del padre político de Ic
uza, don José Antonio de Barbachano al que seguramente le fue presentado e
l visitante norteamericano por su amigo y predecesor en el priorato del Co
nsulado bilbaíno don Diego de Gardoqui¹ de quien fue huésped Adams. Las im
presiones que

¹ Eate Gardogui fue luego Director del Comercio de Indias, Secretario del D

espacho de Hacienda, y, entre otros cargos, ministro plenipotenciario «rea de los Estados Unido?».

de Bilbao y Vizcaya se llevó el visitante y fueron más tarde confiadas a sus escritos, seguramente que, en su esencia al menos, les fueron conocidas a Gardoqui y Barbachano a través de la palabra amiga de Adams.

Nos cuenta éste en su Diario, sus impresiones sobre Bilbao a donde llegó después de un viaje por tierra desde el Ferrol lugar en que tuvo que desembarcar por averías en la fragata en que venía navegando desde Boston. De su paso por tierras de Galicia y Castilla extrajo penosa impresión por la miseria que pudo observar en pueblos, caminos y posadas. Señala, muy acertadamente, los desfiladeros de Pancorbo como - la frontera entre la antigua Castilla y Vizcaya * y entra en tierra vasca, haciendo su primera parada en Espexo (Álava) : * Estamos en la mejor posada que he visto hasta ahora », escribe, aunque añadiendo: « Sin embargo, la cocina es como las españolas y la casa sin chimenea... ». Desde Espexo hace camino a Orduña cuya carretera tallada en la roca de la montaña describe, y por fin, llega a Bilbao donde el mismo día de su arribo (15 enero 1780) recibe la visita de bienvenida de Diego de Gardoqui y su hijo, banqueros, navieros y armadores, y en suma, una de las más fuertes firmas de la villa. Tras descansar el domingo, día 16, nos cuenta cómo el lunes « Comí con los Gardoquis y un sobrino suyo. Después de la comida, los caballeros nos acompañaron a la parroquia; luego a la antigua iglesia de Santiago, de la que, por cierto, por esos años fue párroco Don Joaquín Juan de Barbachano, tío político de Icuza² que ya se alzaba en 1300. El altar mayor parece muy antiguo, labrado con figuras de madera muy bien hechas... Fuimos luego a la Casa de Contratación. Es una institución muy curiosa; cierto día del año, al comienzo de enero, todos los comerciantes de Bilbao se reúnen, escriben sus nombres en una papeleta que se coloca en una caja y extraen cuatro. Estos nombran un cierto número de consejeros o senadores ».

Anota, ese mismo día, en su diario: « Hay una academia en Bergara para la juventud de Vizcaya, Guipúzcoa y Álava... » y dice también que « Las tierras de Vizcaya están casi todas en manos del pueblo — muy pocos señoríos (lord-ships). El duque de Berwick y el duque de Medinaceli poseen algunas propiedades, pero no muy grandes... ».

El día siguiente (18) escribe: « Pasé el día andando por la ciudad; por el muelle del río, por el mercado. Vi muchísima fruta y verduras, coles, rábanos, zanahorias, remolacha, cebollas, etc.; manzanas, peras, etc.; pasas, higos, nueces, etc. Fuimos hasta la puerta de la ciudad por la que entramos; luego dimos la vuelta al monte, por las escaleras de piedra, y vimos excelentes jardines, verdura y vegetación. Volvimos y visitamos una librería... Después fuimos con los Gardoquis a ver tiendas y talleres; de vidrio, de vajilla, juguetes, cuchillería. Nada muy extraordinario. Pero hay algunas tiendas y ta

lles bastante grandes y llenos de mercadería».

El 19, bajó con sus acompañantes al río a visitar a dos barcos norteamericanos allí anclados: el corsario "Rambler", de 18 cañones, al mando del capitán Lovat y el bergantín "Phoenix", de 14, al mando del capitán Babson, los que, a la llegada de la representación de su país, hicieron con sus cañones las salvas de cortesía y nos cuenta que « pasamos un día agradable ».

No les resultó tanto la estancia, en conjunto, por haber contraído todos fuertes resfriados. Por eso, la impresión sobre Bilbao la hallaremos mejor que en su diario en las páginas que escribió después sobre el gobierno de Vizcaya donde puede leerse esto que sigue:

* Muchos escritores han atribuido su floreciente comercio a su situación; pero puesto que ésta no es mejor que la del Ferrol o La Coruña, este progreso es debido probablemente a su libertad. Recorriendo su pequeño territorio, uno se creería en Connecticut (uno de los más hermosos y ricos estados de la Nueva Inglaterra) ; en vez de las chozas miserables hechas de barro y cubiertas de paja, el país aparece lleno de grandes y cómodas casas y graneros de labradores; las tierras están bien cultivadas; y hay una clase labradora rica y feliz. Los caminos tan peligrosos e impasables en la mayor parte de España, son aquí muy buenos, habiendo sido construidos a costa de mucho trabajo».

Como se puede ver, venía a repetir, con otras palabras el mismo básico concepto que vimos en Laglancé.

Unos años después de su visita a Vizcaya (en 1787) escribía Adams su *Defence of Constitutions of Government of the United States of America*, obra polémica contra Tur-got, el famoso ministro francés quien había atacado las nuevas Constituciones de los diferentes Estados norteamericanos. No es este el momento de entrar en el examen de la tesis sostenida por Adams que, por otra parte, constituye una de las cuestiones básicas en Derecho Político. Sólo debemos señalar que Adams supo aprovechar su estancia de pocos días en Bilbao, como se ve en su obra que constituye un denso y extenso estudio histórico-político (que, por cierto, fue publicado mientras se estudiaba la constitución americana), cuando después de hablar de la república de San Marino, escribe:

- En un trabajo como éste, después de ese pueblo (por San Marino) que en Europa ha tenido la habilidad, valor y fortuna de preservar una voz en el gobierno, Vizcaya, en España, no debe ser en modo alguno omitida. Mientras sus vecinos ya mucho renunciaron a su soberanía en manos de reyes y clérigos, este pueblo extraordinario ha conservado su viejo idioma, su espíritu, sus leyes, su gobierno, y sus costumbres, sin innovación alguna, durante más tiempo que cualquier otro país de Europa ».

A continuación ofrece una síntesis histórica del pueblo vasco, exacta en lo principal, aunque no falten los errores producto de la época en que se esc

ribieron. Pasa luego a señalar, con tendencia marcadamente favorable y como si el conocimiento breve, pero vivo y amistoso que de ellos adquirió guiara constantemente su pluma, los rasgos característicos de los vascos: « Tienen fama de ser los mejores soldados y marinos e incluso los mejores gentiles hombres de corte... » y agrega que son activos, vigilantes, generosos, valientes y fuertes y atestigua que • hasta ahora los reyes de España les han dejado en posesión de esas grandes inmunidades de las que son tan celosos»; y como ejemplo relata el incidente y tumultos suscitados sobre el impuesto de la sal en Bilbao en 1632. « Desde esa fecha el Rey no ha tenido delegado o representante alguno en el Señorío, excepto su Corregidor ».

Entra después a dar cuenta de la organización de la República vizcaína: « Aunque el gobierno es llamado democracia no se encuentra toda la autoridad o soberanía reunida en un solo centro; existen, al contrario, tantos gobiernos distintos como ciudades y merindades. El gobierno general (central) consta por lo menos de dos instituciones: el Señor o gobernador y el parlamento bienal (las juntas). Cada una de las trece subdivisiones subordinadas (las 9 merindades y las 4 villas) posee un gobierno organizado, con su magistrado supremo a la cabeza. Podemos juzgar de la forma de todas ellas por la de la metrópoli que se llama, en todas sus leyes, la noble e ilustre República de Bilbao. La ciudad tiene su alcalde, quien es a la vez gobernador y juez supremo, sus doce regidores o consejeros, fiscal, etc.... y por todos ellos, reunidos en el palacio consistorial bajo los títulos de concejo, justicia, y regimiento, son hechas las leyes en nombre del Señor de Vizcaya, y confirmadas por él ».

Y continúa dando muchos otros detalles que confirman la honda impresión que en el espíritu del constitucionalista norteamericano produjo el democrático régimen de la libre Vizcaya 1 de aquellos días y cuyo conocimiento es lícito pensar que, en parte al menos, lo obtuvo, directa o indirectamente, por medio de los Gardoquis y de Barbachano, miembro como sabemos de la ilustrada Sociedad de Amigos del País, quien, sin duda, hablaría más de una vez en sus veladas hogareñas de estas cosas a su hijo político Icuza despertando en éste indefinibles movimientos de ánimo.

Otros sentimientos hubieron también de herirle a éste, por entonces, en sus más íntimas fibras. La compenetración con la tierra natal es frecuente que lleve al hombre, como de la mano, a sentir hambre de Quien la creó. No es que nunca hubiera olvidado esto Icuza, porque sobre los mares no hay ateos; pero lo de ahora era distinto. No se trataba del repentino vuelco que en el corazón del hombre hace sentir el peligro y del grito, como de hijo desamparado, que en esos trances lanza al Poder que agita las olas y sabe amansarlas. Era algo más |L suave, más reposado y, al mismo tiempo, más hondo y más

firme. Y como guipuzcoano, marino y comandante durante tantos años de la "Nuestra Señora de Aranzazu", ¿cómo no habría de acudir, cuando tan cerca estaba, a la casa de aquella Madre a la que tantas veces había invocado en sus trabajos y peligros sobre las olas? Si su santuario está tierra adentro, como presidiendo los linderos de las cuatro regiones vascas peninsulares, la verdad es que siempre sus mayores favores han solido ser para los hombres de mar. Hacía siglos lo había escrito Esteban de Garibay: * Entre todas las suertes de gentes, las que más de ordinario acuden con largueza de limosnas son los mareantes que siempre que en sus naufragios y trabajos navales, invocan el nombre y devoción de esta santa casa son socorridos y remediados ». Así la invocaron con sus ruegos y sus limosnas el gran Okendo en la batalla naval de Pernambuco; Legazpi al ir a zarpar para su gran jornada de Filipinas y Elcano, quien tras rodear al mundo, hubo de rendir su última singladura en la inmensidad del Pacífico... Nos place, pues, imaginar a Icuza quien, a fines del invierno de 1783, toma como peregrino, en compañía de su esposa, el camino de Aranzazu. Para describir su itinerario nos pueden servir estas palabras modernas: ' « ... salimos de aquí, de Bilbao, en dirección a Oñate. Hacía años que no llegaba en mis correrías a la típica villa de El orrio, y desde Elorrio, teniendo a la vista la desnuda peña de Udala, fuimos subiendo la cuesta de Campanzar. Las hayas se envolvían en nieblas recibiendo un terco orvallo. En el alto mismo de la cuesta, en el portillo, una joven pastora, varonil, en esa edad en que empieza a acusarse el sexo, subía entre llovizna, con pie firme, tras unas ovejas. Era toda una vida. Y bajamos a Mondragón. En Mondragón, mientras descansaban las caballerías, pudimos dar un ligero vistazo al pueblo. .. Llegamos a Oñate, a la señorial Oñate, a la caída de la tarde, entre llovizna. La calma de la villa se bañaba en orvallo... Pasada la noche... a las seis de la mañana, me asomé al balcón. .. Emprendimos a pie la subida al santuario de Nuestra Señora de Aranzazu... íbamos pian, pianito, entre frondosidades recientemente lavadas por la lluvia,. En un adusto repliegue de la montaña se alza el santuario, y junto a él el convento de franciscanos... ».

En los labios de Icuza iba, tal vez, temblando el antiguo romance:
Arantzazura egin det promes, edo gau edo egunez, edo gau edo egunez eta oñ utsetan eta dolorez.

(He hecho promesa de ir a Aranzazu — o de día o de noche — o de día o de noche y — descalzo y con dolor).

Arantzazura bídea luze; ara orduko illuna. Santa Luzian begi ederrak argi egi ten digula.. .

(Es largo el camino hasta Aranzazu — para cuando allí se llega está oscuro — los hermosos ojos de Santa Lucía — nos van alumbrando).1

Llegados de noche o a la hora que fuere, eran muchos los peregrinos que pernoctaban allí. « Pasan toda la noche en vigilia de rodillas en el templo, s iéndoles despertador contra el sueño, a unos la disciplina, a otros una cruz en el hombro a otros una cadena al pie... Esta severidad y rigor de penitencia se templea y suaviza con dulces músicas que en idioma vascongado se oy en algunas horas de la noche, componiéndose su armonía de diferentes coros, en número de ocho o diez personas cada uno que alternando las voces y cánticos, entretienen devotamente los espíritus, para que pausen algún rato en tantas austeridades ».!

Al día siguiente, cumplido su voto y entregada su ofrenda, emprendía Icuza el camino de regreso, como quien surge de un baño de pureza, con el corazón ligero y en los labios alguna de las canciones allí escuchadas:

eficiencia a sus buques, la recompensa y debido estímulo a las tripulaciones, el plan conforme al cual conviene entrar a hacer el corso y otros detalles al efecto son pesados y medidos por Icuza quien, se traslada a Madrid y hace entrega allí el día 9 del siguiente mes de mayo, de la « Noticia... » que a continuación insertamos y en que todo lo anterior se expone. Las actuaciones que al margen pone el Ministro, con sus aprobaciones o enmiendas, según los casos, nos dan más o menos todo el panorama del plan conforme al cual había de estructurarse el futuro Resguardo Marítimo de Caracas y las atribuciones, limitaciones y medios entre los que habría de moverse Icuza en su nueva etapa de celador del contrabando marítimo.

« Noticia de las embarcaciones que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas mantenía en aquella Provincia, para el resguardo de la Costa.

1? Fuerzas que tenía la Compañía.

» 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 12 hombres para el resguardo de las cercanías de Puerto Cabello, Punta de Tucacas y sus caños.

> Como tengo experimentado al principio de la paz que se hizo después de la guerra de 1762 y es muy natural, todas las embarcaciones que al presente están armadas en las colonias extranjeras, especialmente las holandesas, para hacer el comercio con las naciones amigas y neutrales, faltándoles ahora la libertad de ser admitidas de que durante la guerra gozaban, irán a la costa a ejecutar el del contrabando, como siempre lo han practicado, con las mismas balandras y demás embarcaciones que hoy tienen armadas. Por c

uya razón, la entrada de la paz pide un resguardo de algunas más fuerzas que el que será menester después que queden bien castigados los contrabandistas. Bajo este fundamento, soy de parecer que serán necesarios por ahora las embarcaciones del aparejo y porte siguientes: con la advertencia que, considerando a los americanos ingleses muy comerciantes y cebados al tráfico de aquella costa, con motivo de su admisión en aquellos puertos durante la guerra, es de temer aparezcan en ella con sus fragatas, bergantines y otras embarcaciones de fuerza, por lo que será necesario, para el debido respeto de las armas e imponer terror en la costa, llevar al principio.

« Enterado el Rey de cuanto propone Icuza en este plan, y en consecuencia de haber resuelto premiarle por sus anteriores servicios, se ha dignado concederle grado y sueldo de Teniente Coronel de Infantería, asignado sobre la Tesorería de Caracas, con el correspondiente de Monte Pió Militar, en favor de su viuda e hijos. Y por lo que hace a los puntos de resguardo, ha determinado S.M. lo que va puesto al margen de cada uno. Fecho todo en 19 Mayo 1783 ».

Fuerza que necesita ahora el resguardo de Su Majestad.

» Una fragata de 24 a 30 cañones de 8 a 12 tiros de bala.

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

» Una goleta de 10 a 12 cañones.

» Tres lanchas que mantenía la Compañía y hoy están por cuenta de S.M.

» Una canoa con 12 hombres. Y en escarmentando bien al principio a los contrabandistas, podrá retirarse la fragata.

i Lo debe arreglar a su arribo a Caracas, con el nuevo Intendente de aquellas Provincias, y prevenirle así, desde luego, dando el duplicado a Icuza ».

« 29 Pertrechos y provisiones navales que es menester llevar ».

> Mediante que en el día no tiene alia S.M. pertrechos de guerra ni municiones o provisiones navales y que la Compañía ha agotado sus almacenes con el último armamento en guerra para España, es necesario llevar arboladuras, jarcias, lonas, lonetas, crotonies, brines, breas, alquitrán, balería particularmente de pedreros, pinturas, armamento de mano de pistolas, sables y puñales de abordaje, que se deberán mandar trabajar« 39 Que se establezca una maestranza de 12 a 16 hombres para el servicio de guardacostas ».

» La Compañía mantenía en Puerto Cabello un maestro carpintero para dirigir las obras que necesitaban los guardacostas y sus navios con 20 o 30 oficiales carpinteros y calafates a quienes daba siete pesos mensuales, la ración diaria que se reputa dos reales, con el jornal de cuatro reales los días que estaban empleados para economizar en las obras que, a jornal de veinte reales que allí gana al día cada oficial carpintero o calafate salían muy costosas. Siguiendo la misma idea de ahorro hacia la Real Hacienda, conviene establecer una maestranza de 12 a 16 hombres, los cuales no estando empleados en el trabajo de guardacostas en tierra, podrían formar sus tripulacione

s con la economía de sus sueldos y comidas.

s Como propone y que lo arregle a su arribo con el Intendente. Fecho ».

» Por el mismo principio de economía y para que los guardacostas estén siempre limpios sin tener que ir al puerto con frecuencia a limpiar sus fondos, importa se forren en cobre ,pues de este modo durará mucho más una carena y se hallarán las embarcaciones ligeras y sin perder su andar, punto el más esencial.

* Se dará providencia para que las dos embarcaciones que ahora ha de llevar y se han pedido a la Compañía vayan forradas en cobre. Fecho».

< 4? Que conviene ceder a la tripulación la carga de las presas reservando los buques para S.M. ».

» La continua práctica que tengo del servicio de guardacostas me dicta será a de grande estímulo para aquel resguardo el que S.M. cediese a favor de las tripulaciones los efectos que se apresen, quedando a beneficio de la Real Hacienda los buques apresados cual lo ha hecho el Rey con la Marina en la última guerra, señalando al Comandante la cuarta parte de la carga de las presas, porque de este modo se evitan los encuentros con los Jueces, sobre a i después de apresada la embarcación robaron de la cargazón las tripulaciones. Resultaría de esta providencia mayor beneficio a la Real Hacienda, porque exponiéndose la gente a mayores peligros y fatigas, cesará antes el comercio fraudulento, y en breve se haría el

resguardo con muy pocas fuerzas, debiéndose advertir que, en ios casos de abordaje, siempre se ha concedido la carga a las tripulaciones, cual lo ha practicado el Intendente.

* Este punto se arreglará de modo que el Comandante y laa tripulaciones queden contentos.

> Se ha convenido Icuza en que se de la mitad a loa Oficiales y tripulaciones, incluso él como Comandante, en no habiendo combate reñido con loa apresados, y en habiéndolo con abordaje, se les cederá por S.M. el todo de las cargazones. Fecho s.

* 5° Conviene dar alguna graduación a los Oficiales guardacostas ».

> Convendría que S.M. condecorase con alguna graduación a los capitanes y oficiales de guardacostas para moverles al mejor desempeño.

» Don Juan Antonio de Careaga que ha servido muchos años a la Compañía en guardacostas, bajo mis órdenes, es un sujeto muy activo y celoso del servicio, por lo que le destiné con una guardia de 20 hombres para resguardar los puertos de Chuao, Cepo y Perulata, por cuyos parajes se hacían muchas introducciones, y desempeñó tan bien su comisión en varios encuentros con los contraventores, que desarraigó el contrabando en aquellos puertos. Aun hoy subsiste en aquella costa con guardia por mar y tierra, a instancia de l vuestro Intendente. Y, para que en lo sucesivo continúe con el mismo amor y celo, es acreedor a que la piedad del Rey le honre con alguna graduación.

t Se les atenderá, según su mérito y a Careaga le concede S.M. desde luego, el grado y sueldo de Teniente de Infantería. Fecho el despacho ».

i 6' Forma de entrar a hacer el corso ».

»El modo de escarmentar y aterrar a los contrabandistas es salir de España con dichas tres embarcaciones de fragata, bergantín y balandra y, recalando en la isla de Trinidad, recorrer toda la costa hasta Puerto Cabello, de suerte que se : apresarán las más de las embarcaciones que se hallasen tratando en las costas, y dejando la fragata en dicho Puerto Cabello, si pareciese conveniente al Comandante, seguir, con las otras dos embarcaciones, hasta el Saco de Maracaibo, con lo que se barrería toda la costa de Santo Domingo, y proveyéndose allí de lo necesario, seguir a la isla de Puerto Rico donde, sin duda, habrá mucho contrabandista; limpiar aquella isla y luego volver a la costa firme hacia la Margarita y, sin parar, dar segunda recorrida hasta el Saco de Maracaibo, con lo que, indispensablemente, se les cogería descuidados y se apresarían las más de las embarcaciones que se hallasen tratando. Y es creíble que, con las pérdidas que experimentarían, quedasen en las islas extranjeras escarmentados.

«Aprobado. Pecho».

. 79 Facultades que conviene dar al Comandante *.

* No deberán los Oficiales Reales mezclarse con los guardacostas, ni menos entender de sus destinos y sólo en caso necesario deberán auxiliarse unos a otros para el mejor servicio de S.M.

* Los guardacostas podrán rondar con sus embarcaciones menores y reconocer en todos los puertos cualquiera embarcación que recelen pueda tener efecto de ilícito comercio. Para que el resguardo se haga con el tesón correspondiente es preciso dar facultades amplias al Comandante, no sólo para el fin de destinar los guardacostas a los cruceros y parajes que hallare más conveniente, sino también para perseguir a los contrabandistas, tanto en la mar como en tierra, cual las ha tenido en los tiempos que ha estado mandando los guardacostas por la Compañía, confiriendo mandos, apeando oficiales, según el mérito y demérito de ellos, lo que ha producido el deseado efecto de exterminar el contrabando enteramente, según puede informar la Compañía de Caracas.

« Se le dará por S.M. patente de guardacostas, no sólo para las de Caracas y demás de aquella Capitanía General, sino también para las demás de nuestras Indias Occidentales donde convinieren que recale y se concederán facultades amplias sobre sus subalternos; pero en lo demás arreglará sus funciones con el Intendente a quien se le prevendrá lo conveniente en el asunto, expresándole cuanto interesa el servicio en ello.

i Se hizo esta prevención ».

* El Comandante podrá hacer uso de las falúas y otras embarcaciones menores que hubiere en los puertos, para asuntos del Real Servicio, y enviar a la

visita de las embarcaciones su bote con oficial para ver si se hace el debido reconocimiento, porque he experimentado varias veces, que andando calas y

ensenadas, se hacían desde La Guaira, Puerto Cabello, Cumaná y Margarita con Curazao muchos comercios clandestinos.

* Como se está poblando la isla de la Trinidad, procurarán introducir contrabando en la costa firme desde las islas extranjeras, alegando en caso de encuentro con guardacostas, que las corrientes, que los recios vientos, que la falta de agua les ha obligado a recalar o tomar puerto, cual ha sucedido anteriormente, y, para en estos casos, será conveniente dar al Comandante una instrucción sobre el modo de obrar en semejantes encuentros.

• Los holandeses de Curazao y Ulúa suelen pasar a la costa firme a pescar tortugas y cortar leña. Con este pretexto hacen sus introducciones. Muchas veces se les han quitado los barcos y echado a pique notificándoles que, si volvían, se les llevaría prisioneros, por lo que en lo sucesivo, después de estar amonestados, si reinciden, será preciso hacerlos prisioneros porque también hacen de espías, inquirendo el destino de los guardacostas.

«Se pide una instrucción para el modo de gobernarse con navios sospechosos». « Esta instrucción se mandará al Intendente que la forme y que la

comunique también al nuevo Gobernador de la Trinidad. Fecho ».

> Las tripulaciones de las embarcaciones apresadas deberán enviarse al castillo de San Juan de Ulúa de Veracruz, porque si se destinan a Puerto Rico, se escapan fácilmente, sobornando a los guardias con dinero que les envían de Curazao. La mayor parte de las tripulaciones de los barcos holandeses se componen de esclavos cuyos amos, al tiempo que salen para el trato, les dan un papel de libertad, para decir que son libres, en caso de ser apresados. Por esta razón, conviene hacer una pesquisa exacta para descubrir los esclavos y a éstos venderlos en Veracruz para las minas, de donde jamás vuelvan, aunque no rindan más que 50 pesos cada uno, porque experimentando los judíos de Curazao esta pérdida, se contendrán en el trato.

«Del destino de los prisioneros libres y esclavos». < Así se prevendrá al Intendente con quien se pondrá este Comandante de acuerdo. Pecho ».

> Otra máxima se pudiera adoptar que, tal vez, produciría mejor efecto y es la de dar libertad a todos los marineros apresados con toda su ropa y medios de volverse luego a casa,

siempre que no riñan o hagan extraordinaria diligencia para la huida, porque viendo los comerciantes de Curazao que la marinería ni trabajaba ni reñía, se cansarían con sus pérdidas; más siempre que hagan defensa deberán ser destinados al presidio de San Juan de Ulúa.

« Idea de nueva forma de tratar a los prisioneros libres », « Debe tratarlo con el Intendente y que éste avise para la aprobación de lo que resuelvan. Pec

ho ».

»Para arreglar los puntos que se ofrezcan, tomar cuenta? y otras ocurrencias, conviene dar al Comandante un sujeto graduado de Secretario de la Comandancia o de Comisario de Guerra.

» 8? No se necesita esta graduación para el que lleve la pluma al Comandante. El que hubiere de ser lo tratará también con el Intendente *.

* Madrid, 9 de Mayo de 1783.

* Vicente Antonio de Icuza t.1

Como se dice en la primera acotación marginal puesta por el ministro Calvez a la - Noticia...» de Icuza que acabamos de leer, el Rey, con fecha 19 del mismo mes de mayo, concedía al marino guipuzcoano grado y sueldo de Teniente Coronel de Infantería « para que ejerza con mayor decoro la expresada Comandancia » a que se le destinaba, como se dice en despacho que con esa misma fecha de 19 de mayo, dirige Gálvez al Intendente Saavedra que comienza así:

« Respecto que con la extensión del comercio libre a esas Provincias quedó relevada la Real Compañía Guipuzcoana de las cargas que tenía y eran consiguientes al privilegio exclusivo con que hacía su comercio en ellas, entre otras las de mantener el resguardo marítimo de esas costas, cuyo objeto, como tan interesante al estado de los Reales intereses y al bien de esos vasallos, aunque en todos tiempos ha debido y debe mirarse según lo demanda su importancia, pide en las presentes circunstancias la mayor atención, pues faltando a las colonias extranjeras, especialmente la holandesa, la libertad que durante la guerra han gozado de hacer el comercio en siempre que no riñan o hagan extraordinaria diligencia para la huida, porqu e viendo los comerciantes de Curazao que la marinería ni trabajaba ni reñía , se cansarían con sus pérdidas; más siempre que hagan defensa deberán ser destinados ai presidio de San Juan de Ulúa,

« Idea de nueva forma de tratar a los prisioneros librea ». * Debe tratarlo con e! Intendente y que éste avise para la aprobación de lo que resuelvan. Fecho ».

»Para arreglar los puntos que se ofrezcan, tomar cuenta? y otras ocurrencias, conviene dar al Comandante un sujeto graduado de Secretario de la Comandancia o de Comisario de Guerra.

» 8? No se necesita esta graduación para el que lleve la pluma al Comandante. El que hubiere de ser lo tratará también con el Intendente *.

» Madrid, 9 de Mayo de 1783.

Como se dice en la primera acotación marginal puesta por el ministro Calvez a Ja «Noticia...» de Icuza que acabamos de leer, el Rey, con fecha 19 del mismo mes de mayo, concedía al marino guipuzcoano grado y sueldo de Teniente Coronel de Infantería * para que ejerza con mayor decoro la expresada Comandancia » a que se le destinaba, como se dice en despacho que co

En esa misma fecha de 19 de mayo, dirige Calvez al Intendente Saavedra que comienza así:

« Respecto que con la extensión del comercio libre a esas Provincias quedó relevada ¡a Real Compañía Guipuzcoana de las cargas que tenía y eran consiguientes al privilegio exclusivo con que hacía su comercio en ellas, entre otras las de mantener el resguardo marítimo de esas costas, cuyo objeto, como tan interesante al estado de los Reales intereses y al bien de esos vasallos, aunque en todos tiempos ha debido y debe mirarse según lo demanda su importancia, pide en las presentes circunstancias la mayor atención, pues faltando a las colonias extranjeras, especialmente la holandesa, la libertad que durante la guerra han gozado de hacer el comercio en esas Provincias, no omitirán medio alguno para continuarlo clandestinamente, ocupando en el contrabando las embarcaciones que hoy tienen armadas para el comercio que han estado haciendo en nuestras posesiones. Con esta consideración ha tomado S.M. con sus respectivos armamentos el bergantín "Nuestra Señora del Coro" y la balandra "Nuestra Señora de Aranzazu", pertenecientes a la citada Compañía y existentes el primero en el puerto de Pasajes y la segunda en la bahía de Cádiz, para que vayan a emplearse en el resguardo de esas Provincias, como antes lo estaban; y se ha dado providencia para que pasando inmediatamente a Cádiz el bergantín se forre igualmente que la balandra en cobre y se equipen ambos buques de cuanto necesiten para su completo armamento y pida don Vicente Antonio de Icuza, Teniente de Fragata de la Real Armada, a quien ha nombrado S.M. Comandante del enunciado Resguardo Marítimo de esas costas, y concediéndole, en premio de sus anteriores servicios y para que ejerza con mayor decoro la expresada Comandancia, grado de Teniente Coronel de Infantería con el sueldo de vivo asignado en esa Tesorería principal de que se le ha expedido el correspondiente despacho, y habiendo declarado S.M. a este Oficial en calidad de Teniente Coronel, comprehendido en el Montepío militar para que gocen de su beneficio su viuda e hijos, deberá sufrir los correspondientes descuentos de su haber a favor del mismo Monte. En consideración también a los servicios que ha hecho y continúa haciendo don Juan Antonio de Careaga en ese Resguardo Marítimo y para que sirva de estímulo a los demás oficiales que se destinan a él, le ha concedido S.M. grado y sueldo de Teniente de Infantería en los mismos términos que a Icuza de que igualmente se le ha expedido el respectivo despacho. Luego que estén aprestados en Cádiz el bergantín y la balandra mencionados, saldrán mandándolos el expresado Icuza y se dirigirá a recalar en la isla de Trinidad con el fin de recorrer toda la costa hasta Puerto Cabello y seguir, sin entrar en el puerto hasta el saco de Maracaibo, tirando desviándose allí de lo necesario, seguirá a la isla de Puerto Rico de donde volverá a la costa firme, hacia la Margarita, para dar segunda recorrida hasta

el saco de Maracaibo...».¹

Desde aquí, sigue repitiendo, en líneas generales, el plan de Icuza y comunicando al Intendente que el Rey deja a su prudente arbitrio y discreción tomar las medidas que estime necesarias, de acuerdo con Icuza, respecto a pertrechos, maestranza, presas, recompensas a las tripulaciones, etc., etc., firmando el despacho en Aranjuez, a 19 de mayo del año 1783.

Por otra parte, con fecha 28 del mismo mayo, se extendía por el Rey Carlos III, en Aranjuez, la Real Patente de Corso y pasaporte en que, con todas las fórmulas de rigor, se autorizaba a Icuza, Comandante del Resguardo Marítimo de Caracas, para hacer el corso, no sólo en las costas de aquella Capitania General, sino también en las demás de las islas de Barlovento y de las Indias Occidentales.¹

Pocos días antes, el 20 del citado mes, Calvez había firmado en el mismo real sitio de Aranjuez, un despacho dirigido al Capitán General de Caracas que reza así:

« El Rey ha nombrado por Comandante del Resguardo Marítimo de esas costas al Teniente de Fragata Don Vicente Antonio de Icuza, y concediéndole en premio de sus anteriores servicios y para que ejerza con mayor decoro dicha comisión, el grado de Teniente Coronel de Infantería, con el sueldo de vivo, de que se le ha expedido el correspondiente despacho que acompaño a V.S. para que, lo entregue al interesado a su arribo a esa capital. Y habiendo declarado S.M. a este oficial comprendido en la clase de Teniente Coronel, en el Monte Pío militar, para que su viuda e hijos gocen de los beneficios del citado Monte, le aviso a V.S. para su inteligencia »²

Tomadas por la Corte estas altas medidas iniciales, tocábale a Icuza comenzar a actuar en la organización de su empresa, visando y dirigiendo los preparativos de la misma, tarea en que le veremos ocupado en el siguiente capítulo.

3 — San Sebastián: Preparativos de salida

Para cuando las anteriores Reales disposiciones fueron dadas, Icuza estaba ya camino de su casa de Bilbao desde donde escribía a Calvez como sigue: «Excelentísimo Señor: Tengo el honor de ofrecer a V.E. mis respetos y notificarle mi arribo a esta villa, de donde pienso marchar luego a San Sebastián a visar el apresto del bergantín de mi mando, para cuya carena me avisó al Director de la Compañía de Caracas de dicha ciudad haber pedido a Bayona las planchas de cobre necesarias. Espero desde Pasajes dar cuenta puntual a V.E. del estado que tuviere aquel armamento. Entre tanto, quedo rogando al Señor guarde la vida de V.E. muchos y felices años. Bilbao y junio 2 de 1783 s.¹

Con referencia a algunos puntos de inmediata urgencia y concretamente del día de las planchas de cobre de que en la anterior se habla, la Mesa escribe a Calvez lo que sigue:

« Señor:

> En orden de 19 de Mayo se previno al Presidente de Cádiz que el bergantín el "Coro" que se halla en el puerto del Pasaje y ha resuelto S.M. tomar a la Compañía para el resguardo de las costas de Caracas, debía pasar a forrarse en cobre en aquella bahía; igualmente que la balandra "Aranza-zu" que existe en ella. En este concepto, se pasó oficio al señor Valdés para que de aquel arsenal se franquearan las planchas necesarias para ambos buques, y contestó S.E. haber dado la orden, conveniente al efecto.

* Lo mismo se previno a los Directores de la Compañía quienes contestaron sobre este particular, que habiendo manifestado Icuza de palabra que el bergantín debía forrarse en cobre, encargaron se ejecutase así, pidiendo a las fábricas de Balmaseda las planchas de cobre necesarias. Y en carta del 2 de 1 corriente dice el mismo Icuza desde Bilbao, le avisaba el Director de la Compañía en San Sebastián, haber pedido a Bayona las planchas de cobre necesarias para dicho bergantín lo que ha parecido a la Mesa deber hacer presente a V.E. para que, si estima V.E. conveniente se forre en Pasajes este buque, una vez que parece hay proposición para ello, se prevenga así a los Directores para que no varíen la providencia mediante el aviso que se les dio de que debía pasar a Cádiz a forrarse allí.

» En cuanto al justiprecio que debe hacerse de este buque en Pasajes, sólo se previno a los Directores, como mandó V.E., ¡o acordasen con el contador Anduaga y don Vicente Icuza, previniéndolo así a San Sebastián, pero no se le advirtió a Anduaga de ello por esta vía, lo que también hace presente !a Mesa por si estima V.E. conveniente se ejecute. Junio 7 de 1783 ».'

Calvez, en 10 del mismo mes, presta su acuerdo a lo que la Mesa propone e inmediatamente se envía despacho a los Directores de la Real Compañía Guipuzcoana previniéndoles se haga en todo a tenor de la carta anterior. Por otra parte se escribe al Contador de San Sebastián don Miguel Cipriano de Anduaga para que ordene hacer el justiprecio del bergantín y tome nota de lo que se vaya gastando en forrarlo de cobre, pertrechos, etc., etc.2

La orden referente al justiprecio del bergantín fue cumplida apenas llegada a su destino como puede verse por el documento que a continuación se inserta:

« Declaramos nosotros Don Manuel y Don Ramón de Aiz-purua, padre e hijo. Maestros Constructores y Peritos nombrados para el reconocimiento y avalúo del bergantín "Nuestra Señora del Coro", propio de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas que se halla en este puerto: el primero por el señor don Ignacio Antonio de LopeoJa, Director de ella y el segundo por los señores don Cipriano Miguel de Anduaga, Comisario Interino de Marina y don Vicente Antonio de Icuza, Capitán de Fragata de la Real Armada; y habiendo ejecutado, según nuestro leal saber y entender y ambos de conformidad, avaluamos sólo su casco que es de material sabina, construido en la isla

de Eermuda, en cuarenta y cinco mil reales de vellón que se sacan al margen 45.000

» Asimismo hemos reconocido toda su arboladura pendiente que igualmente apreciamos en 12.573

» Son reales de vellón 57.573

• Importan las dos partidas antecedentes la cantidad de cincuenta y siete mil quinientos setenta y tres reales de vellón.

Y para los efectos que convengan, firmamos el presente avalúo en este puerto o del Pasaje, a 18 de Junio de 1783 «-1

Realizado el justiprecio del "Coro", que pasa inmediatamente de la propiedad de la Compañía a la del Rey, comienzan a efectuarse en dicho navio los trabajos indispensables de aprontamiento, comenzando por el de su carena a lo cual y otros particulares se refiere la carta que Icuza dirige a Calvez y que a continuación copiamos:

« Excelentísimo Señor:

>Señor: Habiéndose justipreciado el bergantín "Coro" y señalado las obras que se le deben hacer, se está trabajando con viveza en su carena, que procuraré se acabe lo más breve que se pueda, y mediante a que en Burdeos hay embarcación para este puerto, podrán estar aquí sin dilación las planchas de cobre, pues se ahorrará mucho y se ganará tiempo en forrándose aquí, porque a hacerse esta maniobra en Cádiz era perder el trabajo adelantado aquí.

» Con las obras que se le hacen, el bergantín quedará en tan buen estado que, en mucho tiempo podrá servir sin mayor que hacer.

» El palo de la balandra "Aranzazu" creo que está inservible, por lo que V.E. ordenará se le ponga otro y en lo sucesivo daré cuenta a V.E. de lo que se adelanta en la habilitación.

» Nuestro Señor guarde la vida cíe V.E. los muchos y felices años que he de menester.

» San Sebastián, 23 de Junio de 1783..a

Mientras se trabaja en la carena del bergantín cuyo • guardianaje » estaba, por cierto, a cargo de Lorenzo de Altona, según recibo que éste firma, certificando haberle sido pagada por don Juan Agustín de Iradi, Veedor de Marina de la Real Compañía Guipuzcoana, la cantidad de 120 reales « por treinta días de guardianaje de dicho bergantín- (El Pasaje, 30 de junio de 1783) ,3 se da cuenta a Icuza de la adquisición de otro navio más para incorporarlo al servicio de guardacostas de Caracas y de otros particulares respecto al apresto

de los navios, etc., etc.1 (3 Julio), Kefiriéndose a esta última comunicación, escribe Icuza a Calvez:

* Excelentísimo Señor:

» Con la muy apreciable carta de V.E. de 3 del presente mes, he recibido la patente pasaporte Real por el cual me autoriza el Rey para hacer el curso

no sólo en las costas de las Provincias e Islas dependientes de la Capitanía General de Caracas, sino también en las demás de Barlovento y de las Indias Occidentales donde conviniere recalar para impedir el contrabando, y que do en dar el debido cumplimiento a lo que se me previene en la referida patente, y a V.E. tributo las más atentas gracias de la nueva confianza que me rezco a la piedad del Rey.

» La carena del bergantín "Coro" se halla ya al concluir y sólo aguardo a que lleguen las planchas de cobre, que ya debían estar aquí, según aviso que tuvo de Burdeos el Director de la Compañía de haberse embarcado el día 4 de éste, y tan luego como lleguen se hará forrar y inmediatamente se habilitará con la mayor brevedad posible, pues aseguro ingenuamente a V.E. que deseo verificar mi salida cuanto antes, y no dejo día sin ver las obras que se le hacen al bergantín y se le ha dado tan buena carena que en mucho tiempo no necesitará de obra mayor, a menos de algún accidente imprevisto, y me alegraré que a mi arribo a Cádiz encuentre el bergantín la "Candelaria" y balandra "Aranzazu" habilitados para luego salir a mi destino.

» Así mismo quedo advertido que en orden de 19 de Mayo último, comunicó V.E. al nuevo Intendente de Caracas lo resuelto por S.M. sobre cada uno de los particulares relativos al resguardo de aquellas costas que yo propuse en mi papel de 9 del mismo mes y que con la propia fecha dirigió V.E. al Capitán General de Caracas los despachos con grados de Teniente Coronel de Infantería a mi favor y de Teniente también de Infantería al de don Juan Antonio de Careaga, empleado en aquel resguardo, con el sueldo de vivos.

• Por lo respectivo a la nota especificada que V.E. me pide de los Pertrechos y Provisiones Navales que deban llevarse a Caracas y expuse en el artículo 2º de mi papel, adjunta

hallará V.E. la nota de lo que hoy contemplo más urgente y también de lo que indispensablemente se habrá de enviar más adelante de todo lo cual podrá encargarse la Compañía de llevarlo a Caracas en uno de sus navios siendo del agrado de V.E. y me persuado que aquí podrán costar menos que en Cádiz y como las embarcaciones de mi mando han de ir armadas y tripuladas en guerra, les quedará poca capacidad aún para llevar lo más preciso, además de que perderían su estiba y andar, y como primero he de dar dos recorridas, sería preciso entrar antes en puerto a dejar los referidos pertrechos, y si V.E. dispone que vayan a Cádiz, podrán embarcarse en algún registro que vaya a La Guaira, y más adelante podrá V.E. disponer el envío de lo que contiene la segunda nota; pues para mantener el debido resguardo de aquellas costas siempre se habrán de llevar, y bueno será se verifique cuanto antes, porque no suceda, que a resultas de alguna avería mayor por temporal o combate, no puedan salir al mar los guardacostas.

» Nuestro Señor guarde, la importante vida de V.E. los años que he menester.
. San Sebastián, 11 de julio de 1783 «-1

Icuza acompaña su anterior carta de dos notas muy nutridas. La primera lleva por título: « Nota de los pertrechos y provisiones navales que en el día se consideran necesarias, así para las lanchas corsarias, como para los bergantines y la balandra "Aranzazu", y en esta nota van detallados cantidad de artículos que se agrupan en tres secciones: planchas de cobre, jarcia y arboladura; la segunda es la «Nota de los pertrechos y provisiones que en el día se consideran necesarias para tener de repuesto almacenados para servicio de guardacostas » y se detallan también cantidad de artículos que se agrupan en lonas, jarcias y arboladura. San Sebastián, 11 de Julio de 1783 >.a

A la vista de lo anterior, el ministro Calvez comienza por poner en la misma carta de Icuza una nota marginal que dice así:

« Encargúese ahora a los Directores de la Compañía la compra y conducción de los renglones de la primera nota, a bergantín "Nuestra Señora del Coro" y los destinados para la balandra "Aranzazu" lo que hago presente a V.E. para que hallando justa esta solicitud, ordene V.E. si dicha tercera parte deberá correr la sumministrazione por la contaduría de la Compañía en San Sebastián o por la de Reglamentos.

» El capítulo tercero de mi papel que presenté a V.E. trata del establecimiento de una Maestranza en Puerto Cabello con un Maestro carpintero hábil para dirigir las obras de los guardacostas con doce o dieciséis carpinteros y calafates cuyo punto determinó S.M. para que acordase allí con el Intendente y contemplando que no habrá maestro alguno que esté impuesto en forrar en cobre las embarcaciones, me pareció conveniente el que se destine al Maestro Agustín de Indo que es quien ha carenado el bergantín, siendo capaz para desempeñar debidamente su obligación, señalándole el sueldo y ración en los mismos términos que el que mantenía la Compañía.

» Dios guarde, etc., etc. «-1

Pocos días después vemos se aprueban los nombramientos de José de Elduayen y Manuel Francisco Nasarre para escribanos del bergantín "El Coro" y la balandra "Aranzazu", respectivamente.²

Sobre estos dos escribanos y sobre lo que la colaboración de los de esta profesión significaba en los buques corsarios, había escrito Icuza (20 agosto 1783) lo que sigue:

t La plaza de escribano es indispensable en cada buque, así para tomar cuentas de consumos a los oficiales de cargo, como para llevar la alta y baja de tripulación, enfermos y demás que ocurra, como para los inventarios de presas que se hicieren: para lo que he destinado para el bergantín a Don José de Elduayen por ser sujeto idóneo e instruido y acreedor por haber servido en las reales contadurías de la isla Margarita, Puerto Rico y La Guaira de donde tuvo que retirarse por enfermo. Y para igual empleo en la balandra "Aranzazu" me parece a propósito Don Manuel Francisco Nasarre quien ha hecho su solicitud a V.E. pues ha navegado antes bajo mis órdenes y lo he experi

mentado fiel y puntual en el cumplimiento de su obligación; y espero que V.E. apruebe siendo de su agrado estos nombramientos ».

De Elduayen sabemos, además, por solicitud de empleo en tierra por achaques de salud que, en el siguiente año de 1784, dirige a Calvez, que era « Vecino concejante en la plaza de Fuenterrabía en donde tengo mi familia... » Hace constar también que en la fecha está sirviendo - en guardacostas, llevándole la pluma a Don Vicente Antonio de Icuza... » 1

Había que ir pensando en llenar con hombres adecuados otros puestos de importancia y de ello se ocupa Icuza en los días que siguen, como lo podemos ir viendo en la correspondencia que mantiene casi a diario con el ministro Gálvez.

Así, con fecha 22 de agosto, le escribe diciéndole, entre otras cosas, que para capitán de la balandra "Aranzazu" ha elegido a don José Antonio de Álzate, oficial de toda confianza, buen soldado, como lo tiene acreditado y mejor marinero que acaba de llegar de La Habana. 1

Había que pensar también en los médicos. Icuza recomienda a don Domingo de Zubicoeta, natural de Lazcano (Guipúzcoa) « Cirujano aprobado por el Real Protomedicato y por la Universidad de Montpellier ». Es el hombre indicado para el puesto, no sólo por sus títulos sino, como dice Icuza en su recomendación al Ministro, porque conoce los parajes en que se ha de desempeñar « pues ha cursado en ellos largos tiempos con muchísimo crédito, de que soy el más fiel testigo ». 2

Otro más surge cuya personalidad la tenemos dibujada en el memorial que eleva al ministro Gálvez y que suena como sigue:

«Don Juan Carlos de Merica Echeverría, Cirujano aprobado por el Real Protomedicato, puesto a la obediencia de V.E. con la rendida veneración dice:

Que como tal cirujano ha navegado en los navios de la Real Compañía de Caracas y en los guardacostas de aquella Provincia, durante la guerra fue apresado dos veces de los ingleses y últimamente por el Almirante Rodney en ocasión que se embarcó con el convoy de la expresada Real Compañía; en cuyos viajes desempeñó su obligación a entera satisfacción de los respectivos capitanes

y demás subalternos. Y habiéndose restituido de la prisión a el puerto del Pasaje, y fabricándose en él los navios de guerra "San Fermín" y "San Sebastián", por los buenos servicios y reputación que adquirió logró de la piedad del Rey fuese nombrado para asistir a la Maestranza, como lo ha hecho con el mayor esmero. En esta atención y la de hallarse el suplicante embarcado en el bergantín titulado "Nuestra Señora del Coro", del comando del Capitán de Fragata don Vicente Antonio de Icuza que debe ir a Cádiz a incorporarse con otras embarcaciones que se hallan habilitadas con destino para guardacostas de la misma Provincia de Venezuela, recurre a la benignidad

de V.E. con la reverente súplica que hace a fin de que V.E. se digne nombrarle para cirujano de una de dichas embarcaciones, mediante a hallarse con el muerto que queda expresado y prevalecer en el suplicante la correspondiente aptitud para desempeñar su obligación.

> Así lo espera, etc., etc. Pasaje, 26 de Agosto de 1783.

Juan Carlos de Merica Echeverría*.1

En la nota que el Ministro pone al margen de esta solicitud se dice que en la lista que envió Icuza está en blanco el cirujano para el bergantín "Coro".

Como no hay nombrado hasta ahora otro que Zubicoeta, se espera el aviso de Icuza desde Cádiz para resolver en definitiva.

Para el 1 de septiembre ya tiene listo el rol de la tripulación del bergantín "Coro". En el cuadro de oficiales siguen a Icuza el capitán Domingo de Jaurgui y el Teniente Andrés de Caperuchiqui, viene después la lista de « Oficiales de mar » el condestable Usobiaga, el guardián Ansurizar, el patrón de bote Iturria, etc., etc.; luego una decena de carpinteros y; calafates destinados a la maestranza de Puerto Cabello, bajo las órdenes de Agustín de Indio; después « Marineros para el bergantín y la balandra » que están agrupados por pueblos de origen: 49 donostiarras, 4 de Hernani, 5 de Oyarzun, 3 de Pasajes, 1 de Irún y 14 de Motrico. Siguen los « Pajes para ambos buques - 14 en total, entre los cuales hay un Juan Manuel Icuza que no sabemos lo que tendría que ver • nuestro Comandante. Finalmente, los « Oficiales para la balandra "Aranzazu": Capitán, José Ignacio de Álzate; Teniente, Ramón Alardín; Ídem, Ignacio Emasabel, Juan Martiarena; José Iturriaga y Alejo Olaizola, 124 hombres en total ».1 Acompaña a la lista una carta que dirige a Calvez y dice así:

* Excelentísimo Señor:

> Despachado enteramente, el mal tiempo me tiene detenido en el puerto, y a la primer instante que mejore daré vela. » Incluyo a V.E. el rol de la tripulación que lleva esta bergantín y el pagamento de tres mesadas de anticipación que se les ha suministrado para su habilitación, como suele ejecutarse con las dotaciones de embarcaciones que se destinan a Indias.

> Considerando que en Cádiz en el día no faltará marinería de aquel país, no lievo mayor número de éste para tripular las embarcaciones de mi comando con gente que sea mezclada de varios países, pues es motivo de estímulo para unos y otros en los casos que se ofrezcan de funciones, porque así lo tengo experimentado.

> Don Juan Martiarena que está en la dotación de la balandra "Aranzazu" es mozo de espíritu, y lo llevo para ponerlo en las lanchas corsarias, pues conviene que estas embarcaciones tengan un oficial para la debida subordinación, y no atrepellen los patronos, por falta de inteligencia, alguna embarcación de lícito comercio fundándose, quiméricamente, sobre cualesquiera pretexto, y a veces llevando embarcaciones que navegan debidamente por presas,

resultando gastos y muchos disturbios, por lo que me ha parecido indispensable este oficial más, pues la balandra tiene suficientes con capitán y dos subalternos.

»La asignación de sueldos a los oficiales me ha parecido no pasa de los justos límites, considerando lo penoso del ejercicio de andar en los climas de América, continuamente en la mar a toda inclemencia de sol y aguas y la poca comodidad que prestan los buques, siendo así que cualquier piloto lleva en un navio mercante cincuenta pesos mensuales; pero la esperanza que fundan que sus servicios serán premiados, les ha hecho admitir la propuesta con buena voluntad, y por que todos ellos aspiran a hacerse felices, si se les presentan ocasiones en que manifestar su espíritu, por lo que espero sea a satisfacción de V.E.

» Nuestro Señor, etc., etc. San Sebastián, septiembre 1 de 1783 .-1
Listo, pues, lo tocante al personal, aunque por lo que se refiera a marinería haya de completarse con gente de Cádiz o de Venezuela « para que sea mezclada de varios países » y sea así « motivo de estímulo para unos y otros e n los casos que se ofrezcan de funciones », había que dar también el último toque a todo lo referente a los aprestos materiales de los cuales dan testimonio los diversos documentos que tenemos a la vista y se refieren a distintas facetas de los mismos. Así el recibo que firma Juan Sebastián Dubois de Luiset, Maestro Pintor por 480 reales de vellón que le son entregados por don Juan Agustín de Iradi, Veedor de Marina de la R.C.G. de Caracas, - por pintar cuatro banderas y dos gallardetes con armas reales para el uso y servicio del próximo viaje del bergantín "Nuestra Señora del Coro" ».2
Ignacio de Odriozola nos dirá, por su parte, haber recibido del mismo Veedor Iradi, la cantidad de 164 reales y 17 maravedises « por jornales, ladrillos y yeso consumidos en la ejecución de cocina nueva y composición de un horno » en el dicho bergantín.3

Serán 210 reales de vellón los recibidos por José de Iñigo, « por 21 días trabajados en el "Coro" en hacer la masilla blanca para los clavos y costuras de los costados, para aferrar de cobre, pintar enteramente dicho bergantín por dentro y fuera, empavesar las cureñas, canoas, remos, etc., a 10 reales diarios *.4

La tarea de Ignacio de Candarías fue la de « embocar con piedra imán cuatro agujas de marear y marcar, arreglar diez ampolletas y poner revisas a las banderas y gallardetes, para el servicio del bergantín nombrado "Nuestra Señora de Coro". Por esas labores Candarías, quien se titula Piloto Mayor de la salida de navios de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, ha recibido del mismo Veedor Iradi la cantidad de 48 reales de vellón, según nos lo dice en recibo, firmado como los anteriores « en el puerto del Pasaje "-1

En otro documento firmado por Francisco Antonio de Eleizalde (San Sebastián, 4 de Septiembre) vemos que éste, como sustituto del Guarda Almacén de la R.C.G. de Caracas, ha pagado, entre otras las siguientes partidas:

« A José Antonio de Lecuona, por un flete de lancha grande desde este puerto al del Pasaje con las jarcias para el aparejo pendiente, 78 reales.

* A Juan Jaime Lecuona, por otro flete de la misma lancha grande con planchas y clavos y rollos de plomo en plancha, también 78 reales.

» A Ignacio Amesti, por un flete de pinaza con cable y demás jarcias de respeto, 93 reales.

t A Martín Díaz, por un flete de lancha pequeña de atoar con el vino del rancho, 39 reales.

» A Ignacio Amesti, por el flete de la pinaza con bizcocho y demás rancho de los oficiales de cargo de dicho bergantín, 335 reales -.2

Por otro lado, Pedro Ignacio de Olañeta y Guillermo Córdasela dicen haber recibido del Veedor Iradi 368 reales de vellón para satisfacer 46 jornales de oficiales claveteros que se emplearon en alargar los clavos de cobre del bergantín "Coro", » por haber venido de Burdeos chicos para el efecto ».3

Otra actividad bien distinta fue la de Ventura de Yarza quien recibió de Iradi 63 reales y 18 maravedises « por limpiar y llenar tres veces 90 barricas de agua que son para el próximo viaje del bergantín "Nuestra Señora del Coro" »4

Mientras estos y otros últimos detalles son despachados, Icuza, en carta a Calvez (5 septiembre) le expresa su impaciencia porque los vientos contrarios están demorando su partida.

Pero el momento de ésta se acerca. Así nos lo hace ver el recibo que firma Juan Nicolás de Zugasti, por la cantidad de 33 reales de vellón, para pagar « a once individuos que con una lancha se ocuparon en reconocer el tiempo para la salida del bergantín "Coro" ».J

En la misma fecha del anterior (9 de septiembre) Joaquín de Berra, Piloto práctico de los navios de la Real Compañía Guipuzcoana, nos confirma la partida del bergantín al declarar haber recibido del Veedor Iradi * ... 150 reales de vellón por su trabajo en la salida de este puerto (Pasaje) para el día de Cádiz del bergantín "Nuestra Señora del Coro", al mando del señor don Vicente Antonio de Icuza >.2

Finalmente, es este mismo quien, en carta que dirige al Ministro Calvez, el 8 de septiembre, « A bordo del bergantín "Coro" en la mar », nos certifica el hecho y la fecha exacta del mismo:

« Ahora que son las doce de la noche me veo con el bergantín "Coro" de mi mando, fuera del puerto, navegando para mi destino de Cádiz desde donde daré a V.E. puntual aviso luego que llegue a fondear ... ».8

« Ahora que son las doce de la noche me veo fuera del puerto... > Allí, en 1

a línea aun cercana de la tierra, se perfilaba la sombría mole del Jaizkibel, último esfuerzo del Pirineo para vencer al mar. Al mar que otra vez poseía a Icuza empujándolo a nuevas empresas sobre sus ondulantes lomos. ¿ Por qué en aquel momento, por el que durante tantos meses suspirara, había de sentir aquello, mezcla de oscuro presentimiento y de vaga congoja, que le retenía inmóvil sobre la borda, sin apartar la vista de la costa hasta que ésta se esfumó por completo en las tinieblas de la noche?

4 — Cádiz; prisa y contrariedades

Luchando contra el fuerte viento Noroeste que al amanecer fue arreciando y le acompañó mientras duró su travesía por aguas del Golfo de Vizcaya, y sufriendo también después, por ocho días, contrarios tiempos, al de trece de navegación, es decir, el 21 del mismo mes de septiembre, llegó Icuza con el bergantín de su mando a la vista de Cádiz en cuya bahía fondeó.

Apenas lo hubo hecho cuando, cumpliendo con su deber: «... envié a mi segundo a dar cuenta de mi arribo al Caballero Comandante, pero habiendo sabido mi segundo que S.S. había marchado a esa corte, se presentó a su sobrino don Juan (¿sobrino del Ministro Calvez a quien va dirigida esta carta?) que ejerce la Interinaria».1

El día siguiente 22, nos sigue diciendo Icuza en la misma carta a Calvez, «... al mismo tiempo que iba a presentarme a dicho señor, llegó a bordo y tuve el gusto de ofrecerme a su obediencia quien me previno había puesto de capitanes de! bergantín "Candelaria" a don Manuel Echeandia y de la balandra "Aranzazu" a don Antonio Rodríguez, mediante Real orden, y me los presentó para que los conociese y ellos a mi por su Comandante ».

Fácil es de imaginar el disgusto de Icuza quien, después de haber elegido para capitán de la "Aranzazu" a José Antonio de Álzate que, además de reunir condiciones de valer y de valor poco comunes, era su compatriota y amigo de la infancia, y de haber visto además confirmada su elección por Gálvez, en carta del 28 del pasado agosto, se encontraba, de repente, con que había de poner en ese puesto, el puesto que él mismo tantos años al frente de sus compatriotas había desempeñado, a un extraño desconocido. Sin embargo, no cabía discutir las reales órdenes, como Icuza lo habría de ir viendo en esta nueva etapa de su vida, aunque no dejaría de dejar bien puestos en claro los hechos: « ... como yo no tenía noticia de esta Real resolución, elegí para Capitán de la expresada balandra "Aranzazu" a don José Antonio de Álzate, de que di cuenta a V.E. y en carta de 28 de Agosto, me contestó V.E. aprobando el nombramiento... ». Pero de nada sirve esto, ni que la Mesa respalde su posición diciendo que: * no se dio orden ninguna para el nombramiento de Rodríguez; que por orden del 28 de Agosto se comunicó a Icuza la aceptación de Álzate, y que, por otra de 6 de Septiembre, se previno al Comandante del Resguardo de Cádiz que Icuza llevará de San Sebastián la oficia-

lidad y tripulación respectiva de dicha balandra ».J Todo ello queda destruido por cuatro líneas de Gálvez: * Fue preciso nombrar a Ruíz (sic) por sus servicios durante la guerra y para ello estaba autorizado el Comandante de l Resguardo ».2

Pasa Icuza a hacer elogio del bergantín "Candelaria" * famoso barco muy propio para el destino que lleva », pero nada dice de su capitán, tal vez por no conocerlo. Nos es grato suplir esta laguna transcribiendo la solicitud por él elevada en su día a la Corte y que dice así:

« Señor:

» Don Manuel de Basarte y Echeandia, natural de Eermeo en el Señorío de Vizcaya, puesto a los Reales pies de V.M. con el debido respeto dice: que de la edad de 42 años que tiene, ha navegado los 32 por distintas regiones, habiéndose ocupado de Capitán y Piloto en la carrera de las dos Américas y mandando veinte años embarcaciones del comercio de Cádiz, en cuyo ejercicio había adquirido algunas facultades con que poder atender su familia, cuyo motivo le hizo separarse para girar por si solo; mas ha sido tan desgraciado en la última guerra que un corsario inglés llamado "Porquín" lo dejó casi sin camisa en las islas de Barlovento, pasando de La Habana a la isla francesa de Santo Domingo comisionado al General Conde de Gálvez, con pliegos que le dio su apoderado don Miguel Antonio Herrera, habiendo tenido la felicidad de entregarlos a dicho General que le remitió a España con su recomendación para que fuese atendido. Y habiendo resuelto su viaje para solicitar algún alivio, fue tan infeliz su suerte que naufragó en la isla de Cuervo el 21 de Enero del presente año en el navio imperial llamado "Príncipe Kaunitz", perdiendo también parte de algunos socorros con que le habían favorecido algunos paisanos suyos, y lo que salvó sirvió para ayuda de que el encargado de los pliegos del General Gálvez que venía en dicho navio, comprase en la isla de Flores una goleta para pasar prontamente a evacuar su comisión en esta atención.

. A V.M. humildemente suplica se digne amparar su infeliz suerte mereciendo de su Real clemencia se le destine de capitán

de uno de los guardacostas de las islas de Barlovento y Costa Firme o en otro destino de igual naturaleza para tener con que mantener su familia, cuya gracia espera de la piedad de S.M. ».i

Los méritos expuestos, entre los que no dejarían de contar los servicios al General Gálvez, surtieron su efecto. Y en la misma solicitud fue puesta una nota marginal en que Gálvez decía: « Prevéngasele que sin pérdida de tiempo pase a Cádiz donde se le destinará en uno de los guardacostas de Caracas ».

Volviendo a la carta de Icuza, podemos ver que en sus últimos párrafos señalan de nuevo su obsesión: la necesidad de actuar con la mayor urgencia posi

ble:

«Para lograr el dar un buen golpe a la primera entrada importa mucho, mucho, el breve despacho desde esta bahía para lo que, de acuerdo con el actual comandante haré todo esfuerzo, y aprontarme a dar vela, luego que reciba la contestación de V.E.

> Señor, el buen éxito de la expedición depende de la breve salida, porque en entrando el rigor de las brisas y corrientes, son trabajosas las campañas y así aguardo con la mayor impaciencia las órdenes de V.E. ».²

Pero las cosas de Palacio van despacio, y, por otra parte, el rechazo de Alzate no había de ser la única contrariedad que en Cádiz haya de sufrir Icuza a quien se encuentra allí con su compatriota y antiguo compañero de trabajos, en los corsarios de la Real Compañía Guipuzcoana, Manuel Antonio de Urtesabel que le expresa sus deseos de servir de nuevo con él. Icuza que conoce el valor de Urtesabel, y comprende muy bien que el éxito de empresas como la que él está a punto de impulsar a fondo depende, más que nada, de la calidad de los hombres que en ellas se empleen, acepta complacido el ofrecimiento de Urtesabel y escribe a Gálvez, sin pérdida de tiempo, convencido de lo ventajoso que sería para el corso el poder aprovechar los servicios de tal oficial, la carta siguiente:

« Muy señor mío y de mi mayor veneración. Don Manuel Antonio de Urtesabel, Teniente de Navío de la Real Armada y próximo a ser Capitán de Fragata, me ha hecho presente

Icuza, de los renglones precisos que faltan a la balandra "Aranzazu" para completar su armamento y de orden de S.M. prevengo a V.S. disponga que por la Depositaria de Indias se entregue al nominado Comandante lo necesario para la compra de dichos renglones y de los que necesitase el bergantín "La Candelaria", igualmente que para los víveres indispensables, tanto de estos dos buques como de los que tenga que reponer el bergantín "Coro", para el viaje que todos tres deben emprender sin dilación a emplearse de guardacostas en la Provincia de Caracas f.1

La impaciencia de Icuza se vuelve a manifestar en su próxima carta a Calvez, fecha 10 de octubre, en la que le expresa que: « De acuerdo y conformidad con el Comandante General de estos Resguardos se están habilitando con la mayor viveza el bergantín "Candelaria" y balandra "Aranzazu", y haré todo esfuerzo para que queden prontos cuanto antes, para verificar mi salida inmediatamente, pues igualmente se hacen las más activas diligencias por el referido Comandante a fin de ganar todo el tiempo que sea posible y puede V.E. estar seguro de que no se perderá un instante ».²

Los últimos trámites se van cumpliendo. Recibe Calvez por estos días una comunicación que firma Francisco Manzón diciéndole como había librado a don Pablo Mayo, « comisionado por el Comandante General de estos Resguardos » 200.000 reales de vellón para atender a las peticiones de Icuza sobre hab

ilitación de los buques, y otra de los Directores de la Real Compañía de Caracas en la que se hace constar como la Compañía fue cumpliendo todos los encargos que se le hicieron para la habilitación del "Coro", pago de sueldos de tres meses a la tripulación de ella y de la "Aranzazu", etc., etc., para terminar diciendo que, habiendo cumplido ella todo lo mandado, se le remitan de los 450.746 reales « que montan todos los suplementos a favor de esta Real Compañía ».3

Tras las dilaciones de origen burocrático, vienen las que el estado del mar impone. En 31 de octubre, el Comandante General Interino del Resguardo de Cádiz Juan de Gálvez,

comunica al Ministro, que el tiempo tempestuoso que reina en aquella bahía está impidiendo zarpar a los buques; y tendremos que llegar al día 18 de Noviembre para que él mismo escriba al mismo que la antevíspera, es decir, el día 16, han salido por fin los tres guardacostas y que ha repartido entre Icuza, Basarte y Rodríguez «los pliegos que V.E, me tenía remitidos para ellos s.1

En fecha 22 de Noviembre, Icuza comunica a Calvez su breve recalada en Tenerife. Sus próximas noticias serán las que nos hablen de su arribo a las costas de Venezuela, escenario de la nueva etapa de su vida.

5 — Nubarrones; en el horizonte

No faltarían preocupaciones a Icuza en los largos días de su navegación de Cádiz a las costas de Venezuela. Además de las que, naturalmente, la dirección de la pequeña escuadra no dejaría de traerle, el rechazo de Urtesabel en quien sabía podía confiar como en sí mismo y la relegación de José Antonio de Alzate, a; que desde niño había conocido en el puerto de Pasajes hasta verlo después convertirse, con los años, en un verdadero hombre de mar, como hecho de encargo para capitanear a su lado su embarcación favorita, la balandra "Aranzazu", le escocían en lo más íntimo, más que por lo que suponía de desconsideración hacia sus personales elecciones, por lo que sabía él, como Gálvez no podía saberlo, qué perdía al no poder contar en los puestos claves de su empresa con la cooperación de hombres del mayor valor y de toda su confianza.

No dejaban tampoco de poner cuidado en su ánimo, no obstante el decidido que traía para triunfar en su intento, los mil obstáculos que habría de encontrar en su camino de la parte de sus naturales enemigos los practicantes del comercio ilícito, muy especialmente los poderosos negociantes de Curaçao y otros. Pero lo que ni de lejos podía imaginar es que, por los días en que estaba preparando su partida de Cádiz, se había puesto en marcha una maquinación, precisamente en el punto al que ahora enderezaba su rumbo; maquinación que

atacaba en su misma raíz a la organización de la que le habían constituido en jefe y de la cual era cabeza visible nada menos que el propio Intendente

de Caracas, don Francisco de Saavedra.

En efecto, en cuanto el Intendente tuvo conocimiento de la Real Orden de 19 de Mayo por la que se disponía el restablecimiento del Resguardo Marítimo, hubo de reaccionar vivamente contra tal medida que consideraba innecesaria, ineficaz y dispendiosa. ¿Por qué? Pues, sencillamente, porque « cinco años ha que en esta Provincia no se hace contrabando considerable ». Y esta feliz situación no es, ciertamente, algo que se haya conseguido por medio del Resguardo que durante cincuenta años mantuvo la Compañía « sin poderlo cortar ni disminuir ». La causa del milagro, como Saavedra sin excesiva modestia declara, se debe * al establecimiento de un Intendente que vigile con inteligencia y con celo los intereses del Rey y del público », es decir, un funcionario que venía a resultar, cabalmente, la imagen opuesta a los Gobernadores cuyo * descuido y poca inteligencia» fomentaba el contrabando, así como « la codicia de sus allegados, el interés que en él tenían los Auditores, los Secretarios y hasta los mismos Ministros Reales... », es decir, todos los miembros más destacados de la tradicionalmente corrupta burocracia española de la cual sólo se salvaban, no sabemos cómo ni por qué, los Intendentes. Reconoce Saavedra que « la Compañía tenía mucho interés en que no se hiciera el trato ilícito... pero no todos sus dependientes tenían el mismo interés ». El éxito actual, siempre según Saavedra, es debido a que, con el establecimiento de la Intendencia, « el país se hallaba provisto de los géneros que necesitaba, porque todos sus frutos encontraban buena salida y porque en los puertos no había condescendencias ni soluciones ». Que no se dejen seducir en la Corte por las noticias que puedan darles los interesados en la Compañía Guipuzcoana, porque * Ellos tenían aquí cimentado un imperio que les ha sido muy doloroso perder. Buscarán todos los medios para restablecerlo », etc. etc.

Todas estas razones y otras exponía el Intendente Saavedra al Ministro Calvez en carta reservada, fechada en La Guaira el 24 de Octubre de 1783 y que el lector hallará, fiel y totalmente, transcrita a continuación y es como sigue:

i RESERVADA. — Muy señor mío: Soy incapaz de demorar un punto el cumplimiento de las resoluciones de S.M. y por consiguiente, se pondrá en práctica a cuanto prescribe la Real Orden de 19 de Mayo último, que trata sobre el resguardo marítimo, luego que don Vicente Antonio de Icuza se presente en esta capital. Pero faltaría a la confianza que he merecido al Rey, al concepto con que V.E. me honra, y a lo que debo a la felicidad de las provincias que se me han confiado si no manifestase con sinceridad lo que se me ofrece sobre uno de los asuntos más arduos e importantes que pueden ocurrir durante el desempeño de mi empleo.

. Yo quisiera que la resolución de establecer resguardo marítimo se hubiese demorado algún tiempo hasta que la experiencia nos convenciese de su neces

idad. El costo de cerca de doscientos mil pesos a que ascenderá anualmente su subsistencia, merecía que se hiciese este ensayo, y, si por lo que actualmente pasa, hemos de sacar conjeturas para lo venidero, este exorbitante gasto, será, por la mayor parte, infructuoso.

» Cinco años ha que en esta Provincia no se hace contrabando considerable, sin embargo que dos de ellos mantuvo todavía la Compañía Guipuzcoana su privilegio exclusivo, y que los otros tres los ocupó la guerra, tiempo de confusión y de abuso en que la falta de comercio legítimo hace inmensas las ganancias del clandestino. Desde que se publicó la paz hasta ahora, no se ha hecho tampoco contrabando alguno, en la actualidad no se hace, ni los negociantes de Curazao de donde tengo puntuales noticias, esperan que se haga en lo sucesivo. Así, lejos de destinar al fraude las pequeñas embarcaciones de que usaron durante la guerra para el comercio, las van vendiendo todas a los habitantes de este puerto, el de Cabello y Barcelona que se emplean en el tráfico permitido de muías y carnes, y en el cabotaje de unas provincias a otras.

» Esta casi extinción del trato ilícito no ha sido efecto del resguardo marítimo. La Compañía le mantuvo por espacio de cincuenta años sin poderle cortar ni aun disminuir. Se ha debido al establecimiento de un Intendente que vigile con inteligencia y con celo los intereses del Rey y del público, se debe a la buena forma y distribución que mi antecesor dio al resguardo de tierra que es el que, verdaderamente, impedirá el contrabando siempre que proceda con fidelidad, se debe a las precauciones tomadas en los puertos de la provincia por donde, en el día, es dificultosísimo se introduzca y se extraiga cosa alguna clandestinamente, se debe, en fin, a la abolición de una multitud de abusos de donde traía su origen aquel mal.

» El principal y aun el único contrabando nocivo se hacía en este puerto de La Guaira y en el de Cabello, tenían parte en su ejecución las personas más condecoradas de la Provincia, le fomentaba el descuido y poca inteligencia de los Gobernadores, la codicia de sus allegados, el interés que en él tenían los Auditores, los Secretarios y hasta los mismos Ministros reales y el poco celo con que se miraban los adelantamientos del Erario y la felicidad de la Metrópoli. Lejos de servirle de remora el resguardo de mar, casi todos los comandantes de él disimularon, hicieron o tuvieron una considerable parte en el trato ilícito. Estas, Señor Excelentísimo, son verdades que yo no puedo ocultar, cuando se trata de un asunto tan interesante a la Real Hacienda y a la nación: aquí las conocen todos los que tienen alguna práctica del país, y se podrían demostrar a V.E. de un modo que no le quedase la menor duda. Pero sírvale, a lo menos, de prueba que casi todos los Gobernadores han sacado de esta Provincia crecidas sumas que lo mismo, poco más o menos, ha sucedido a los Auditores, que una gran parte de las casas ricas del

país traen su origen de oficiales reales que las fundaron y que últimamente, todo el mundo sabe que ningún Comandante del resguardo, durante el privilegio de la Compañía, ha dejado su empleo sin haber adquirido cincuenta mil pesos, cuando menos. No pretendo decir con esto que la Compañía se mezclase en el trato ilícito: por el contrario, tenía mucho interés en que no se hiciera, pero no todos sus dependientes tenían el mismo interés y mientras ella ha empobrecido, muchos de ellos se han hecho opulentos.

» La mayor parte de estos abusos que fueron el origen y apoyo del contrabando los abolió el establecimiento de la Intendencia. Por los puertos principales no se hace en el día ninguno; el que puede hacerse por las costas ni es remediable ni merece consideración. Se reduce y ha reducido siempre a algunos pobres mochileros que llevan a hombro una fanega de cacao por caminos intransitables y la cambian por una pieza o dos de coleta. Este trato ni ha causado ni causará jamás perjuicio al comercio de la metrópoli. No lo puede cortar el resguardo marítimo en una costa de más de trescientas leguas donde para acudir de una extremidad a otra necesitan los corsarios dos meses. Si alguien puede interrumpirle es el resguardo de tierra bien distribuido, porque hay ciertos puntos precisos fuera de los cuales no se puede hacer ni aun este fraude miserable.

» Es, pues, negocio de experiencia que el establecimiento de la Intendencia ha hecho más para aniquilar el contrabando en cinco años de lo que el resguardo hizo en cincuenta. Seguramente, si fuese fácil eludir las precauciones aquí establecidas para cortar las introducciones clandestinas, nunca se hubiera hecho un contrabando tan fuerte como durante la guerra que acaba de concluirse, porque jamás ha habido tanta ganancia en hacerle. Suponga V.E. que el cacao ha valido aquí por dos años consecutivos a ocho pesos fanega, mientras que en Curazao pasaba su precio de veinte y cinco. Además de eso mi antecesor exigía, al que se exportaba para las colonias amigas, veinte y uno por ciento de derechos sobre el avalúo de diez y seis pesos, que era lo mismo que exigirle cuarenta y dos sobre su verdadero valor. Todas las mercaderías que entraban satisfacían también veinte y uno por ciento de extranjera 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 se dejaban de pagar. Ninguna época puede presentarse en que el fraude produjese utilidades tan asombrosas. Las costas, por otro lado, se hallaban desguarnecidas, porque no había corsarios ni buques de guerra, los holandeses se encontraban armados, la atención de los Ministros del Rey estaba en gran parte distraída con los alborotos de tierra adentro y la entrada y salida de buques de diferentes naciones era favorable al desorden; sin embargo, nadie habrá que diga que durante la guerra se ha hecho contrabando en esta provincia, y todas las señales son de que ha estado interrumpido.

> ¿Y por qué, con tantas proporciones para el trato ilícito, no se ha hecho en la época en que había más incentivo para hacerle? Porque el país se hallaba provisto de los géneros que necesitaba, porque todos sus frutos encontraban buena salida y porque en los puertos no había condescendencias ni soluciones. Es, evidente, pues, que el contrabando es extinguido sin resguardo de mar: que el modo de conseguirlo es continuar con las precauciones tomadas y fomentar los comercios permitidos

por todos los medios que dicta la buena política. Si es cierto lo que aquí se ha publicado de que a el cacao que se introduzca en España de países extranjeros se le ha impuesto seis reales de derecho por libra, no hay resguardo en el mundo que equivalga a esta oportuna providencia.

» Estoy muy lejos de pretender que mi parecer se tenga por infalible en una materia en que mis luces y mi práctica son muy limitadas, pero hubiera querido que, a lo menos, se hubiese hecho la experiencia de dejar las cosas, por un año, en el estado en que estaban, a ver que incremento tomaba el comercio con la libertad concedida, sin la costosa protección de los corsarios.

Siempre estábamos a tiempo de establecerlos y entonces, con mejores luces, porque las mismas cosas hubieran enseñado el camino que se debía seguir.

» Suplico a V.E. encarecidamente que en materia de comercio o resguardo de estas provincias desconfie de cuantas noticias puedan darle los interesados en la Compañía Guipuz-coana. Ellos tenían aquí cimentado un imperio que les ha sido muy doloroso perder. Buscarán todos los medios de restablecerle y quisieran que este Erario se hallase gravado con un peso insoportable para que, volviendo a soltarles la carga, los reintegrasen en su comercio exclusivo. Desde el principio se propusieron fundar en el resguardo marítimo un baluarte para resistir a los ataques de sus contrarios. Nunca el tal resguardo fue necesario, pudiéndose suplir sus efectos por medios más sencillos y menos gravosos, como lo ha demostrado la experiencia.

•> Le fue menos costoso de lo que figuran, y de lo que le será al Rey porque empleaban en este objeto los mismos marineros y buques que, por otra parte, servían a su tráfico; pero la Compañía se escudó con este espantajo del resguardo para hacer miedo a la Real Hacienda siempre que se trataba de libertad al comercio de esta Provincia. No soy ni apasionado ni enemigo de la Compañía Guipuzcoana; como a comerciante particular la serviré en cuanto pueda: pero tampoco permitiré que perjudique al comercio nacional, guardando el justo medio de la imparcialidad y de la razón.

» Repito a V.E. que en todo lo dicho no llevo más objeto que el deseo de que no se perjudique a los intereses del Rey, ni a la prosperidad de estas Provincias. Examine V.E. mis proposiciones: tome sobre ellas los informes que quiera de

personas inteligentes e imparciales y las hallará arregladas a la exacta verdad

» Dios guarde, etc., etc ».'

No contento con la anterior, remite Saavedra, en la misma fecha, 24 de Octubre, otra comunicación que, como la anterior, damos íntegra a continuación:

« Excmo. Señor. — Muy Señor mío: Con esta fecha de 19 de Mayo último se sirve V.E. prevenirme haber resuelto el Rey que se establezca, de cuenta de la Real Hacienda, un resguardo marítimo que reemplace el que antes mantenía en estas costas la Compañía Guipuzcoana y de que ha sido relevada en consecuencia de la extensión del libre comercio a estas Provincias. Al mismo tiempo, me manifiesta V.E. haber nombrado S.M. por Comandante del referido resguardo, con el grado de Teniente Coronel de Infantería y sueldo de vivor al de Fragata de la Real Armada don Vicente Antonio de Icuza con quien debo proceder de acuerdo sobre varios puntos pertenecientes a la ejecución de este establecimiento para que corresponda a los fines que S.M. se ha propuesto de asegurar sus Reales intereses, el beneficio de este público y el comercio de la Metrópoli, impidiendo el contrabando que es verosímil hagan las colonias extranjeras con los países de esta jurisdicción. Desde luego, concurriré, por mi parte, a que tengan el debido efecto las resoluciones de S.M. superando cuantas dificultades se opongan a ponerlas en práctica. La mayor de todas, preveo será el encontrar medios con que cubrir los gastos que ofrecerá el referido establecimiento. La Compañía Guipuzcoana gastaba anualmente en su resguardo marítimo ciento y cincuenta mil pesos, notwithstanding que las soldadas de los marineros se satisfacían en Europa y que los buques corsarios servían a veces también para el comercio. Según los cálculos que he podido hacer hasta ahora, valiéndome de los mejores datos, este asunto le costará al Rey doscientos mil pesos con poca diferencia. El Erario de esta Provincia reducido en tiempo de paz a su nivel regular no puede sufragar por sí este gasto. Será menester, pues, establecer algún impuesto y aquí está la dificultad, porque en cacao, que es el fruto principal, tienen los habitantes muy poca ganancia, y ya está gravado con un tributo en donde tengo a mi familia a la que debo atender > para que, atendidos motivos de salud, se le destine a un puesto en tierra, quien dice como en el guardacostas * va llevándole la pluma a don Vicente Antonio de Icuza en todo lo que corresponde a su comisión pues haga reparar V.E. que todos los oficios que le dirijo son de la misma letra ... r,1 Sabemos pues, a que atendernos sobre la redacción de las cartas de Icuza.

De la misma fecha que la anterior (30 Diciembre 1783) es la siguiente carta, también dirigida a Calvez, que denota otra clase de preocupaciones, no por prosaicas menos dignas de ser atendidas, de nuestro corsario:

« Excmo. Señor: Habiendo hecho recurso al Gobernador y Capitán General de estas Provincias por mi despacho de grado y sueldo de Teniente Coronel de Infantería, que en oficio de 3 de Julio, me avisó V.E. le había dirigido,

con fecha de 19 de Mayo último, he experimentado que después de mi arribo al puerto de La Guaira se le ha puesto el cúmplase y pasados los oficios de toma de razón, acaban de hacerse los correspondientes asientos.

» Hago presente a V.E. que, por Abril próximo pasado, recibí la Real orden con el nombramiento para esta Comandancia, e inmediatamente me puse en la Corte a presentar y recibir las órdenes de V.E., y habiendo regresado a mi casa de Bilbao, pasé luego a San Sebastián a la carena y habilitación del bergantín "Nuestra Señora del Coro", con cuyo motivo se me ocasionaron varios gastos; y siendo así que en todo este tiempo me mantuve en Real Servicio y que los demás individuos embarcados en el mismo bergantín "Coro" entraron al goce de sus sueldos, desde la salida del Pasaje, que fue el 8 de Septiembre, como igualmente los empleados en el bergantín "San Joaquín" y balandra "Nuestra Señora de Aran-zazu" desde la suya de Cádiz: suplico a V.E. que siendo justa mi instancia se digne mandar se me abone mi sueldo, desde el día de la fecha del expresado despacho o bien desde la salida de Guipúzcoa, cuya gracia espero de la justificación de V.E.

» Nuestro Señor guarde ... *.a

Empleados los primeros días del año en trámites administrativos y otros detalles de organización que no faltarían, ya estaba Icuza en campaña para el día 16, como podemos ver por la siguiente carta a Calvez:

* Muy señor mío: Desde Caracas avisé a V.E. mi arribo y que en las cercanías de Barcelona me había detenido algunos días, solicitando a un bergantín inglés que supe andaba, habiendo dejado mi conserva en este sitio y marchándose a La Guaira el bergantín "San Joaquín" y balandra "Aranzazu". Igualmente, noticié a V.E. que, de acuerdo con el Intendente, pensaba hacer una campaña con los dos bergantines y lancha "San Vicente Ferrer", al mando de don Juan Antonio Careaga, y que, a mi regreso a aquella ciudad, arreglaré a el número de guardacostas y clase que debe haber en adelante.

> Habiendo, pues, salido el 16 de Enero los tres referidos buques desde La Guaira, navegando cerca de la punta de Araya, a la vista de Cumaná e isla Margarita, rompió su palo de trinquete y mastelero el bergantín "San Joaquín", por cuyo motivo deliberé habilitarlo con los palos y aparejo del bergantín "Coro" y transbordarme con mi gente a aquél, enviando a éste a Puerto Cabello al cargo de D. Manuel de Echeandia.

» Estando en la punta de Araya fondeados, en la faena de cambiar palos de un bergantín a otro, me noticiaron estaban cerca de la isla Margarita, distantes de mí como cinco leguas, un bergantín y una balandra inglesas. Me fue muy doloroso el no poder hacerme a la vela en aquellas circunstancias, e Ínterin me aprontaba a toda diligencia, pedí un práctico al Gobernador de Cumaná para que con bote registrase, como en efecto registró, si se mantenían en su puesto los buques ingleses citados, pero regresando el práctico, me a

seguró habían marchado y que, sin duda, alguna lancha, de las muchas que cruzan aquella costa, les noticiaría de los bergantines guardacostas.

» Inmediatamente que estuve habilitado con el "San Joaquín", me hice a la vela para la isla de Puerto Rico, trayéndola conmigo a la lancha "San Vicente", y habiendo recalado el 13 del corriente sobre el cabo Mala Pascua de ella, apresé una goleta inglesa a la que, sin pérdida de tiempo, la armé en guerra, al mando de D. Domingo de Jauregui. El 14 avisté dos balandras, con bandera inglesa, que salían de la costa. Me dirigí sobre ellas, pero conociendo huían dirigiéndose a entrar en los bajos, hice señal a la lancha y goleta para que las siguieran, y, en efecto, antes de una hora, al ver los ingleses que Careaga y Jauregui se preparaban al abordaje, hicieron fuga en su bote a tierra los de una balandra de la que, mientras se apoderó Jauregui, marchó sin pérdida de tiempo Careaga, con su lancha, hacia la segunda cuya tripulación, al ver igual demostración de abordaje, practicó la misma diligencia que la de la primera: ambas están forradas en cobre; la primera cargada de palo de mora, y la segunda de muías las que he enviado al puerto de La Guaira.

» El día 15 reparé salían de varios puertos hasta 9 barcos, entre ellos dos bergantines ingleses de 18 y 14 cañones, huyendo a toda diligencia, con los que se encontró dicho Careaga y se vio bastante apurado entre ellos, al ver que me hallaba muy a sotavento dando caza, desde que amaneció a otros tres barcos; de modo que pudimos coger tres solamente y, el inmediato día, otras tres, que, en todo, son nueve: los cinco de ellos ingleses y los cuatro restantes dinamarqueses.

» Si hubiera yo logrado venir con el otro bergantín y balandra "Aranzazu", la que también quedó con el bauprés rendido, sin duda alguna hubiera tenido la mayor complacencia en dirigir a V.E. una relación de veinte a veinticinco presas; pero pierda V.E. el cuidado que se les perseguirá con tesón.

» Los expresados Careaga y Jauregui, como todos los demás oficiales, han trabajado con la mayor actividad y manifiestan deseos de tener ocasiones de acreditar su amor y celo al Real Servicio, y son acreedores a que S.M. los atienda.

> Aguada de San Francisco de Puerto Rico, Febrero 20, 1784 >.i

Complemento de esta carta es la que con fecha de 10 de Marzo siguiente, en vía el mismo al mismo « A bordo del "San Joaquín", en el Puerto Real de Ponce, costa de Puerto Rico » y reza así:

' Muy señor mío: Con fecha 20 de Febrero último tengo comunicado a V.E. haber apresado hasta aquel día nueve embarcaciones extranjeras; y ahora que estoy continuando la misma campaña, noticio a V.E. he apresado otros dos buques españoles. El primero es un guairo que parece había estado en el Guárico y la segunda que es una balandra procedente de Santa Cruz, isla dinamarquesa, demuestra también por su ban-

dera ser española, pero no he podido averiguar cuando arribaron a la isla de Puerto Rico, ni que cargazón condujeron, pues ambas tripulaciones por estar los dos barcos fondeados, se han huido a tierra hacia los montes. » Dios guarde, etc... » «-1

En otra carta, de fines del mismo mes, vuelve Icuza a referirse a las presas ya citadas, precisando algunos detalles más. Dice así:

« Muy señor mío: Desde la costa de Puerto Rico, tengo escritas a V.E. dos cartas participándole haber apresado en ella cinco barcos ingleses, cuatro dinamarqueses y dos españoles. Y que la causa de no haber logrado apresar a otros tantos fue por no haber podido acompañarme a esta campaña los otros dos buques de mi mando del cargo de D. Antonio Rodríguez y D. Manuel Bartsche y Echeandia, por haber rendido sus respectivos palos de trinquete y bauprés.

» Habiendo dejado limpia la costa de Puerto Rico, recalé cerca de la isla de la Trinidad, desde donde hasta este puerto, aunque ha habido los días pasados una balandra inglesa de 14 cañones, cargada de ganado vacuno y un balaux francés de muías, no he encontrado a otro ninguno. La causa de no haberme dejado ir a la costa de Santo Domingo y Maracaibo, ha consistido en que hacían suma falta, en caso de encuentro con enemigos, los sesenta hombres enviados a la conducción de las citadas presas, y porque el gobernador de Puerto Rico, don Juan Sabán, me avisó anduviese con cuidado respecto a que en Tórtola isla inglesa, se estaban armando dos bergantines y algunas balandras de Santo Tomás, isla dinamarquesa.

* De acuerdo con el Intendente, arreglaré ahora el curso que debe subsistir en el día y, puntualmente, daré a V.E. la noticia de lo que llegaremos a obrar

» Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo del bergantín "San Joaquín", en La Guaira. 28 de Marzo de 1784 ».²

En ese mismo mes de marzo, el día 9, se escribía al Comandante de los Corsarios la siguiente carta sobre cuyo interés por lo que significa de espontánea solicitud para la solución de un problema agudamente sentido y para atender

al cual se hace el ofrecimiento * de noticias que gustosísimamente les inspiraremos », no necesitamos insistir. Obsérvese también que, en la misma fecha, los signatarios de esta comunicación han hecho presente el problema al Intendente Saavedra. La carta dice así:

« Sr. Don Vicente Antonio de Icuza.

» Muy señor nuestro: Con esta fecha hacemos presente a nuestro amado jefe, el señor Intendente don Francisco de Saavedra, lo importante que será al servicio del Rey se destinen dos o más corsarios marítimos para el resguardo de estas dilatadas y desamparadas costas. En esta virtud, estimaremos a Vuestra Merced que, por su parte, facilite la pronta remisión de ellos ordenan

do a sus capitanes que, en las primeras salidas que ejecuten a recorrer dichas costas sea con la directiva de noticias que gustosísimamente les inspiramos, y a que nos anima el sincero fiel deseo del desempeño de las confianzas que corren a nuestro cargo.

» Dios guarde a Vuestra Merced muchos años, Coro, 9 de Marzo de 1784.

« Besan la mano de Vuestra Merced sus atentos servidores. » José Antonio de Echearte, José de Navarrete *.*

Apenas regresa Icuza de su campaña y en conocimiento de la carta que acabamos de leer, se apresura a informar sobre ella a Calvez por medio de la siguiente, fechada en La Guaira el 7 de Abril de 1784:

« Muy señor mío: En la fragata "Aurora" que se despachó ayer desde este puerto para el de Cádiz tengo escritas a V.E. dos cartas noticiándole lo que ocurría; y ahora con motivo de haber recibido la adjunta que me han escrito los administradores de la Real Hacienda de la ciudad de Coro, vuelvo a hacer presente a la consideración de V.E. que sin embargo de los empleados por el Comandante del Resguardo de tierra don José de Pizarro, así a caballo como a pie, y estar bajo su mando cuatro lanchas y un balaux guardacostas; me piden en ella dos o más guardacostas prometiendo instruirán a los Capitanes que yo enviare con noticias oportunas al Real servicio para lograr el resguardo de aquellas dilatadas y desamparadas costas.

> Al verme sin el mando de las cuatro lanchas y del balaux que sin necesidad han habilitado causando gastos, sin conocimiento mío, como V.E. verá por una de las citadas, con fecha 5 de éste, he dejado de enviar a la balandra "Aranzazu" la cual, sin el riesgo de perderse, no podría internarse en los bajos de Arícula en la explicada costa de Coro en donde comercian los holandeses, y por lo mismo era precisa la compañía de una o dos lanchas que podrían atracarse en tierra para poder apresar goletas o balauxes que continuamente trafican desde la isla de Curazao que no dista más de doce o quince leguas; y a la balandra "Aranzazu" sola se le escaparían de noche, por lo mismo que se vería sin poder entrar de día en los bajos referidos. Espero que V.E. sin pérdida de tiempo tomará las disposiciones que más convengan al servicio de S.M. pues no podré hacer se verifiquen lo que V.E. me encargó, de sea y yo quisiera, sino es teniendo o concediéndoseme el mando sobre todo buque guardacostas sea grande o pequeño. » Dios guarde... ».*

Pero no estaba para atender a esas ni a ningunas otras razones el ministro español cuya resolución respecto al curso de las costas venezolanas había sido tomada ya para esas fechas, como muy pronto lo hemos de ver.

Por otra parte, mientras Icuza andaba de curso por aguas de Puerto Rico, el Intendente Saavedra había convocado a una Junta cuyo objeto era tratar del establecimiento de un fondo o dotación con que acudir a los gastos y subsistencia del Resguardo de mar y tierra, con arreglo a lo dispuesto por el Real Orden de 19 de Mayo de 1783.

Se reunieron en esta junta, con el Intendente, diversas personalidades y representantes de distintos sectores de la Provincia que eran: el señor José de La Guardia, contador mayor de Cuentas; don Francisco de Múgica, contador principal de Ejército y Hacienda; don José de Vidaondo, Tesorero General; don José de Oraa, Administrador General de la Real Hacienda; don José de Limonta, Fiscal de Real Hacienda; los señores don Manuel de Clemente y Francia y don José de

Escorihuela «diputados del muy Ilustre Ayuntamiento de esta ciudad»; los señores coroneles Conde de Tovar y don Juan Vicente Bolívar «representando la parte de los cosecheros y labradores de estas provincias»; los señores don Esteban Antonio de Otamendi y el Factor Principal de la Real Compañía Guipuzcoana don José de Amenabar por todo el comercio de esta Provincia, y el señor don José Pizarro, Comandante General del Resguardo de Tierra.

No deja de llamar la atención que mientras este último, enemigo encarnizado de Icuza, toma parte en la junta, ésta se celebre en la ausencia del Comandante Corsario que algo parece que hubiera tenido que decir en ella. No es así de extrañar que entre las conclusiones figure la de que: « Considera el Ilustre Ayuntamiento que no son necesarias embarcaciones para guardacostas, pues aunque los tuvo la Compañía, es notorio que le servían más de perjuicio, en los grandes gastos que hacían, que de provecho: que bastará el resguardo de tierra como lo tiene acreditado la experiencia en los tres últimos años en que la Compañía ni el Rey han tenido corsarios ».

* Pero... como deben tener el más pronto cumplimiento las órdenes de S.M... que de los doscientos mil pesos que se han graduado para este objeto, lo más que se puede regular a la provincia de Caracas... es cien mil y éstos se podrán extraer imponiendo sobre dicho comercio un cinco por ciento... -1 No conocemos la reacción de Icuza ante los resultados de esta junta en su ausencia celebrada y que tan directamente afectaba a sus planes. Al no tener noticia de queja alguna suya ni tan siquiera de comentario a ella referente, debemos pensar que, al fin y al cabo, debió considerar razonable la reducción acordada, puesto que en sus actuales campañas había podido comprobar que, indudablemente, la acción de los contrabandistas no era ya como la de los antiguos tiempos ni de la magnitud que sus informes le habían hecho creer, ni por otra parte le iba a servir de nada el oponerse a opinión que tan claramente se había manifestado mayoritaria y habría de gozar de la simpatía de la Provincia en cuanto reflejaba una mayor defensa contra la exacción de sus recursos.

Pero otra contrariedad le aguardaba ante la cual, ciertamente, no podía callar: las lanchas guardacostas con las cuales contaba fundamentalmente para el completo servicio y cuya utilidad se le revelaba ahora aun mayor que nunca en vista de las reducciones a que habría de estar sujeto éste, habían si

do puestas a las órdenes del Comandante del Resguardo de Tierra « que ha pu esto capitanes con encargo a sus patrones no se acerquen al buque comandant e ni obedezcan orden más y que de lo contrario serán conducidos a Caracas con un par de grillos, y así se ha verificado en lo que corresponde a la pr imera parte, pues ninguno se me ha presentado ». Se trataba de unas embarca ciones que la experiencia de muchos años le obligó, en el 1771, a construir , es decir, se trataba de una obra hija de su propia experiencia; se tratab a de algo que el más elemental sentido común proclamaba como una verdad que rompía los ojos y hacía hervir el pecho de indignación, como herviría cier tamente el de Icuza, pues sobre la condición de los de su raza ya había esc rito acertadamente Larramendi: « El genio del guipuzcoano es salido como el del vizcaíno. Del guipuzcoano de bien a bien se logrará todo; pero por mal nada se logrará, porque se emperrea y obstina, y jura a Dios, Jauncho que n o ha de ser lo que tu quieres.. . Tratados bien son admirables para amigos, son fieles, secretudos, serviciales. Tratados mal y duramente saltan y se enojan con facilidad ».*

Se comprende, pues, bien, y se siente la cólera escondida tras las fórmulas corteses y las razones legales de la carta que, con fecha 3 de Abril, dirige desde La Guaira, al Intendente Saavedra y de los esfuerzos que habrá tenido que hacer el escribano Elduayen, el « Vecino concejante de Fuenterra-bía » y hombre « que lleva la pluma al Comandante Icuza », para escribir en los to nos más comedidos y del modo más objetivo la carta cuyo texto completo damos a continuación y en la cual también, dentro de la mayor sobriedad, se hace referencia a otro agravio que acaba de recibir: el que a varios de los ofici ales de los que bajo sus órdenes han venido a servir en los guardacostas, se les haya destinado a tierra, sin que a él, su Comandante, se le haya siquie ra avisado de ello. Dice así la carta:

del resguardo de tierra, como se ha executado, y facultarle la proposición de capitanes y demás relativo a este objeto, sin que a ello pueda obstar la Real Orden que Vuestra Merced cita por no declarar a que Comandante han de estar sujetas las lanchas de que se trata, y hablar únicamente del sujeto encargado para mandarlas. En estas circunstancias, y hasta que se me presen te orden del Rey que terminamente decida que las lanchas deben estar bajo l a dirección del Comandante del Corso, no puedo variar la resolución tomada en consecuencia del capítulo de instrucción citado del cual incluyo a Vuest ra Merced una copia para su inteligencia. De los oficiales que, bajo las ór denes de Vuestra Merced, vinieron en los guardacostas, sólo sé que se haya destinado en tierra al Capitán de la "Aranzazu", cuya novedad se le avisa a Vuestra Merced para que proponga quien le suceda en el mando. Dios guarde, etc., etc. » 1

A la vista de esta carta, Icuza, acompañando copia de ella y de la suya antece dente, eleva la cuestión a Calvez, en los términos siguientes (La Guaira, 5, a

bril) :

« Muy señor mío: Con fecha 28 de marzo, tengo escrito a V.E. mi llegada a este puerto, y muy lejos de pensar en molestar sus respetos con recursos, di scurría entonces arreglar, de acuerdo con el Intendente, el corso que por a hora debe subsistir en el resguardo de estas costas. Pero al primer paso, me he hallado sin facultades para poder disponer sobre las cuatro lanchas guardacostas que, en tiempo de la Real Compañía, y aun en el de D. José de Abalos, estuvieron bajo mi mando. Porque durante la campaña de Puerto Rico, las ha apropiado bajo del suyo don José Pizarro, comandante del resguardo de tierra, como si fueran buques semejantes a las dos falúas de rentas que, destinadas a su disposición, hay en este puerto y otra más en el de Cabello.

» Me hallo algo indispuerto de un pie que me embaraza subir a Caracas, por cuyo motivo he escrito al Intendente don Francisco de Saavedra, una carta que su copia y la de la respuesta incluyo a V.E. a una con la del capítulo 59 de la Real Instrucción de Intendencia que me ha dirigido la cual parece, no habiendo disposición expresa que derogue su contenido, da facultades al comandante del resguardo de tierra D. José Pizarro sobre las lanchas guardacostas. De modo que no ha tenido su Señoría arbitrio para dejar de ponerlas bajo su mando, según dice en la citada respuesta, sin embargo de habersele hecho presente en mi instancia que la piedad del Rey, en su Real patente, me nombra Comandante en Jefe, no sólo de los buques que conduje desde Cádiz, sino también de los que aquí hubiese armados con el objeto de guardar estas costas.

» En lugar de lanchas o canoas que en otro tiempo tenían los Factores de la Real Compañía, y después debían entender también en su dirección los administradores de Real Hacienda, y que las cita la expresada Instrucción de Intendencia, ha hallado y tiene hoy a sus órdenes don José Pizarro, las tres falúas referidas, dos en éste y una en Puerto Cabello, con cada ocho a diez hombres, suficientes para las visitas de barcos y resguardo de bahía; para cuyo fin no teniendo, como no tiene necesidad de lanchas guardacostas, las ordena ir a todas partes lejos de los puertos, separadas de mi compañía y mando, aun el balaux que han armado en guerra y enviado desde Puerto Cabello con una de las lanchas a la costa de Coro, sin inteligencia mía. Si se debe seguir esta regla, esté V.E. en la segura persuasión de que jamás podremos lograr hacer el servicio con aquella quietud, eficacia, felicidad y economía que la recta intención de V.E. desea y yo quisiera. Y, por consiguiente, me será doloroso al ver que, encontrándome con algunos barcos enemigos y, al mismo tiempo, por casualidad, con lanchas guardacostas, no obedezcan éstas, como no obedecerán orden mía, y que se malogre el fin de apresarlos, pues la experiencia de muchos años me enseña que los buques mayores guardacostas sin el auxilio de las lanchas no podrán siempre apresar todos los barcos de ilícito comercio que llegaren a encontrar, ni tampoco éstas sin la so

mbría y respeto de aquellos, como se ha verificado en la campaña que acabo de hacer en los bajos de Puerto Rico con el bergantín "San Joaquín" y lancha nombrada "San Vicente Ferrer", al cargo de don Juan Antonio de Careaga que se halla con alguna aptitud más que la que tienen los jóvenes que don José Pizarro ha colocado por capitanes, teniendo yo en los dos bergantines y balandra "Aranzazu" varios oficiales a quienes poder destinar para que las manden, sin añadir nuevos sueldos, respecto a lo que he pedido el resguardo marítimo desde la costa de la Trinidad hasta la de Maracaibo, respecto a haber reconocido yo, en las recorridas que he dado y noticias que he tomado, de no recalar a estas costas embarcaciones extranjeras contrabandistas en tanto número y con la fuerza que venían hasta algo antes de la guerra, ni como se conceptuó vendrían después de la declaración de la presente paz, y deben consistir en:

2 balandras de 14 cañones cada una con 85 a 90 hombres de Capitán a paje, cuyo costo se considera al año, atento al crecido de carenas que se ahorra en el forro de cobre de 22.000 a 23.000 pesos 46.000

1 balaux ligero con 4 cañones y demás armamento correspondiente y 30 hombres 6.000

4 lanchas con su cañón y armamento y tripulación de 20 hombres, cada una a 4.000 pesos 16.000

Pesos: 68.000

» Nota. — Que no teniendo en el día más que una balandra se puede hacer la presente campaña con ella y el bergantín "San Joaquín" y en el caso de que, por apresamiento, se consiga otra que sea proporcionada, se deberá armar luego, y en el de que no se logre el apresamiento, se deberá comprar para dejar dicho bergantín "San Joaquín", en Puerto Cabello desarmado, al cuidado de dos hombres para en caso de urgente necesidad de habilitarlo o para en los que haya noticia de contrabandistas de mayor fuerza que la de las dos balandras en Puerto Rico cuando se suele recorrer aquella costa y podrá destinarse el bergantín "Nuestra Señora de Coro", siendo del Real agradecido, a la costa de Honduras con su capitán don Manuel de Echeandia, por haber navegado éste por aquellos mares, y ínterin puede emplearse dicho buque con una de las balandras presas en la conducción de la madera que existe en Cumaná y se está perdiendo y podrá tener salida en Puerto Cabello a beneficio de la Real Hacienda.

» Caracas, 27 de Abril de 1784... -1

Al día siguiente, 28, Saavedra remite a Gálvez el nuevo plan de Icuza, al parecer <> formado con su acuerdo ».2

Mientras tanto Icuza, no dispuesto a perder su evidente derecho sobre las lanchas, prepara la debida réplica a Saavedra. Lo hará dejando que pasen unos días más a fin de que el hervor de la cólera remita lo bastante como que para las razones legales sean expuestas en el mejor orden y con la máxima

claridad. Y la péñola de Klduayen se mueve sosegadamente para poner a la firma del Comandante del Corso la siguiente carta:

- Muy señor mío: En carta de 3 del corriente, contestación a la mía del propio día, en que hice presente a V.S. la novedad de haber hallado las lanchas del resguardo a las órdenes del comandante de tierra con todo lo demás relativo a este punto, se sirve V.S. manifestarme que, habiéndose procedido en esto con arreglo a lo declarado por el capítulo 59 de la Instrucción de la Intendencia cuyo tanto se ha servido V.S. incluirme, no puede variar la resolución tomada hasta que se le presente a V.S. orden del Rey que, determinadamente, decida que las lanchas deben estar bajo la dirección del Comandante del corso.

» Si el espíritu del referido capítulo 59 fuese tal como parece se ha concebido, sería justo y bien fundado el no variar la resolución tomada sin expresa orden del Rey; pero, permítame V.S. le haga presente que el referido capítulo se ha tomado en el accidente y no en la sustancia, como lo conocerá V.S., de lo que expondré.

»Lo primero, el referido capítulo no tuvo otro origen ni fundamento que el de varios litigios que tuvieron los Oficiales Reales antes del establecimiento de la Intendencia, y el último, muy inmediato a él, en Puerto Cabello con una goleta que salió de allí, y sospechando por lo muy metida que estaba y de sus maniobras afuera, salió una de las lanchas del resguardo desde el puerto, la reconoció, realizó su sospecha y la condujo al mismo puerto de que resultó, como en otras ocasiones, la cuestión y litigio de si debía reputarse presa o comiso, y este y otros casos de su naturaleza obligaron a declarar el punto por el referido capítulo que es la sustancia de él, como V.S. lo reconocerá.

»Lo segundo, que comprueba eficazmente esto mismo es que, habiendo sido el señor don José de Abalos, antecesor de V.S. el que bajo la instrucción referida estableció esta Intendencia y sabía bien el verdadero espíritu del citado capítulo y no perdonar ningún derecho o acción de su ministerio, no separó de mi comando ninguna de las lanchas, sino que todas estuvieron a mis órdenes como que fui Comandante del Resguardo de Mar cuasi en todo el tiempo de su Intendencia.

» Lo tercero que en la nominación que hace al principio dicho capítulo de las lanchas del Resguardo en los puertos de La Guaira y Cabello, confunde la calidad de embarcaciones destinadas expresamente para este fin, porque en La Guaira sólo había una falúa que corría a las órdenes de los Oficiales Reales y en Puerto Cabello otra falúa y canoa y aquélla confusa de nombre, pues aunque había dos lanchas en La Guaira y una en Puerto Cabello para cargar y descargar, no eran éstas del Resguardo, y sólo en algún caso raro de haber recelo de algún contrabando en la inmediación del puerto, se armaban y, hecha la diligencia, se volvían a desarmar y lo que se aprehendía con ellas e

n las inmediaciones, se reclamaba como comiso y no así con todo cuando las mismas lanchas alguna rara vez se armaron para salir fuera del recinto del puerto, pues entonces se reputaba lo cogido como presa, y no por comiso, como en el otro caso, lo cual apoya no haber estado nunca destinadas las lanchas al resguardo ni fuera de mi comando se reforma o aclara al fin de dicho capítulo, cuando se trata del nombramiento de los cabos, pues dice: de lancha o canoas de resguardo, y de que habla de éstos únicamente destinados al resguardo en los puertos se evidencia del pasaje en que dice: les han de expedir sus títulos por solo el Intendente como a individuos del Resguardo de tierra, pero que tampoco han de poder alejarse en sus empresas del puerto y sus inmediaciones.

> Finalmente, por el oficio que me pasó el Excelentísimo Señor don José de Calvez en respuesta al de mi proposición de oficial que tuviera comando particular de las lanchas bajo de mis órdenes, se ve que no deben éstas distraerse de mi comando, porque si hubiesen de estar al del Comandante de tierra, se lo avisaría a V.S. su Excelencia expresamente. De no ser así, como todos los demás referidos antecedentes del origen del capítulo de no haberse hecho por él variación después de establecida la Intendencia por el antecesor de V.S. hay sobre lo J primero varios cuerpos de autos ante el escribano don Antonio ;j Juan Tejera, y consta lo segundo a los Factores de la Beall Compañía y aun a los Ministros de la Real Hacienda de aquél tiempo, si tuviese V.S. a bien informarse, mediante lo cual sobre estar, como está, clara y terminante la justicia de mi acción sobre dichas lanchas, me son indispensablemente necesarias para hacer el resguardo de mar con toda la actividad posible o no exponiendo a malograr los lances que se ofrecen en la persecución de las embarcaciones contrabandistas, y en los casos de imposibilidad de acercarse con los corsarios mayores entre bajos y parajes de poca agua en que suelen abrigarse y hallar su refugio, en cuya atención es pero de la prudente consideración de V.S. se servirá dar la correspondiente providencia a fin de que se me entreguen dichas lanchas.

»Nuestro Señor guarde, etc., etc. (Caracas, 26 Abril, 1784) «-1

La disputa se prolonga a través de todo el mes de mayo, hasta que, a principios de junio, el Intendente Saavedra convoca a una reunión, a fin de buscarle salida al asunto. Reúne, con él, a don José de la Guardia, Contador Mayor; don Francisco de Múgica, Contador Principal de Ejército y Hacienda; don José de Vidaondo, Tesorero General; don José Antonio de Oraa, Administrador General y don José de Li-monta, Fiscal de la Real Hacienda.

Los reunidos consideran los puntos en disputa entre los Comandantes de los Resguardos de Mar y Tierra sobre la utilización de las cuatro lanchas guardacostas y, al fin, adoptan la salomónica decisión de adjudicar dos de ellas, la "San Vicente" y la "San Nicolás" para el servicio del curso marítimo al mando de Icuza, y reservan las otras dos para el resguardo de tierra, a las ór

denes de Pizarro.²

Saavedra da cuenta de tal decisión, que seguramente a ninguna de las dos partes contenta y que ciertamente a Icuza no puede satisfacer, en carta que dirige al ministro Calvez. *

Pero una decisión de mucha mayor entidad y gravedad ha sido ya tomada por éste y es la que vamos a considerar en el apartado que sigue.

6 — Descarga la tormenta

Se recordará cómo en sus cartas de 23 de Octubre y la de 30 de Diciembre de 1783, el Intendente Saavedra, al recibir el despacho conteniendo la Real Orden de 19 de Mayo del mismo año en que se mandaba establecer el Resguardo marítimo de cuenta de la Real Hacienda, se apresuró a exponer a Calvez toda una serie de razones según las cuales tal establecimiento sería además de muy costoso, inútil y hasta contraproducente. Esa actitud, desde el principio adoptada contra la empresa de Icuza y en que lo hemos visto continuar en la convocatoria de la Junta de personalidades representativas para discutir el financiamiento del Resguardo, en el de las lanchas, etc., es mantenida en varias comunicaciones posteriores, entre la que hemos de señalar la de 4 de Abril de 1784 en la que se repiten los argumentos ya en las anteriores expuestos y se añade alguno que otro nuevo; contra todo lo cual nada tendríamos que decir si no viéramos que, por desgracia, en el ánimo del Intendente la pasión le hace ignorar la verdad de un modo que, realmente, no admite disculpa.

Porque empieza repitiendo cómo Icuza a su llegada, en su recorrido de las costas de Cumaná y Margarita, etc., no había hallado una sola embarcación de ilícito comercio, lo cual es cierto; pero no lo es menos que los administradores de Real Hacienda de Coro, como a su hora lo hicimos constar, se habían dirigido a Icuza diciéndole que « con esta fecha hacemos presente a nuestro jefe el señor Intendente D. Francisco de Saavedra lo importante que será al servicio del Rey se destinen dos o más corsarios marítimos para el resguardo de estas dilatadas y desamparadas costas », cosa sobre la que Saavedra guarda el más absoluto de los silencios.

Habla después, por cierto bastante despectivamente, de las siete presas que ha hecho Icuza en su campaña por la costa de Puerto Rico, cuando para la fecha en que esto escribe le consta positivamente que no son siete sino once las presas realizadas; omitiendo, désele luego, lo que dice Icuza de las desgraciadas circunstancias, como la de la rotura del mastelero del "San Joaquín" y el bauprés rendido de la "Aranzazu", las que le impidieron que el número de presas se elevara fácilmente al doble. Y da la casualidad de que estas cosas ocurren en las dos embarcaciones donde Icuza no pudo poner mandos de su propia elección, como en la "Aranzazu" de la que tanto partido habría sabido sacar José Antonio de Álzate y de la cual Rodríguez, el sustituto impuesto por Calvez, termina por irse para buscar un acomodo en tierra; la

"Aranzazu" de la cual no se muestra dispuesto a prescindir Icuza, que tan bien la conocía, en su nuevo plan y que terminará por ser vendida por inútil para el corso por los nuevos doctos en la materia.

De otro punto de evidente gravedad habla Saavedra al Ministro de Indias: e l de las competencias suscitadas entre los dos resguardos cuyos dos jefes, dice, « salieron ya de Cádiz implacables enemigos », añadiendo que « El resguardo de mar, apoyado por la Compañía, y compuesto todo de vizcaínos, ha levantado el estandarte de la discordia contra el resguardo de tierra compuesto por la mayor parte de andaluces », aunque tiene que confesar a renglón seguido que « es cierto que estos (los andaluces) han cometido alguna otra violencia que yo no he podido remediar. .. ». Por donde nos encontramos con otro caso semejante a aquel que, cuando la rebelión de Juan Francisco de León, diagnosticaba Ramón de Basterra diciendo: * Las entrañas meridionales de Venezuela habían de sentirse heridas por aquella intervención (la de la Compañía Guipuz-coana) imprevista y avasalladora de una raza hasta entonces desconocida ».*

Sin embargo, los venezolanos habían tenido ya suficientes ocasiones de ir conociendo a esa nueva raza de la que, cuando la hora de la suprema prueba se acercaba, podrán decir, refiriéndose concretamente a sus hombres de mar, cosas como éstas:

« De Cumaná, la Nueva Barcelona, Guaira, Puerto Cabello, Coro y Maracaibo se encuentran marineros con que poder tripular hasta cuarenta barcos cañoneros, y una escuadra de veinte buques de guerra. Y entre los Oficiales de mar y Pilotos los más vizcaínos muy capaces para estos mandos y de espíritu sobresaliente en los casos de ataque, que son los únicos en quienes fiaría tales facciones, y no en los oficiales de tierra que discurren los eventos de esta carrera con poca madurez careciendo de experiencia >^

Por lo demás, en la carta de Saavedra se repiten las acusaciones contra la Compañía de la cual «los Factores, los Comandantes del Corso y todos los dependientes hacían el contrabando a banderas desplegadas », para terminar diciendo que - ellos (los de la Compañía) han llevado el fin de despachar sus malos barcos a buen precio, como lo han logrado, etcétera, etcétera ».

Y sin más comentarios, damos a continuación copia completa de la carta que es como sigue:

« Excmo. Señor:

» Muy señor mío: El 27 del pasado en la noche, dio fondo en el puerto de La Guaira el Teniente Coronel don Vicente Antonio de Icuza, de vuelta de su primera campaña que ejecutó únicamente, con el bergantín "San Joaquín" porque el bergantín "Coro" perdió un palo poco después de su salida, y la balandra "Aranzazu" se quedó en Puerto Cabello, a componerse por haber experimentado en la navegación de España que no barloventeaba con el apar

ejo que tenía.

> Icuza ha recorrido todas las costas de esta provincia, desde Coro hasta Trinidad, y no ha hallado en toda ella una sola embarcación de ilícito comercio. También recorrió la costa del sur de Puerto Rico donde apresó siete barcos dinamarqueses o ingleses que, anclados en aquellas radas, hacían el contrabando, aunque no hubiera podido hacer estas presas, si no hubiese llevado consigo una lancha corsaria de las cuatro que había aquí anteriormente, las cuales son las embarcaciones verdaderamente útiles para la persecución del contrabando.

> De aquí puede V.E. inferir dos cosas: la primera, que las embarcaciones grandes, como las que ha traído Icuza, no son a propósito para el corso que se necesita en las costas de esta Provincia, especialmente el bergantín "Coro" y la balandra "Aranzazu" que ni andan ni barloventean, como lo ha acreditado la experiencia, y que, por consiguiente, son absolutamente inútiles, La segunda, que en esta Provincia no se hace en el día sino poquísimos contrabando, y ese no se ejecuta en

las costas, a viva fuerza, sino en los dos puertos principales de La Guaira y Cabello, por medio de varias estratagemas que con el tiempo, la constancia y la observación se van descubriendo y cortando. Desde mi ingreso a esta Intendencia, se han hecho varias aprehensiones de varios fraudes y todas se han ejecutado en los puertos o a la entrada de ellos en embarcaciones que venían confiadas en las inteligencias que tenían con los mismos empleados de la Real Hacienda. Habrá diez días que se descubrió una redada de defraudadores que, con facturas falsas, sacaban guías de la aduana de géneros que iban a tomar en Curazao, y después introducían, a golpe seguro, en Puerto Cabello, sobre lo cual estoy siguiendo la causa con el mayor ardor, habiendo preso a una multitud de reos, entre ellos el guarda mayor de La Guaira que, según lo que hasta ahora, resulta, será necesario quitarle el empleo porque contribuía, con su disimulo, a este método diabólico de hacer el contrabando, que, según aparece, ha mucho que estaba establecido y se ha rastreado por una rara casualidad. Con este y otros ejemplares que anteriormente he hecho, se hallan desanimados los defraudadores en términos que, acabo de saber por noticias muy verídicas, que una gran cantidad de pesos que había depositada en Curazao para hacer el contrabando, la han mandado los interesados remitir a Europa, temerosos de no poder lograr sus intentos.

»Crea V.E. lo que dice el que está verdaderamente interesado en la felicidad de estas provincias y que no tiene más ahinco que el que florezca su agricultura y el comercio de la metrópoli. El contrabando puede extinguirse fácilmente en este país, sólo con el resguardo de tierra bien establecido y ayudado de las cuatro lanchas corsarias. -El resguardo de mar absolutamente es inútil. La Compañía Guipuzcoana lo sostuvo porque afianzaba, en la apariencia, un servicio que realmente le costaba mucho menos de lo que ha clamore

ado la estabilidad de un privilegio exclusivo que le valía millones. El resguardo de tierra nunca lo estableció sobre un pie vigoroso porque los Factores, los Comandantes del resguardo y todos los dependientes hacían el contrabando a banderas desplegadas. Los mismos barcos que venían de Europa traían lo menos la mitad de la carga fuera de registro. Estas son verdades que aquí se hacen palpables al hombre menos ilustrado, y V.E. las reconociera experimentalmente luego que el comercio libre que se va entablando con felicidad, llegue a su pleno vigor.

» Aún cuando los dos resguardos fuesen verdaderamente útiles, dos comandantes, tan autorizados como los que aquí han venido, los harían perjudiciales con sus competencias. Los dos salieron ya de Cádiz implacables enemigos, han tenido aquí discordias ruidosas y, por más que apuro todos los recursos de la prudencia, y de mi espíritu conciliador, preveo que las tendrán aún mayores en lo sucesivo. El espíritu de partido que domina en esta Provincia se ha mezclado ya en estas disensiones. El resguardo de mar, apoyado por la Compañía, y compuesto todo de vizcaínos, ha levantado el estandarte de la discordia contra el resguardo de tierra compuesto, por la mayor parte, de andaluces.¹ Es cierto que éstos han cometido alguna otra violencia que yo no he podido remediar, pero han puesto el puerto de La Guaira y van a poner el de Cabello en estado que no pueda entrar en ellos ni una hilacha por alto. En el día se disputan los dos Comandantes el mando de las lanchas corsarias sobre cuyo punto consulto a V.E. separadamente, previendo que después de decidido, altercarán sobre otros muchos en que, indispensablemente, se han de encontrar.

» Aseguro a V.E. que cuando llegué aquí y vi la faz de este país, sus proporciones y el genio de sus habitantes, me prometí una Intendencia feliz, pero la venida de los dos resguardos, sus desaveniencias y la dificultad de mantenerlos me ha perturbado la tranquilidad, me distrae la atención de los objetos más importantes de mi ministerio y me quita aquel fondo de satisfacción y de paz tan necesario para hacer cosas buenas.

» Repito a V.E. lo que varias veces le he dicho. El resguardo de mar es absolutamente inútil,² y, en las actuales circunstancias, perjudicial. El contrabando se cortará del todo con el resguardo de tierra bien establecido, el comercio libre fomentado, y el derecho de seis reales por cada libra de cacao introducido por mano de extranjeros que se ha puesto en esa

Península cuya providencia vale sola más que todos los resguardos. No le deslumbren a V.E. las siete presas que acaba de hacer Icuza en la costa de Puerto Rico. Todas ellas apenas valen ocho mil pesos y sólo la balandra "Aranzazu" y el bergantín "Coro" han gastado, desde que llegaron a Puerto Cabello inválidos, más de diez mil sin haber hecho el menor servicio. Además, en la costa del sur de Puerto Rico se apresan con tanta facilidad los barquillos extranjeros que están allí haciendo el contrabando de muías que los guai

ros que van a aquella isla por los correos se traen siempre una o dos presas, y este servicio podría ejecutarlo una goleta del Rey que hay en Puerto Cabello que lo ha hecho ya muchas veces.

- Estas ideas serán poco concordantes a las que le influirán a V.E. los interesados en la Compañía Guipuzcoana que son los únicos votos que aquí tiene el corso marítimo, pero debe V.E. advertir que ellos han llevado el fin de despachar sus malos barcos a buen precio, como lo han logrado, y ejecutar lo mismo con los almacenes y arreos navales que les quedan en Puerto Cabello. Además quisieran ver esta Provincia gravada con más carga de la que puede sufrir a ver si puede recobrar su antiguo privilegio.

* Dios guarde, etc. Caracas, 4 Abril, 1784 n.1

Y al día siguiente, 5 de Abril, vuelve Saavedra a insistir en sus ataques al resguardo de mar en una extensa comunicación en que repite lo de la competencia suscitada entre los Comandantes de los Resguardos de Mar y Tierra, la inutilidad del corso, el gran gasto que ocasiona al erario, etc., etc. En cabecera de la primera página de esta carta, se puede ver una nota que dice así:

" En vista de anteriores representaciones de este Intendente se le ha mandado envíe al resguardo de las costas de Cartagena de Indias al Comandante Icaza con los buques sobrantes de Caracas y que arregle como le parezca el resguardo de mar de aquellas costas ».

Efectivamente, ya con fecha de 18 de Marzo se había dado la siguiente Real Orden:

« El Rey quiere que los guardacostas sobrantes en esa Provincia pasen a Cartagena de Indias a las órdenes del Arzobispo Virrey con la mayor prontitud que fuera posible, lo que prevengo a V.S. de orden de S.M. para su puntual cumplimiento.

» Dios guarde a V.S. muchos años. El Pardo, 18 de Marzo de 1784 ».

J. Pronto, pues, recibiría el Intendente Saavedra con el alborozo que es de su poner en quien logra una cosa en cuya consecución tantos afanes había derrochado, el siguiente despacho de Calvez:

» Por cartas de V.S. de 24 de Octubre y 30 de Diciembre del año último, números 17 y 35, y su reservada de la primera fecha número 1, se ha enterado el Rey de cuanto en ellas manifiesta S.S. acerca del Resguardo Marítimo mandado establecer por orden de 19 de Mayo del mismo año, para reemplazar el que antes mantenía en estas costas la Compañía Guipuzcoana, haciendo presente el exorbitante gasto que la subsistencia de dicho resguardo causaría a la Real Hacienda; la necesidad de establecer algún impuesto para ocurrir a él por no alcanzar a cubrirlo ese erario; la dificultad de hallar medios que faciliten dicho impuesto y, sobre todo, lo infructuoso que expresa V.S. es la manutención del expresado Resguardo Marítimo, por hallarse casi extinguido el trato ilícito desde el establecimiento de esa Intendencia, por la buena forma que dio al Resguardo de tierra, el celo con que se ha mirado este

punto por los Ministros de Real Hacienda, y las precauciones que se han tomado para impedir las grandes introducciones clandestinas por los puertos principales que era por donde en lo antiguo se ejecutaban, no mereciendo con sideración alguna el que pueda ejecutarse por las costas el cual no es posible tampoco lo impida el curso del mar por lo dilatado de ellas, habiendo enseñado la experiencia que lo que éste no pudo lograr en cincuenta años que lo mantuvo la Compañía, se ha conseguido en sólo cinco que se ha establecido la Intendencia. En la inteligencia de todo lo expresado, y supuesto haberse mandado a V.S. en Real Orden del 18 del próximo anterior, que con la mayor prontitud posible hiciera pasar a Cartagena

de Indias a las órdenes del Arzobispo Virrey de Santa Fe, los buques corsarios sobrantes en esa Provincia, me manda S.M. prevenir a V.S. que destinando al Comandante don Vicente Antonio de Icuza al resguardo de las costas de Cartagena, arregle el de las de esas Provincias, según lo regularé conveniente y preciso a evitar enteramente el contrabando y no recargar demasiado al erario ni al comercio con sus costos y los del resguardo de tierra que no pueda excusarse. Dios guarde V.S. muchos años. Aranjuez, 21 de Abril de 1784. José de Calvez. Señor Intendente de Caracas «-1

Con ese despacho recibía Saavedra la siguiente carta reservada :

> Reservada.

» En Real Orden separada de esta fecha, contesto a V.S. a sus tres cartas que tratan del resguardo marítimo mandado establecer en esa Provincia, añadiéndole por ésta queda S.M. enterado de todos los particulares que toca V.S. en la reservada número 1, manifestando cuanto su celo le ha dictado, así sobre las verdaderas causas de que había dimanado el excesivo contrabando que antes del establecimiento de esa Intendencia se ejecutara y se halla ya cortado con las precauciones tomadas por ella, como en cuanto a las ideas de la Compañía Guipuzcoana y medios de que presume V.S. se valdrá siempre para reintegrarse en su comercio exclusivo que le ha sido tan doloroso perder. Y puede V.S. estar asegurado de que los influjos de los empleados en ella no tendrán lugar jamás en el Ministerio de mi cargo. Dios guarde a V.S. muchos años. Aranjuez, 21 de Abril de 1784 ».

Lo primero que sorprende en la drástica decisión de Gálvez es la precipitación con que pasa a destruir, de un plumazo, toda la empresa que, bajo su patrocinio y en labor paciente de varios meses, había puesto en marcha Icuza. Pasa luego que esta brusca vuelta de timón haya sido dada sin que para obrar así contara más que con la información de una sola de las partes. Y si se alega que esa parte era precisamente la del funcionario con quien, antes que nadie, debía confiar en Caracas, ¿por qué no lo hizo antes de poner en marcha la empresa o una vez puesta, por qué no esperó a que un prudente al plazo de varios meses pusiera la verdad en su punto ? ¿ Por qué no aguardó a que posteriores informes de este funcionario fueran confirmando sus

primeros asertos, pues aunque la verdad es que esas posteriores informaciones siguieron machacando sobre los mismos tópicos, no lo es menos que ni llegó a conocerlas, puesto que tomó su decisión en cuanto le llegaron esas primeras cartas del 24 de Octubre y 30 de Diciembre, es decir, antes de que siquiera empezara a funcionar el corso en toda su amplitud, conforme al plan trazado por Icuza y aprobado por el propio Calvez? ¿No podía haber consultado en Caracas con otras fuentes de información que le ofrecieran plena garantía de imparcialidad, sin tomar esa incomprensible decisión, basada enteramente en las afirmaciones de un hombre a quien hemos visto callando unas veces y otras falseando la verdad cuando ésta no se acomodaba a sus miras? ¿No es por lo menos chocante que las razones en que Calvez fundamenta su decisión no sean más que una servil copia, como puede comprobarse a simple vista, de las sugeridas por Saavedra?

Quizá las últimas líneas de la «Reservada» nos den la explicación, o por lo menos parte de la explicación del asunto. Cuando vemos al Ministro de Indias escribir a su subordinado, repitiendo aquí también, casi a la letra, las palabras de éste, sobre « las ideas de la Compañía Guipuzcoana y medios de que presume V.S. se valdrá siempre para reintegrarse en su comercio exclusivo que le ha sido tan doloroso perder ». Y añadir, no sin cierta impropia jactancia: « Y puede V.S. estar asegurado de que los influjos de los empleados en ella no tendrán jamás lugar en el Ministerio de mi cargo ». Cuando nos ponemos a pensar que por aquellos mismos días estaba preparando Calvez el golpe de gracia a la Compañía a la cual hábilmente le hacía ver Saavedra como la principal interesada en la restauración del corso marítimo, dirigido por quien precisamente fuera el más famoso de sus comandantes corsarios, no nos cuesta mucho creer que, en esta ocasión, el omnipoderoso Ministro, con todo el sombrío y despótico carácter que los historiadores le atribuyen, no hace sino obrar al dictado de su hábil e insidioso subordinado quien, ofreciendo cebo a sus fobias y a las reacciones a que aquellas fatalmente le han de conducir, se vale de su superior como de un simple instrumento para conseguir sus propios fines.

Naturalmente, no perdió el tiempo Saavedra en cumplimentar la orden superior dando noticia a Icuza de la novedad con otros particulares de interés que pueden verse en su carta fechada en 28 de Junio:

« Excelentísimo Señor.

» Muy Señor mío: Por la orden de V.E. de 18 de Marzo quedo enterado de ser la voluntad del Rey que los guardacostas sobrantes en estas provincias pasen a Cartagena de Indias a las órdenes del Arzobispo Virrey de Santa Fe con la mayor prontitud posible y por otra Real orden de 21 de Abril que recibí ai mismo tiempo, me manda que con los buques corsarios que pasen a Cartagena vaya don Vicente Antonio de Icuza a quien ha destinado S.M. al mando del resguardo marítimo de aquellas costas, facultándome, al mismo tiempo

, para que arregle el de estas provincias según lo regularé conveniente y preciso a evitar enteramente el contrabando y no recargar demasiado el erario ni el comercio.

n Inmediatamente pasé orden a Icuza para que dé cumplimiento a la determinación de S.M. y dentro de dos o tres días saldrá para Puerto Cabello a alistar los dos bergantines y hacerse a la vela con ellos para Cartagena. He tenido por conveniente tratar este asunto con la mayor reserva: lo primero por que 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 alienten los contrabandistas a venir a hacer sus introducciones por la costa. Lo segundo porque no den aviso a los que están haciendo el contrabando en las cercanías de Cartagena y pueda sorprenderlos con su impensado arribo. Con este fin le he dado dos órdenes: la una pública en que le prevengo vaya a hacer una recorrida a las costas de Puerto Rico; la otra reservada que le manifiesta su verdadero destino.

s Luego que se verifique su salida y se liquiden las cuentas de los gastos que han hecho los corsarios, pondré el resguardo marítimo sobre el pie más económico posible, adaptándolo a lo necesario para extinguir el contrabando, y en consecuencia se arreglará la contribución del curso reduciéndola a una cuota

« Excmo. Señor:

» Muy Señor mío: Con fecha de 24 de Abril último se sirve V.E. decirme que habiéndole dado noticia extrajudicial de que don Vicente Antonio de Icuza, valiéndose de la ausencia del Comandante del Resguardo de Cádiz, había embarcado en los guardacostas de su mando una partida considerable de géneros, sin pagar derechos, me lo advierte V.E. a fin de que procure indagar este hecho con el mayor cuidado, y, resultando ser cierto, proceda con todo el lleno de mis facultades contra los reos y dé cuenta de las resultas.

» Cuando Icuza llegó a esta Provincia, la primera vez que se me presentó me dijo, confidencialmente, que con anuencia del que hacía de Comandante del resguardo de Cádiz, había embarcado en el bergantín "Coro" una pacotilla de géneros; pero para evitar que se publicase en Cádiz que en un barco del Rey se traía cosas de comercio, no habían pasado por la aduana de aquel puerto, sino que se habían embarcado con sólo el pase del resguardo. Efectivamente, me presentó la factura de los géneros firmada de él y de un tal don Juan de Calvez, y me suplicó permitiese aquí su entrada pagando los derechos que yo prescribiese.

» Hállame perplejo sobre el partido que debía tomar sobre un asunto tan espinoso. Reflexioné que Icuza se había delatado a sí mismo confiando en mi generosidad; Que su proceder no parecía ser de mala fe cuando teniendo, mediante sus facultades, mil medios de introducir los géneros clandestinamente sin que yo lo supiese, había tomado el camino real de que pasasen por l

a aduana de La Guaira. En la factura cuyo importe sería como de unos seis mil pesos, no había género alguno prohibido, ni eran de mucho perjuicio al comercio nacional por su cortedad y su especie. Por otro lado, me pareció no era conveniente hacer un ejemplar ruidoso con un hombre elegido por V. E., para una comisión importante en el acto mismo de llegar a esta Provincia; mucho más, siendo frecuente el venir a veces en los barcos de España algunas cortas porciones de mercancías fuera de registro con sólo el pase del Comandante del resguardo.

» Fundado en estas razones, permití que los tales géneros se desembarcasen, pero pagaron por la aduana donde fueron registrados prolijamente y satisficieron los derechos correspondientes a su salida en Cádiz y su entrada aquí, como consta de expediente formado sobre el particular.

» Dios guarde a V.E. muchos años. Caracas, 28 de Junio de 1784 ».i

La otra carta reza así:

« Excmo. Señor.

• Muy Señor mío: Con fecha de 21 de Abril último me dijo Vuestra Excelencia que habiéndosele dado noticia, aunque sin documentos comprobantes, de que don Vicente Antonio de Icuza había embarcado en Cádiz, en los buques guardacostas de su mando, una partida considerable de géneros sin pagar derechos, me lo advertía para que procurase indagar este hecho con el mayor cuidado y resultando ser cierto procediese contra los reos. A esta Real orden contesté en últimos de Junio próximo pasado que, efectivamente, el referido Icuza trajo aquí varios géneros en el bergantín "Coro" de su mando, pero que habiendo hecho presentación de ellos en La Guaira y manifestándome que por la angustia del tiempo cuando salió de Cádiz no pudo practicar las formalidades acostumbradas, pero que había dejado apoderado que las practicara, le permití su desembarco, pagando no sólo los derechos de entrada sino los que debió satisfacer en Cádiz a su salida. Después presentó una certificación de la aduana de Cádiz de haberse satisfecho los expresados derechos, y yo mandé devolverle los que se le habían cobrado de más en este punto. El adjunto testimonio de todo el expediente enterará V.E. de todo lo que ha habido sobre este particular.

» Dios guarde ... ».2

Para cuando esto se escribía, Icuza ya había partido para su nuevo destino de Cartagena de Indias. Llevaba, sin duda, el alma lacerada. Había venido a luchar como en los viejos tiempos. Podía hallarse en su elemento sobre la cubierta de su buque, entre los rugidos de la tormenta y el fragor de los combates. Pero sentía que le faltaba el aire en los despachos de las Intendencias y salas de los dignatarios donde se forjan las insidias y asechanzas de los espíritus mediocres que no han nacido para respirar el viento bravo que se goza en engendrar montañas sobre los lomos

del mar,

7 — Simia Marta: el fin

En Septiembre de dicho año de 1784, salía Icuza para su nuevo destino al mando de los bergantines "San Joaquín" y "Nuestra Señora del Coro" y el balaux "Nuestra Señora del Carmen". Y la primera noticia que tenemos de él es la de un doloroso suceso testimoniado por un documento que hallamos en el Archivo de Caracas, firmado por el propio Icuza, a bordo de) bergantín "San Joaquín", el 8 de Diciembre de 1784, en el que da cuenta de la muerte de diecisiete hombres pertenecientes a los tres buques arriba citados. Perdieron la vida estos hombres « defendiéndose contra los indios en el territorio de Bahía Honda con motivo de haber desembarcado a hacer agua por impróxima necesidad para las tripulaciones de los tres referidos buques ». Así lo certifica nuestro conocido el escribano José de Elduayen, « como contador del bergantín "San Joaquín" de S.M. », quien nos describe a los tres muertos de la tripulación del propio bergantín: el maestro Bernardo Salaverria, « natural de la plaza de San Sebastián en donde reside su viuda Juana Bautista Alberdi»; el patrón de bote Francisco Hernández, * natural de la misma plaza de San Sebastián donde reside su madre Micaela Artola y el ayudante de condestable José Dionisio de Sagarzazu «natural de la plaza de Fuenterrabía en donde reside su madre Agustina Basterrechea con una hija » , así como a los cuatro pertenecientes al "Coro" y los diez restantes del balaux, la mayor parte venezolanos.

Con referencia a sus compatriotas, Icuza podría haber tenido presentes en aquellos momentos las palabras del Padre Larramendi: « Caracas ha sido sepultura de guipuzcoanos sin número; esto es público y no obstante, Caracas es donde aspiran, como si cada uno de ellos hubiera de ser un factor de los que en seis u ocho años se han hecho riquísimos por arte de Merlín, que aquí no se sabe y allí se aprende ».

Mal comienzo era éste que, al de pocos días de la llegada de Icuza a su nuevo teatro de operaciones le deparaba la costa de Bahía Honda cuyo nombre evoca uno de los hermosos sueños del Libertador: * La Nueva Granada se unirá con Venezuela, si llegan a convenirse en formar una república central, cuya capital sea Maracaibo, una nueva ciudad que, con el nombre de Las Casas, en honor de este héroe de la filantropía, se funde entre los confines de ambos países, en el soberbio puerto de Bahía-honda. Esta posición, aunque desconocida, es más ventajosa por todos respectos. Su acceso es fácil y su situación tan fuerte, que puede hacerse inexpugnable. Posee un clima puro y saludable, un territorio tan propio para la agricultura como para la cría de ganado, y una grande abundancia de madera de construcción. Los salvajes que la habitan serían civilizados. ... >.

Menos, si cabe, que cuando Bolívar escribió estas líneas lo serían los que atacaron a los hombres de Icuza del cual nada nos autoriza a afirmar que re

sultara herido en aquella desgraciada acción — que por su propia mano comunicó, o al menos firmó, a la superioridad. Pero sí es lícito imaginar que él la vendría a golpear duramente en su espíritu seguramente decaído por los recientes sucesos de Caracas. El hecho es que el silencio se hace por unos meses en torno a él y la primera noticia que después de ésta nos llega es la de su fallecimiento, según se hace constar en Real Orden dirigida al Arzobispo Virrey de Santa Fe, con fecha 17 de Noviembre de 1785. Teniendo en cuenta los pocos meses que median entre esta fecha y la agresión de Bahía Honda e incluso el que Icuza falleciera, como se dice, * en jurisdicción de Santa Marta », es razonable pensar que desde el citado infeliz suceso su salud quedara resentida y, tal vez, por ello no se alejara mucho de aquellos parajes en los meses que siguieron.

En cuanto a la fecha exacta de su muerte — que en ningún documento establece —, podemos decir que, según certificación expedida, en Octubre de 1788, por el Contador de Real Hacienda de Río Hacha, Alfonso Gutiérrez; « dicho teniente coronel recibió de estas cajas en el tiempo que se mantuvo en este crucero... 1.762 pesos, 5y2 reales... » que es el monto de una cuenta que adjunta y que la forman partidas

recibidas por Icuza para pagar al mayordomo Juan José de Acha y al cocinero Ignacio Echeberría « que servían a dicho teniente coronel » y a los cuales « consta que hasta el 4 de Julio del mismo año (1785) se le quedaron debiendo ... 192 pesos ». Y como el último recibo de lo que « a cuenta de sus sueldos » percibe Icuza es de 23 de Junio, parece indicar todo ello que para fines de Junio o primeros de Julio ya hubo de retirarse del servicio.

Tenemos después otro certificado, fecha 2 de Agosto de 1785, expedido por « Don Miguel de Basterra, contador sustituto de Ejército y Real Hacienda •>, en el que se hace constar : * Que al Teniente Coronel de Infantería, comandante del curso de estas costas don Vicente Antonio de Icuza se le han satisfecho sus sueldos vencidos desde 31 de Agosto de 1783 hasta otro igual día del presente año... ». Y como la copia de este certificado figura en el expediente de testamentaría como expedida también en Octubre de 1788 y constituye, con la anterior, una de las últimas piezas de él, claramente nos está diciendo que se refieren a los últimos pagos hechos a Icuza cuyo fallecimiento debió de ocurrir, pues, lo más tarde, a primeros de Septiembre, si además de lo expuesto no perdemos de vista que, si la Real Orden en que se hacía constar su muerte se despachó el 17 de Noviembre, es razonable calcular un tiempo de alrededor de dos meses para que la noticia de su deceso llegase a la Península.

Dice así la R.O. firmada por el marqués de Sonora, el 17 de Noviembre de 1785, en San Lorenzo:

s Todos los papeles, muebles y bienes que hayan quedado por fallecimiento del teniente coronel don Vicente Antonio de Icuza, Comandante de los gua

rdacostas de Tierra Firme, deben recogerse y depositarse en cajas reales, dando cuenta al Rey para que disponga lo que fuere de su Real agrado. Y aunque no queda duda de que Vuestra Excelencia, con su celo y acreditado empeño, habrá dispuesto lo conveniente en esta parte, me manda Su Majestad prevenirle que me de noticia individual de lo que haya quedado por muerte del referido Icuza, en inteligencia de que con esta fecha se comunica la orden que corresponde al gobernador e intendente de Caracas para que de acuerdo con Vuestra Excelencia dispongan el expresado depósito por si conviniere hacerle en las cajas reales de Maracaibo, sujetas a esta jurisdicción. Dios guarde... s.l

En el Archivo General de la Nación, en Caracas, puede verse la respuesta que, por su parte, dan, en 6 de Marzo de 1786, el Gobernador y el Intendente de Caracas al citado Ministro de Indias, marqués de Sonora:

- En Real Orden de 17 de Noviembre último se sirve V.E. prevenirnos haber resuelto S.M. que expidamos las más activas y estrechas providencias para que se recojan los papeles del Real Servicio, muebles y bienes que hayan quedado por fallecimiento del Teniente Coronel don Vicente Antonio de Icuza, Comandante de Guardacostas, abonándosele las pagas hasta el día en que éste se verificó y que todo lo practiquemos de acuerdo con el señor Arzobispo Virrey de Santa Fe.

» En su consecuencia exponemos a V.E. que el expresado Teniente Coronel falleció en la jurisdicción del Gobernador de Santa Marta quien, noticioso de que el equipaje y papeles correspondientes al difunto existían en poder del Gobernador de Maracaibo (bajo un formal inventario) los reclamó, por su carta de 17 de Julio próximo pasado, acompañando copia autorizada de la Real Cédula de 29 de Enero de 1777 que comete al Capitán General o Gobernador el conocimiento de las testamentarías de oficiales militares que mueren en sus distritos, y en cumplimiento remitió el expresado Gobernador de Maracaibo al de Santa Marta, los papeles y demás que pertenecían a Icuza, de que nos dieron aviso uno y otro Gobernador, añadiéndonos el segundo en carta de 16 de Agosto último que reservaba en su poder (con todo lo demás) los papeles relativos a la comisión muy reservada que se le había confiado, hasta la resolución del señor Virrey a quien había dado cuenta, en cuyo estado nada nos queda por hacer en particular, ni menos en el abono de las pagas del referido Comandante por corresponder a las obligaciones del Reino de Santa Fe a donde estaba destinado con los buques de su mando, sin perjuicio de haberseles auxiliado por esta Capitanía General e Intendencia con cuanto han necesitado y pedido a Maracaibo para conservar el crucero sobre aquellas costas.

» Nuestro Señor guarde, etc.... Juan Guillelmi, Francisco de Saavedra ».*
A este despacho contesta el Marqués de la Sonora, es decir, don José Calvez, con este otro fechado en Aranjuez, 18 de Junio de 1786:

« Por la carta de V.S. de 6 de Marzo de este año, quedo enterado de habers e recogido los papeles y bienes pertenecientes a la testamentaría del Teniente Coronel y Comandante de Guardacostas de Tierra Firme don Vicente de Icuza por el Gobernador de Santa Marta en cuya jurisdicción falleció. Y respecto de lo que el referido Icuza estaba destinado con los buques de su mando bajo las órdenes del Virrey de Santa Fe, le comunico lo correspondiente e con esta fecha a fin de que mande entregar a la viuda y heredera doña Ramona Barbachano los papeles, muebles y bienes procedentes de su testamentaría, previniéndole así mismo que por aquellas Cajas se le debe satisfacer la pensión del Montepío Militar que goza por la Real declaración de 20 de Mayo de 1783, según lo avise al Gobernador de esa Provincia, y aunque parece no haberse hasta ahora pagado cosa alguna por esta razón encargo se me dé aviso si se hubiese ejecutado alguna paga para su descuento en las Reales Cajas de Santa Fe. Dios guarde, etcétera ».

Esto es todo lo que sabemos del fin de Vicente Antonio de Icuza quien andaba entonces por los cuarenta y ocho años; casi la misma edad en que, desde aquel mismo territorio de Santa Marta, abandonaría el mundo, medio siglo después, el Hombre grande de América. Podía aún haber dado lo mejor de sí y, como su compañero de curso Lorenzo de Goicoechea, quien le sobrevivió catorce años, hacer ilustre su nombre en campañas famosas sobre los siete mares.

Pero acaso es mejor que fuera así. Que terminara su vida en un rincón de estas costas que tanto debió de amar, y que la terminara casi a la par con la Compañía de la que fue uno de los hombres más cabalmente representativos. Creemos verlo en su lecho de agonizante, entregado por última vez a la visión interior de su vivir: desde su infancia en la casa paterna de Rentería que anima la visita del capitán Guillamasa quien, frente al humeante chocolate, narra una y otra vez, sus aventuras por los mares del trópico; sus escapadas a Pasajes en las que la visita a su madrina, doña Juana de Lezo, eran el pretexto alegado ante su madre doña Teresa que se dejaba engañar, sabiendo bien que en Pasajes eran el puerto y los cuentos del viejo Shanti los que arrastraban al muchacho; la emoción de su primera salida en los guardacostas; el recuerdo de aquellos hombres formados a su lado y bajo su mando: el bravo Joaquín de Mendizabal y el gallardo Manuel Antonio de Urtesabel, y Francisco Xabier de Jauregui, Ignacio de Barrena, Domingo y José Antonio de Álzate, Juan Antonio de Careaga que le sucedió en el mando del curso de Caracas... todos aquellos compatriotas valientes y leales, hombres de una piza y de una sola palabra que corrieron con él su suerte tantas veces en aquellos abordajes «sable y cuchillo en mano », según se dice en los viejos folios, como la corrieron otros más lejanos en la sangre o más humildes en sus puestos, pero no por eso menos firmemente centrados en su afecto, como Garachico, aquel avezado marinero maracuchito y tantos otros... Después un ri

ctus de desagrado marcado por el pasar de las figuras de los Calvez, los Saavedra, los Pizarro... y con ellos, de repente, aquellas ideas en Bilbao en trevistas y que ahora se le hacen claras. .. ; el último recuerdo para la fiel compañera que allá lejos habría de vestir el luto de la viudez... y, por fin, la serenidad definitiva del que entra en el eterno reposo.

Queda en nuestro recuerdo su imaginaria figura. Estampa de hombre recio, forjado entre aventuras y trabajos, que escruta la lejanía del mar, con sus ojos azules de acerado fulgor, desde el puesto de mando de su capitana. A aquella gallarda balandra "Nuestra Señora de Aranzazu", que cruzaba estas costas bordando espumas, en arrogante empopada, como si la poseyese el orgullo de saber que, entre todas las naves guipuz-coanas ninguna tan marinera como ella cuando la gobernaba la mano firme y experta de su capitán Vicente Antonio de Icuza.

TERCERA PARTE En el curso de Su Majestad

I — Regreso a la tierra

Llegado Icuza de Venezuela al puerto de Cádiz, en mayo de 1782, liquidado el curso de la Compañía Guipuzcoana y perdida la salud, hubo de pensar, como decíamos, en trasladarse cuanto antes a su tierra natal en busca de reposo que, al mismo tiempo que le devolviese la maltrecha salud, le proporcionase también oportunidad para ir pensando en el nuevo giro que pudiese dar a su vivir, aunque difícilmente concibiera él otro que no fuera el que durante tantos años, sobre el puente de mando de un buque corsario, había conocido. Como quiera, al pasar por la Corte, camino de sus patrios lares, elevó al Rey el siguiente petitorio:

«Señor:

» Don Vicente Antonio de Icuza, Teniente de Fragata de la Real Armada de S. M., puesto a Vuestros Reales Pies, dice: que en el año pasado 1757 principió a servir en los guardacostas de la Provincia de Venezuela que, de orden de V.M. corrían al cuidado de la Compañía Guipuzcoana, en cuyo destino he tenido la satisfacción de hacer a V.M. los servicios que constan de la adjunta relación de méritos, y últimamente, el de la expedición a la salina de la Tortuga en que perdió su salud.

» En atención a ellos, suplica rendidamente a V.M. que se digne tenerle presente para lo que fuere de su Real agrado.

»San Ildefonso y septiembre, diez y siete de 1782 í.1

La « Relación de méritos » que adjunta, dice textualmente así:

« Relación de los méritos y servicios de D. Vicente Antonio de Icuza, Teniente

ente de Fragata de la Real Armada y Comandante del Convoy de la Compañía Guipuzcoana que entró en Cádiz en Mayo de 1782.

* En 1757 empezó a servir a la expresada Compañía en sus guardacostas, y al cabo de dos años volvió a España de donde pasó, otra vez, a guardacostas en 1760 y subsistió en ellos hasta el de 62 que, regresando a Europa, fue hecho prisionero y conducido a la Jamaica por los ingleses, en cuyas épocas se halló en varios apresamientos y funciones navales en la costa de Caracas. » En 1764, se trasladó nuevamente a ella, a mandar por sí y con independencia del Comandante de guardacostas, una balandra, en virtud de convenio particular con la Compañía de Caracas. Salió a campaña en 1765 y apresó, no solamente tres goletas famosas de Curazao (de cuya clase de embarcaciones ninguna se había podido capturar jamás hasta aquel tiempo), sino otros varios barcos contrabandistas. En vista de esto, el Gobernador don José Solano, de acuerdo con el Factor principal de la Compañía, puso otra balandra más a sus órdenes.

« Con tan pequeñas fuerzas, apresó, en la primera campaña, 14 embarcaciones; en la segunda 13 hacia el río Guarapiche, y en la tercera 11, y entonces fue cuando le ; honró la piedad del Rey con el grado de Alférez de Navío de su Real Armada.

» La Compañía le confirió, el año de 71, la comandancia general de sus guardacostas que principió a ejercer aprehendiendo diferentes buques del comercio clandestino; en 72 recorrió la costa de Sotavento, y con solas dos balandras de 12 cañones, apresó, en el término de cinco días, 11 ; embarcaciones.

» Los contrabandistas holandeses, cansados de sufrir tantas pérdidas y de ver malogradas todas sus expediciones furth vas, armaron en Curazao, por un esfuerzo particular y provi-j dencia extraordinaria, dos crecidas y famosas balandras para exterminarle y quemarle. Salieron de dicha isla en 10 de Mayo! de 72, se dejaron ver el 11 en la punta de Macolla, se acercaron! a los nuestros y rompieron el fuego. A un gran golpe de música, se trabó una acción muy reñida, con el más vivo fuego de cañón, pedrero y fusil que duró, desde las 9^a de la mañana hasta las 6 de la tarde, a cuya hora hicieron fuga, libertándose por su mayor vela, a causa de estar limpias dichas balandras y muy sucias las nuestras.

- A los pocos días después, recaló en las costas de Puerto Rico; avistó un bergantín inglés, le dio caza y le apresó. A los cañonazos, aparecieron más de 20 embarcaciones de varios puertos, juntáronse y formaron escuadras seis de ellas, a saber: un bergantín inglés de 16 cañones, 3 balandras holandesas

de a 12 y 10 y dos goletas dinamarquesas de a 10 y 8, las cuales fueron sobre los guardacostas con música.

- Las aguardó Icuza con sus dos balandras y el combate se principió a las tres de la tarde. Logró romper la cangreja a la balandra que estaba a la retaguardia, dio orden a su capitán subalterno para que la marinase, como lo hizo, y siguió, solo, a las otras cinco embarcaciones, con ánimo de abordar al bergantín, pero éste huyó, luego que reconoció la maniobra. Entonces SG acercó Icuza a la balandra de 12 cañones y se mantuvo batiéndola hasta las dos de la mañana que le rompió el palo de la suya de un balazo. No obstante, al día siguiente apresó una balandra dinamarquesa. S.M. se dignó promoverle, con motivo de esta función, a Teniente de Fragata.

»Continuando el curso hasta 1776, apresó, echó a pique e hizo varar hasta 70 embarcaciones del trato ilícito. Consta todo ello, por relaciones remitidas a la Compañía de Caracas y por informes dirigidos al superior Ministerio, por los Gobernadores de aquella Provincia D. José de Solano, Marqués de la Torre y D. José Carlos Agüero.

»El año de 1778, volvió a tomar el mando de los citados guardacostas, y lo ejerció hasta la apertura del libre comercio, habiendo hecho 55 presas y limpiado enteramente de contrabandistas aquellos mares y servido con igual esmero, celo y actividad que siempre, según lo acreditan la certificación que acompaña del Gobernador de Caracas D. Luis de Unzaga y la correspondencia que ha tenido con el Intendente don José de Abales, que no la exhibe por ser voluminosa.

. A estos servicios, propios de su instituto, ha añadido otros varios que acreditan su debido amor y gratitud al Soberano. » Ha procurado, durante la presente guerra, dar toda la protección y auxilios posibles a la nación francesa, como se evidencia, en parte, por la adjunta carta del Conde D'Estaing.

» En 1781 llevó desde Santo Domingo a La Guaira treinta mil pesos fuertes para las Cajas Reales, sin interés ni comisión alguna.

»Hallándose en Puerto Cabello las fragatas de guerra "Dorotea" y "Santa María de la Cabeza" para pasar a Cartagena, tuvo noticia su Comandante don Nicolás Godarte de haber salido de la Jamaica un navio de 74 cañones y dos fragatas de a 40 a interceptarle en las inmediaciones de Cartagena. Se trataba, en consecuencia, de fletar dos embarcaciones con destino a La Habana y Cartagena para dar a los jefes los respectivos avisos de su detención. Hubiera costado infinito a la Real Hacienda el despacho de estos correos por los medios ordinarios, pero habiéndose confiado a Icuza el despacho de

los enunciados avisos, expidió un guairo holandés a Cuba, enviando a su bordo sujeto de satisfacción encargado del pliego, y una balandra a Santa Marta, como que iba a comprar maíz, con carta del Gobernador de Curazao, para ocultar el verdadero designio. Y, efectivamente, se verificó la entrega de ambos pliegos con el tenue dispendio de 500 pesos.

» Últimamente, fue comisionado por el Intendente para la demolición de la salina de la Tortuga, objeto importante en las actuales circunstancias. Arrojó de ella a unos 30 ingleses que trabajaban en extraer sal.

Después de sacar la que había, arrasó todo. Condujo la sal recogida a La Guaira donde se vendió y, con su importe, se costó enteramente el aumento de jornaleros que se hizo para esta maniobra y sus víveres; por manera que no costó un real al Real Erario de S.M.

» Perdió Icuza su salud en esta expedición por levantarse al rayar el alba asistiendo personalmente la faena para su pronta ejecución, antes que llegasen algunos buques enemigos y tuvo que sufrir el rigor del sol que en aquel paraje es terrible «-1

Una vez elevada esta petición que constituye una recapitulación de lo que en la parte anterior hemos dicho de su actuación al frente de los corsarios de la Compañía, nuestro fatigado marino tomó el camino de su tierra donde, mientras atendía a la recuperación de su salud, esperaba acontecimientos.

2 — Bilbao: Meses de espera

Su matrimonio con doña Ramona de Barbachano, de conocida familia vizcaína, había hecho que Icuza estableciera su hogar en Bilbao, la villa que * se fundó sobre el hierro », al decir de un viejo documento; aquella que, según Sebastián de Covarrubias Orozco;¹ « Esta asentada en las riberas del río Nervio al cual los naturales, por la mucha anchura que lleva, llaman Ibaysabelo.= Está a dos leguas del mar, es grande el concurso y comercio de gente; los naturales ultra de hablar su lengua, entienden y hablan la castellana, la francesa, la inglesa, por concurrir allí mercaderes de diversos reinos y provincias ».

Esta industriosa vida, ya de tiempo tan antiguo señalada, no había hecho sino crecer con el transcurso de los años, hasta convertir a la villa, por la época en que allí se afincó Icuza, en un verdadero emporio mercantil de la cual el Consulado y sus celebres Ordenanzas que, como Código de Comercio habrían de aplicarse en las que fueron antiguas colonias españolas en América hasta mucho después de lograda su independencia, dan el más cumplido

testimonio.

Cierto que no tuvo suerte en sus intentos de asentar en su propio puerto el comercio de América. Pero no fue porque dejara de hacer los mejores esfuerzos para conseguirlo. Así en 1736, muy pocos años después de que comenzara su tráfico la Compañía Guipuzcoana de Caracas, se había proyectado en Bilbao una « Compañía de Comercio y Navegación para las tres Provincias de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay» cuyos capítulos, concluidos en 1737, no lograron la real cédula consagratoria de su establecimiento por los muchos obstáculos que en la corte se alzaron contra el proyecto el cual, aunque reproducido en 1745, con el carácter de plan del Señorío de Vizcaya, y orientado hacía amplias y ambiciosas miras que pudieran haberse con vertido en fecundas realidades, no consiguió tampoco obtener el ansiado cumplimiento en los medios cortesanos.

Segundó Bilbao en 1762 en sus proyectos de extender su comercio a la América y estructuró un nuevo plan de compañía, con la total colaboración del Señorío, el año de 1762, proyecto que esta vez contemplaba las posibilidades de la explotación de la Luisiana, cedida por Francia. Pero el intento fracasó como los anteriores y remozado y ampliado en 1765, frustróse de nuevo, debido a la política especial con que los españoles habían manejado desde sus comienzos el comercio de América la cual, en definitiva, no dio más resultado que la prosperidad del comercio de países como Holanda, Inglaterra y otros, más activos, ciertamente, pero también mejor auxiliados por sus respectivos Gobiernos empeñados en adueñarse de los mercados americanos. Aun había de recibir Bilbao otra dura contradicción cuando el Decreto de 1778 « Ordenanzas para el libre comercio con las colonias » otorgó a otros puertos de la Península el trato directo con las islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico y con Yucatán, Campeche y la Luisiana. En dicha ocasión, escribió el conde de Floridablanca al marqués de Narros, Secretario de la « Real Sociedad Vascongada de Amigos del País », ponderando la medida adoptada y solicitando su apoyo. La Sociedad traspasó dicha carta al Consulado de Bilbao, en demanda de luces y éste respondió con las siguientes expresiones, entre otras:

« Queriendo corresponder a la confianza que de mí hace la Real Sociedad en el concepto de que por mis individuos puedo adquirir luces, que comunicándoselas contribuyan a formar un plan que ponga en claro las utilidades del nuevo proyecto, convoqué Junta de mis Conciliarios, y habiendo manifestado en ella la carta de V.S. y la copia de la del Excmo. señor Conde de Floridablanca, se expuso por algunos individuos que habiendo hecho comercio a las islas de Barlovento dirigiéndose a varios puertos habilitados de la Península

no les había rendido lo correspondiente al riesgo de la empresa, por los multiplicados gastos que tienen que satisfacer en la dirección al puerto de donde ha de principiarse la navegación para las Américas, adelantándose a asegurar que

repetidas veces habían sufrido pérdidas considerables sin embargo de no haber padecido avería en los efectos.

»Noticioso de este considerable perjuicio representé a S.M. (Dios le guarde) se dignase incluir a mi puerto entre los que se señalaren para este comercio libre a las Américas, haciendo evidencia de que, sin lesión de las libertades de este Señorío y con seguridad de los derechos reales, se podía conciliar el permiso; valiéndome para esto de razones prácticas; así como puede esa Provincia con el ejemplar de su Compañía de Caracas; pero mi humilde súplica no tuvo el efecto que deseaba ».

El año anterior de 1777 y en réplica a un manifiesto publicado por la ciudad de Santander, para obtener la libre negociación con América, compuso el Consulado un discurso apologético del comercio y puerto de Bilbao, admirable alegato en defensa de la Villa. Este discurso titulado « Demostración breve y verídica en que con sólidas razones de conveniencia pública y mayor servicio de S.M. se prueban las utilidades que produciría el establecimiento de comercio a la América en el puerto de la N. Villa de Bilbao, como el más proporcionado y cómodo de toda la costa cantábrica », resume concisamente la importancia comercial que a la sazón había alcanzado la Villa y pondera sobria e incontestablemente la excelencia de su puerto.¹

Pese a todas esas y muchas otras dificultades que en este momento no es del caso referir, el resurgimiento de la industria marítima de Bilbao, como dice Guiard Larrauri, a quien seguimos como a la más autorizada fuente en esta materia, se manifestó pujante ya mediado el siglo. En 1752, se registra la petición real hecha al Señorío, de calafates, contra maestres, canteros y otros operarios para el arsenal del Ferrol, I., y la contrata convenida por el constructor bilbaíno Manuel de Zubiria, en 1763, para fabricar seis navios reales en Guarnizo >.

Icuza, en sus paseos de convaleciente, desde la casa de sus padres políticos que sabemos estaba situada en la travesía de 1 Jardines,² y como hombre capaz de apreciación segura en este aspecto, visitaría más de cuatro veces a aquel astillero real de Zorroza del cual y de su tinglado anexo Laglancé, el viajero que poco antes había visitado Bilbao, nos dejó en su Itinerario las siguientes descripciones; « Obra (el tinglado) toda correcta y hecha a toda costa de cal y canto, que tiene de largo doscientas cincuenta brazas de seis pies, o sean dos varas castellanas cada braza; creen que no hay obra igual por su solidez y extensión; tiene dos piezas o dos altos y en cada uno puede

den hür aunque sean cien hombres». Y añade: « Vimos allí también el astillero donde se construyen las fragatas y paquebotes correos de S.M. para La Habana y demás puertos de las Indias en cuyo paraje había uno nuevo, que aun no se había hecho a la vela, y empezaban a construir una fragata para Buenos Aires, de treinta y seis cañones de la que me dieron sus primeras medidas que son las siguientes: eslora 132 pies, quilla 115, manga 33, plan 18, puntal 10 pies y 3 pulgadas, batería 7 pies y 9 pulgadas, línea diagonal a popa 15 pies y 4 pulgadas, e igual línea a proa 13 pies y 3 pulgadas. Cuyos gastos generalmente de este astillero y tinglado en Zorroza, por orden del Excmo. Sr. Superintendente General de Correos, se pagan con lo que produce la administración de este ramo de Correos de la provincia y villa de Bilbao, y lo de admirar es que alcance la renta esta, y más a veces de que sobre ».

En la * Demostración » de que antes hablamos, compuesta por el Consulado en 1777, se dice de los astilleros y construcciones navales de Bilbao lo que sigue y copiamos por referirse a cosas casi contemporáneas a la estancia de Icaza: « Las proporciones de conveniencia que su situación natural le franquea n pródigamente le mueven al comercio de la Villa de Bilbao a no despreciar lo que contempla que es en beneficio de sus individuos, y valiéndose de ellas se aprovecha de una gran parte de ribera para la construcción de navios, eligiendo astillero en el sitio que le conviniere al interesado, sin que embarace al que, de orden y a expensas de S.M., está erigido en el barrio de Zorroza, inmediato al surgidero, en donde por dirección de su constructor se fabrican navios de 500 a 600 toneladas, sin que para enjarciarlos tengan necesidad de salir de su fábrica porque inmediato a ella está el tinglado real en el que a su discreción manda que se trabajen las piezas correspondientes, y como presencia esta obra la recibe a satisfacción suya.

» Como con continuación se trabaja en estos astilleros ha habido en todos tiempos y hay al presente un número tan grande de operarios diestros, que cuando por orden de S.M. se han construido en Guarnizo y otras partes navios para sus Reales Escuadras, puede decirse, sin exageración, que han sido los únicos que se han empleado en estos trabajos, por el conocimiento y agilidad que han adquirido en iguales fábricas, pues la bella situación del puerto de Bilbao, la antigüedad de su comercio, la abundancia de materiales que produce el país y la libre disposición de sus astilleros han sido causa de que estén ocupados no sólo con las embarcaciones de comercio sino con las de S.M. y particulares del reino, que varias veces han mandado construir navios de tan excesivo porte que pasaban de 800 toneladas, como se vio en el año de 1737, con uno que hizo a expensas de don Raimundo Soto, vecino de Cá

diz, y por dirección del constructor don Joseph de Arzueta que salió con toda felicidad por la barra de Portugalete, pero sin carga y medio lastrado, que la completó en la Abra con la denominación de "El Oriente" pues aunque no admite este puerto en su entrada mayores navios que de 300 a 400 toneladas, debe entenderse, como queda dicho, de los que entran y salen cargados »

Por el tiempo que tenemos en Bilbao a Icuza es cuando los astilleros particulares adquieren mayor importancia. Es también por esa época cuando « se perfeccionan los servicios de la ría, surgideros, lengüetas, fondeaderos, etc., se hacen nuevas ordenanzas de lemanaje y pilotaje y para los arruqueros, guardas de la ría, puestos en Olaveaga y en San Nicolás del Desierto, guarda billeteo en Las Arenas, corredores jurados de navios, etc.; se facilita la navegación con las obras de muelles referidas y se establecen luces en las lomas de la Galea y Lucero para que durante la noche se orientasen las embarcaciones. El año 1775 fue nombrado por el Consulado un perito arqueador quien había de reconocer las naves de naturales y extranjeros, y autorizar su salida y navegación ».

Con la prosperidad, crecía la importancia del Consulado cuyas primeras ordenanzas del año 1511, fueron siendo confirmadas por los sucesivos Señores de Vizcaya hasta llegar a las acordadas en 1737, tan divulgadas, y que de modo tan eficaz reglamentaban la vida mercantil no menos que el mecanismo interno y funciones propias de cada uno de los que en él tenían cargo de poca o mucha importancia. Entre estos últimos estaban los Priors dos por cada año, y uno de los cuales en el de 1783, cuando Icuza se reponía de sus trabajos en su casa de Bilbao, era precisamente su padre político, don José Antonio de Earchachano, de la dinastía de los de ese nombre que desde 1739 son ya ventajosamente conocidos en la villa de Bilbao como armadores; don José Antonio de Barbachano era el mismo también al que sabemos activo miembro de la Sociedad Vascongada de los Amigos del País, la noble entidad en que se fundían los afanes de muchos de los vascos más cultos y conscientes de la época.

A poco de llegar a Bilbao, a fines de septiembre, Icuza había tenido oportunidad de asistir a la visita anual de jurisdicción de la barra en la que se observaba el antiguo ceremonial. Vio como sus mercedes los Jueces del Consulado, acompañados de los clarineros de la villa, embarcaban en una falúa en la lengüeta principal del Arenal para llegar hasta la desembocadura de la ría, allá donde, a la derecha, al abrigo de las peñas rojizas, se recoge Algorta, pequeño puerto de pescadores y vivero de prácticos. Desembarcaban en Portu

-galete y pasaban al pórtico de su casa consistorial donde hacían acto de audiencia pública, con el piloto mayor de la barra y otros; reconocían los muelles y, reembarcándose al son de los dichos clarines, regresaban hasta Zorroza donde ya estaba prevenido el condumio cuyo copioso menú, seguramente no desmerecería de aquel que el viajero Laglancé, que poco antes había visitado la villa, nos describe como ofrecida a él y a otros extranjeros por un caballero particular bilbaíno: dos sopas, cinco platos de asado; luego cinco principios o sean entradas, a continuación cinco platos de finales y menestras; postres de crema, dulce y frutas, café, vinos generosos y bizcochos y el vino para todo pasto de Burdeos tinto y blanco.

Por aquella fecha, el Consulado que tantas preeminencias iba alcanzando, lo mismo en los actos civiles como en los religiosos, obtuvo del Señor de Vizcaya y Rey de España una cédula en que se declara que había de dársele el tratamiento de Señoría. Y pudo ver Icuza a su deudo, el Prior Barbachano, solemnemente sentado en la tribuna que, al lado de la Epístola, tenía reservada en la iglesia de Santiago el Consulado. Pequeñas vanidades que no embarazaban a éste el extender sobre la villa, cada vez más, su influencia traducida en obras como la que en gran parte le cupo en la creación de la Casa de Misericordia, la escuela de Náutica y otras muchas fundaciones e iniciativas.

Recreábase Icuza en contemplar el incesante trajinar e incansable dinamismo que en el puerto, talleres y oficinas de la villa podía apreciarse. Y la alegría y el peculiar buen humor de aquella esforzada gente parecían inyectar en su organismo, ya en vías de franca recuperación, nuevos deseos de un vivir activo. A ratos también, en esos momentos de reflexivo pensar en que la convalecencia suele ser fecunda, le venían a la mente ideas que la cruzaban como un relámpago para dejarla otra vez a oscuras. Eran tan sólo atisbos como los que nuestro conocido, el viajero Laglancé recientemente había tenido cuando, sin penetrar en el fondo de la cuestión, pero acertando dentro de su literal inexactitud a reflejarla tan fielmente como pocos lo hayan podido hacer, escribía de Bilbao y los vizcaínos en general: « ... parecen como colonia de industriosos extranjeros en los dominios de S.M. Católica ».

Otro viajero más ilustre que Laglancé había estado en Bilbao muy poco antes de que Icuza fuese a pasar su período de convalecencia allí. John Adams, uno de los proceres de la independencia de los Estados Unidos, el que defendió ante el Congreso la célebre Declaración de Independencia redactada por su colega Jefferson, actuó como figura descollante en la redacción de la Constitución y sucedió a Washington en la presidencia de la nación, estu

vo unos días en Bilbao, en enero de 1780, de paso en su misión a Francia, y aun se conservaría viva su figura en la memoria del padre político de Icuza, don José Antonio de Barbachano al que seguramente le fue presentado el visitante norteamericano por su amigo y predecesor en el priorato del Consulado bilbaíno don Diego de Gardoqui¹ de quien fue huésped Adams. Las impresiones que

1 Eate Gardogui fue luego Director del Comercio de Indias, Secretario del Despacho de Hacienda, y, entre otros cargos, ministro plenipotenciario «re a de los Estados Unidos».de Bilbao y Vizcaya se llevó el visitante y fueron más tarde confiadas a sus escritos, seguramente que, en su esencia al menos, les fueron conocidas a Gardoqui y Barbachano a través de la palabra amiga de Adams.

Nos cuenta éste en su Diario, sus impresiones sobre Bilbao a donde llegó después de un viaje por tierra desde el Ferrol lugar en que tuvo que desembarcar por averías en la fragata en que venía navegando desde Boston. De su paso por tierras de Galicia y Castilla extrajo penosa impresión por la miseria que pudo observar en pueblos, caminos y posadas. Señala, muy acertadamente, los desfiladeros de Pancorbo como - la frontera entre la antigua Castilla y Vizcaya * y entra en tierra vasca, haciendo su primera parada en Espexo (Alava) : *

Estamos en la mejor posada que he visto hasta ahora », escribe, aunque añadiendo: « Sin embargo, la cocina es como las españolas y la casa sin chimenea... ». Desde Espexo hace camino a Orduña cuya carretera tallada en la roca de la montaña describe, y por fin, llega a Bilbao donde el mismo día de su arribo (15 enero 1780) recibe la visita de bienvenida de Diego de Gardoqui y su hijo, banqueros, navieros y armadores, y en suma, una de las más fuertes firmas de la villa. Tras descansar el domingo, día 16, nos cuenta cómo el lunes

« Comí con los Gardoquis y un sobrino suyo. Después de la comida, los caballeros nos acompañaron 1 a la parroquia; luego a la antigua iglesia de Santiago, de la que, por cierto, por esos años fue párroco Don Joaquín Juan de Barbachano, tío político de Icuza² que ya se alzaba en 1300.a El altar mayor parece muy antiguo, labrado con figuras de madera muy bien hechas... Fuimos luego a la Casa de Contratación. Es una institución muy curiosa; cierto día del año, al comienzo de enero, todos los comerciantes de Bilbao se reúnen, escriben sus nombres en una papeleta que se coloca en una caja y extraen cuatro. Estos nombran un cierto número de consejeros o senadores ».

Anota, ese mismo día, en su diario: « Hay una academia en Bergara para la juventud de Vizcaya, Guipúzcoa y Álava... » y dice también que « Las tierras de Vizcaya están casi todas en manos del pueblo — muy pocos señoríos (lord-ships). El duque de Berwick y el duque de Medinaceli poseen algunas propiedades, pero no muy grandes... ».

El día siguiente (18) escribe: «Pasé el día andando por la ciudad; por el muelle del río, por el mercado. Vi muchísima fruta y verduras, coles, rábanos, zanahorias, remolacha, cebollas, etc.; manzanas, peras, etc.; pasas, higos, nueces, etc. Fuimos hasta la puerta de la ciudad por la que entramos; luego dimos la vuelta al monte, por las escaleras de piedra, y vimos excelentes jardines, verdura y vegetación. Volvimos y visitamos una librería... Después fuimos con los Gardoquis a ver tiendas y talleres; de vidrio, de vajilla, jugueteros, cuchillería. Nada muy extraordinario. Pero hay algunas tiendas y talleres bastante grandes y llenos de mercadería».

El 19, bajó con sus acompañantes al río a visitar a dos barcos norteamericanos allí anclados: el corsario "Rambler", de 18 cañones, al mando del capitán Lovat y el bergantín "Phoenix", de 14, al mando del capitán Babson, los que, a la llegada de la representación de su país, hicieron con sus cañones las salvas de cortesía y nos cuenta que « pasamos un día agradable ».

No les resultó tanto la estancia, en conjunto, por haber contraído todos fuertes resfriados. Por eso, la impresión sobre Bilbao la hallaremos mejor que en su diario en las páginas que escribió después sobre el gobierno de Vizcaya a donde puede leerse esto que sigue:

* Muchos escritores han atribuido su floreciente comercio a su situación; pero puesto que ésta no es mejor que la del Ferrol o La Coruña, este progreso es debido probablemente a su libertad. Recorriendo su pequeño territorio, uno se creería en Connecticut (uno de los más hermosos y ricos estados de la Nueva Inglaterra) ; en vez de las chozas miserables hechas de barro y cubiertas de paja, el país aparece lleno de grandes y cómodas casas y graneros de labradores; las tierras están bien cultivadas; y hay una clase labradora rica y feliz. Los caminos tan peligrosos e impasables en la mayor parte de España, son aquí muy buenos, habiendo sido construidos a costa de mucho trabajo».

Como se puede ver, venía a repetir, con otras palabras el mismo básico concepto que vimos en Laglancé.

Unos años después de su visita a Vizcaya (en 1787) escribía Adams su *Defence of Constitutions of Government of the United States of America*, obra p

olémica contra Tur-got, el famoso ministro francés quien había atacado las nuevas Constituciones de los diferentes Estados norteamericanos. No es este el momento de entrar en el examen de la tesis sostenida por Adams que, por otra parte, constituye una de las cuestiones básicas en Derecho Político. Sólo debemos señalar que Adams supo aprovechar su estancia de pocos días en Bilbao, como se ve en su obra que constituye un denso y extenso estudio histórico-político (que, por cierto, fue publicado mientras se estudiaba la constitución americana), cuando después de hablar de la república de San Marino, escribe:

- En un trabajo como éste, después de ese pueblo (por San Marino) que en Europa ha tenido la habilidad, valor y fortuna de preservar una voz en el gobierno, Vizcaya, en España, no debe ser en modo alguno omitida. Mientras sus vecinos ya mucho renunciaron a su soberanía en manos de reyes y clérigos, este pueblo extraordinario ha conservado su viejo idioma, su espíritu, sus leyes, su gobierno, y sus costumbres, sin innovación alguna, durante más tiempo que cualquier otro país de Europa ».

A continuación ofrece una síntesis histórica del pueblo vasco, exacta en lo principal, aunque no falten los errores producto de la época en que se escribieron. Pasa luego a señalar, con tendencia marcadamente favorable y como si el conocimiento breve, pero vivo y amistoso que de ellos adquirió guiara constantemente su pluma, los rasgos característicos de los vascos: « Tienen fama de ser los mejores soldados y marinos e incluso los mejores gentiles hombres de corte... » y agrega que son activos, vigilantes, generosos, valientes y fuertes y atestigua que • hasta ahora los reyes de España les han dejado en posesión de esas grandes inmunidades de las que son tan celosos»; y como ejemplo relata el incidente y tumultos suscitados sobre el impuesto de la sal en Bilbao en 1632. « Desde esa fecha el Rey no ha tenido delegado o representante alguno en el Señorío, excepto su Corregidor ».

Entra después a dar cuenta de la organización de la República vizcaína: « Aunque el gobierno es llamado democracia no se encuentra toda la autoridad o soberanía reunida en un solo centro; existen, al contrario, tantos gobiernos distintos como ciudades y merindades. El gobierno general (central) consta por lo menos de dos instituciones: el Señor o gobernador y el parlamento bienal (las juntas). Cada una de las trece subdivisiones subordinadas (las 9 merindades y las 4 villas) posee un gobierno organizado, con su magistrado supremo a la cabeza. Podemos juzgar de la forma de todas ellas por la de la metrópoli que se llama, en todas sus leyes, la noble e ilustre República de Bilbao. La ciudad tiene su alcalde, quien es a la vez gobernador y juez supremo, sus doce regidores o consejeros, fiscal, etc.... y por todos ellos, re

unidos en el palacio consistorial bajo los títulos de concejo, justicia, y regimiento, son hechas las leyes en nombre del Señor de Vizcaya, y confirmadas por él >.

Y continúa dando muchos otros detalles que confirman la honda impresión que en el espíritu del constitucionalista ñor-teamericano produjo el democrático régimen de la libre Vizcaya 1 de aquellos días y cuyo conocimiento es lícito pensar que, en parte al menos, lo obtuvo, directa o indirectamente, por medio de los Gardoquis y de Barbachano, miembro como sabemos de la ilustrada Sociedad de Amigos del País, quien, sin duda, hablaría más de una vez en sus veladas hogareñas de estas cosas a su hijo político Icuza despertando en éste indefinibles movimientos de ánimo.

Otros sentimientos hubieron también de herirle a éste, por entonces, en sus más íntimas fibras. La compenetración con la tierra natal es frecuente que lleve al hombre, como de la mano, a sentir hambre de Quien la creó. No es que nunca hubiera olvidado esto Icuza, porque sobre los mares no hay ateos; pero lo de ahora era distinto. No se trataba del repentino vuelco que en el corazón del hombre hace sentir el peligro y del grito, como de hijo desamparado, que en esos trances lanza al Poder que agita las olas y sabe amansarlas. Era algo más suave, más reposado y, al mismo tiempo, más hondo y más firme.

Y como guipuzcoano, marino y comandante durante tantos años de la "Nuestra Señora de Aranzazu", ¿cómo no habría de acudir, cuando tan cerca estaba, a la casa de aquella Madre a la que tantas veces había invocado en sus trabajos y peligros sobre las olas? Si su santuario está tierra adentro, como presidiendo los linderos de las cuatro regiones vascas peninsulares, la verdad es que siempre sus mayores favores han solido ser para los hombres de mar. Hacía siglos lo había escrito Esteban de Garibay: * Entre todas las suertes de gentes, las que más de ordinario acuden con largueza de limosnas son los mareantes que siempre que en sus naufragios y trabajos navales, invocan el nombre y devoción de esta santa casa son socorridos y remediados ».

Así la invocaron con sus ruegos y sus limosnas el gran Okendo en la batalla naval de Pernambuco; Legazpi al ir a zarpar para su gran jornada de Filipinas y Elcano, quien tras rodear al mundo, hubo de rendir su última singladura en la inmensidad del Pacífico... Nos place, pues, imaginar a Icuza quien, a fines del invierno de 1783, toma como peregrino, en compañía de su esposa, el camino de Aranzazu. Para describir su itinerario nos pueden servir estas palabras modernas: ' « ... salimos de aquí, de Bilbao, en dirección a Oñate. H

acía años que no llegaba en mis correrías a la típica villa de Elorrio, y de sde Elorrio, teniendo a la vista la desnuda peña de Udala, fuimos subiendo l a cuesta de Campanzar. Las hayas se envolvían en nieblas recibiendo un terco orvallo. En el alto mismo de la cuesta, en el portillo, una joven pastora, varonil, en esa edad en que empieza a acusarse el sexo, subía entre llovizna , con piel firme, tras unas ovejas.

Era toda una vida. Y bajamos a Mondragón. En Mondragón, mientras descansaban las caballerías, pudimos dar un ligero vistazo al pueblo. .. Llegamos a Oñate, a la señorial Oñate, a la caída de la tarde, entre llovizna. La calma de la villa se bañaba en orvallo... Pasada la noche... a las seis de la mañana , me asomé al balcón... Emprendimos a pie la subida al santuario de Nuestra Señora de Aranzazu... íbamos camino arriba, pian, pianito, entre frondosidad es recientemente lavadas por la lluvia,. En un adusto repliegue de la montaña a se alza el santuario, y junto a él el convento de franciscanos... >.

En los labios de Icuza iba, tal vez, temblando el antiguo romance:
Arantzazura egin det promes, edo gau edo egunez, edo gau edo egunez eta oñ utsetan eta doloz.

(He hecho promesa de ir a Aranzazu — o de día o de noche — o de día o de noche y — descalzo y con dolor).

Arantzazura bídea luze; ara orduko illuna. Santa Luzian begi ederrak argi egi ten digula.. .

(Es largo el camino hasta Aranzazu — para cuando allí se llega está oscuro — los hermosos ojos de Santa Lucía — nos van alumbrando).1

Llegados de noche o a la hora que fuere, eran muchos los peregrinos que per noctaban allí. « Pasan toda la noche en vigilia de rodillas en el templo, s iéndoles despertador contra el sueño, a unos la disciplina, a otros una cru z en el hombro a otros una cadena al pie... Esta severidad y rigor de penit encia se templea y suaviza con dulces músicas que en idioma vascongado se oy en algunas horas de la noche, componiéndose su armonía de diferentes coros, en número de ocho o diez personas cada uno que alternando las voces y cánt icos, entretienen devotamente los espíritus, para que pausen algún rato en tantas austeridades ».!

Al día siguiente, cumplido su voto y entregada su ofrenda, emprendía Icuza el camino de regreso, como quien surge de un baño de pureza, con el corazón ligero y en los labios alguna de las canciones allí escuchadas:
eficiencia a sus buques, la recompensa y debido estímulo a las tripulacione s, el plan conforme al cual conviene entrar a hacer el curso y otros detall

es al efecto son pesados y medidos por Icuza quien, se traslada a Madrid y hace entrega allí el día 9 del siguiente mes de mayo, de la « Noticia... » que a continuación insertamos y en que todo lo anterior se expone. Las acotaciones que al margen pone el Ministro, con sus aprobaciones o enmiendas, según los casos, nos dan más o menos todo el panorama del plan conforme al cual había de estructurarse el futuro Resguardo Marítimo de Caracas y las atribuciones, limitaciones y medios entre los que habría de moverse Icuza en su nueva etapa de celador del contrabando marítimo.

« Noticia de las embarcaciones que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas mantenía en aquella Provincia, para el resguardo de la Costa.

1? Fuerzas que tenía la Compañía.

» 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 12 hombres para el resguardo de las cercanías de Puerto Cabello, Punta de Tucacas y sus caños.

> Como tengo experimentado al principio de la paz que se hizo después de la guerra de 1762 y es muy natural, todas las embarcaciones que al presente están armadas en las colonias extranjeras, especialmente las holandesas, para hacer el comercio con las naciones amigas y neutrales, faltándoles ahora la libertad de ser admitidas de que durante la guerra gozaban, irán a la costa a ejecutar el del contrabando, como siempre lo han practicado, con las mismas balandras y demás embarcaciones que hoy tienen armadas. Por cuya razón, la entrada de la paz pide un resguardo de algunas más fuerzas que el que será menester después que queden bien castigados

los contrabandistas. Bajo este fundamento, soy de parecer que serán necesarios por ahora las embarcaciones del aparejo y porte siguientes: con la advertencia que, considerando a los americanos ingleses muy comerciantes y cebados al tráfico de aquella costa, con motivo de su admisión en aquellos puertos durante la guerra, es de temer aparezcan en ella con sus fragatas, bergantines y otras embarcaciones de fuerza, por lo que será necesario, para el debido respeto de las armas e imponer terror en la costa, llevar al principio.

« Enterado el Rey de cuanto propone Icuza en este plan, y en consecuencia de haber resuelto premiarle por sus anteriores servicios, se ha dignado concederle grado y sueldo de Teniente Coronel de Infantería, asignado sobre

la Tesorería de Caracas, con el correspondiente de Monte Pió Militar, en favor de su viuda e hijos. Y por lo que hace a los puntos de resguardo, ha determinado S.M. lo que va puesto al margen de cada uno. Fecho todo en 19 Mayo 1783 ».

Fuerza que necesita ahora el resguardo de Su Majestad.

» Una fragata de 24 a 30 cañones de 8 a 12 tiros de bala.

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

»Una goleta de 10 a 12 cañones.

»Tres lanchas que mantenía la Compañía y hoy están por cuenta de S.M,

»Una canoa con 12 hombres. Y en escarmentando bien al principio a los contrabandistas, podrá retirarse la fragata.

i Lo debe arreglar a su arribo a Caracas, con el nuevo Intendente de aquellas Provincias, y prevenirle así, desde luego, dando el duplicado a Icuza ».

«29 Pertrechos y provisiones navales que es menester llevar *.

> Mediante que en el día no tiene alia S.M. pertrechos de guerra ni municiones o provisiones navales y que la Compañía ha agotado sus almacenes con el último armamento en guerra para España, es necesario llevar arboladuras, jarcias, lonas, lonetas, crotonies, brines, breas, alquitrán, balería particularmente de pedreros, pinturas, armamento de mano de pistolas, sables y puñales de abordaje, que se deberán mandar trabajar« 39 Que se establezca una maestranza de 12 a 16 hombres para el servicio de guardacostas >.

» La Compañía mantenía en Puerto Cabello un maestro carpintero para dirigir las obras que necesitaban los guardacostas y sus navios con 20 o 30 oficiales carpinteros y calafates a quienes daba siete pesos mensuales, la ración diaria que se reputa dos reales, con el jornal de cuatro reales los días que estaban empleados para economizar en las obras que, a jornal de veinte reales que allí gana al día cada oficial carpintero o calafate salían muy costosas. Siguiendo la misma idea de ahorro hacia la Real Hacienda, conviene establecer una maestranza de 12 a 16 hombres, los cuales no estando empleados en el trabajo de guardacostas en tierra, podrían formar sus tripulaciones con la economía de sus sueldos y comidas.

s Como propone y que lo arregle a su arribo con el Intendente. Fecho ».

»Por el mismo principio de economía y para que los guardacostas estén siempre limpios sin tener que ir al puerto con frecuencia a limpiar sus fondos, importa se forren en cobre ,pues de este modo durará mucho más una carena y se hallarán las embarcaciones ligeras y sin perder su andar, punto el más esencial.

* Se dará providencia para que las dos embarcaciones que ahora ha de llevar y se han pedido a la Compañía vayan forradas en cobre. Fecho».

< 4? Que conviene ceder a la tripulación la carga de las presas reservando 1

os buques para S.M. ».

» La continua práctica que tengo del servicio de guardacostas me dicta será de grande estímulo para aquel resguardo el que S.M. cediese a favor de las tripulaciones los efectos que se apresen, quedando a beneficio de la Real Hacienda los buques apresados cual lo ha hecho el Rey con la Marina en la última guerra, señalando al Comandante la cuarta parte de la carga de las presas, porque de este modo se evitan los encuentros con los Jueces, sobre a i después de apresada la embarcación robaron de la cargazón las tripulaciones. Resultaría de esta providencia mayor beneficio a la Real Hacienda, porque exponiéndose la gente a mayores peligros y fatigas, cesará antes el comercio fraudulento, y en breve se haría el resguardo con muy pocas fuerzas, debiéndose advertir que, en los casos de abordaje, siempre se ha concedido la carga a las tripulaciones, cual lo ha practicado el Intendente.

* Este punto se arreglará de modo que el Comandante y las tripulaciones queden contentos.

> Se ha convenido Icuza en que se de la mitad a los Oficiales y tripulaciones, incluso él como Comandante, en no habiendo combate reñido con los apresados, y en habiéndolo con abordaje, se les cederá por S.M. el todo de las cargazones. Fecho s.

* 5º Conviene dar alguna graduación a los Oficiales guardacostas ».

> Convendría que S.M. condecorase con alguna graduación a los capitanes y oficiales de guardacostas para moverles al mejor desempeño.

» Don Juan Antonio de Careaga que ha servido muchos años a la Compañía en guardacostas, bajo mis órdenes, es un sujeto muy activo y celoso del servicio, por lo que le destiné con una guardia de 20 hombres para resguardar los puertos de Chuao, Cepo y Perulata, por cuyos parajes se hacían muchas introducciones, y desempeñó tan bien su comisión en varios encuentros con los contraventores, que desarraigó el contrabando en aquellos puertos. Aun hoy subsiste en aquella costa con guardia por mar y tierra, a instancia de vuestro Intendente. Y, para que en lo sucesivo continúe con el mismo amor y celo, es acreedor a que la piedad del Rey le honre con alguna graduación. t Se les atenderá, según su mérito y a Careaga le concede S.M. desde luego, el grado y sueldo de Teniente de Infantería. Fecho el despacho ».

i 6' Forma de entrar a hacer el curso ».

»El modo de escarmentar y aterrar a los contrabandistas es salir de España con dichas tres embarcaciones de fragata, bergantín y balandra y, recalando en la isla de Trinidad, recorrer toda la costa hasta Puerto Cabello, de suerte que se : apresarán las más de las embarcaciones que se hallasen tratando en las costas, y dejando la fragata en dicho Puerto Cabello, si pareciese conveniente al Comandante, seguir, con las otras dos embarcaciones, hasta el Sa

co de Maracaibo, con lo que se barrería toda la costa de Santo Domingo, y proveyéndose allí de lo necesario, seguir a la isla de Puerto Rico donde, sin duda, habrá mucho contrabandista; limpiar aquella isla y luego volver a la costa firme hacia la Margarita y, sin parar, dar segunda recorrida hasta el Saco de Maracaibo, con lo que, indispensablemente, se les cogería descuidados y se apresarían las más de las embarcaciones que se hallasen tratando. Y es creíble que, con las pérdidas que experimentarían, quedasen en las islas extranjeras escarmentados.

«Aprobado. Pecho».

. 79 Facultades que conviene dar al Comandante *.

* No deberán los Oficiales Reales mezclarse con los guardacostas, ni menos entender de sus destinos y sólo en caso necesario deberán auxiliarse unos a otros para el mejor servicio de S.M.

* Los guardacostas podrán rondar con sus embarcaciones menores y reconocer en todos los puertos cualquiera embarcación que recelen pueda tener efecto de ilícito comercio. Para que el resguardo se haga con el tesón correspondiente es preciso dar facultades amplias al Comandante, no sólo para el fin de destinar los guardacostas a los cruceros y parajes que hallare más conveniente, sino también para perseguir a los contrabandistas, tanto en la mar como en tierra, cual las ha tenido en los tiempos que ha estado mandando los guardacostas por la Compañía, confiriendo mandos, apeando oficiales, según el mérito y demérito de ellos, lo que ha producido el deseado efecto de exterminar el contrabando enteramente, según puede informar la Compañía de Caracas.

« Se le dará por S.M. patente de guardacostas, no sólo para las de Caracas y demás de aquella Capitanía General, sino también para las demás de nuestras Indias Occidentales donde conviniere que recale y se concederán facultades amplias sobre sus subalternos; pero en lo demás arreglará sus funciones con el Intendente a quien se le prevendrá lo conveniente en el asunto, expresándole cuanto interesa el servicio en ello.

i Se hizo esta prevención ».

* El Comandante podrá hacer uso de las falúas y otras embarcaciones menores que hubiere en los puertos, para asuntos del Real Servicio, y enviar a la visita de las embarcaciones su bote con oficial para ver si se hace el debido reconocimiento, porque he experimentado varias veces, que andando calas y ensenadas, se hacían desde La Guaira, Puerto Cabello, Cumaná y Margarita con Curazao muchos comercios clandestinos.

* Como se está poblando la isla de la Trinidad, procurarán introducir contrabando en la costa firme desde las islas extranjeras, alegando en caso de encuentro con guardacostas, que las corrientes, que los recios vientos, que la falta de agua les ha obligado a recalar o tomar puerto, cual ha sucedido anteriormente, y, para en estos casos, será conveniente dar al Comandante una instrucción sobre el modo de obrar en semejantes encuentros.

• Los holandeses de Curazao y Ulúa suelen pasar a la costa firme a pescar tortugas y cortar leña. Con este pretexto hacen sus introducciones. Muchas veces se les han quitado los barcos y echado a pique notificándoles que, si volvían, se les llevaría prisioneros, por lo que en lo sucesivo, después de estar amonestados, si reinciden, será preciso hacerlos prisioneros porque también hacen de espías, inquiriendo el destino de los guardacostas. «Se pide una instrucción para el modo de gobernarse con navios sospechosos». « Esta instrucción se mandará al Intendente que la forme y que la comunique también al nuevo Gobernador de la Trinidad. Fecho ».

> Las tripulaciones de las embarcaciones apresadas deberán enviarse al castillo de San Juan de Ulúa de Veracruz, porque si se destinan a Puerto Rico, se escapan fácilmente, sobornando a los guardias con dinero que les envían de Curazao. La mayor parte de las tripulaciones de los barcos holandeses se componen de esclavos cuyos amos, al tiempo que salen para el trato, les dan un papel de libertad, para decir que son libres, en caso de ser apresados. Por esta razón, conviene hacer una pesquisa exacta para descubrir los esclavos y a éstos venderlos en Veracruz para las minas, de donde jamás vuelvan, aunque no rindan más que 50 pesos cada uno, porque experimentando los judíos de Curazao esta pérdida, se contendrán en el trato. «Del destino de los prisioneros libres y esclavos». < Así se prevendrá al Intendente con quien se pondrá este Comandante de acuerdo. Pecho ».

> Otra máxima se pudiera adoptar que, tal vez, produciría mejor efecto y es la de dar libertad a todos los marineros apresados con toda su ropa y medios de volverse luego a casa, siempre que no riñan o hagan extraordinaria diligencia para la huida, porque viendo los comerciantes de Curazao que la marinería ni trabajaba ni reñía, se cansarían con sus pérdidas; más siempre que hagan defensa deberán ser destinados al presidio de San Juan de Ulúa. « Idea de nueva forma de tratar a los prisioneros libres », « Debe tratarlo con el Intendente y que éste avise para la aprobación de lo que resuelvan. Pecho ».

"Para arreglar los puntos que se ofrezcan, tomar cuenta? y otras ocurrencias, conviene dar al Comandante un sujeto graduado de Secretario de la Comandancia o de Comisario de Guerra.

e 8? No se necesita esta graduación para el que Heve la pluma al Comandante. El que hubiere de ser lo tratará también con el Intendente *.

* Madrid, 9 de Mayo de 1783.

* Vicente Antonio de Icuza t.1

Como se dice en la primera acotación marginal puesta por el ministro Calvez a la - Noticia...» de Icuza que acabamos de leer, el Rey, con fecha 19 del mismo mes de mayo, concedía al marino guipuzcoano grado y sueldo de Teniente Coronel de Infantería « para que ejerza con mayor decoro la expresada Comandancia » a que se le destinaba, como se dice en despacho que con esa misma fecha de 19 de mayo, dirige Gálvez al Intendente Saavedra que comienza así:

« Respecto que con la extensión del comercio libre a esas Provincias quedó relevada la Real Compañía Guipuzcoana de las cargas que tenía y eran consiguientes al privilegio exclusivo con que hacía su comercio en ellas, entre otras las de mantener el resguardo marítimo de esas costas, cuyo objeto, como tan interesante al estado de los Reales intereses y al bien de esos vasallos, aunque en todos tiempos ha debido y debe mirarse según lo demanda su importancia, pide en las presentes circunstancias la mayor atención, pues faltando a las colonias extranjeras, especialmente la holandesa, la libertad que durante la guerra han gozado de hacer el comercio en siempre que no riñan o hagan extraordinaria diligencia para la huida, porque viendo los comerciantes de Curazao que la marinería ni trabajaba ni reñía, se cansarían con sus pérdidas; más siempre que hagan defensa deberán ser destinados al presidio de San Juan de Ulúa,

« Idea de nueva forma de tratar a los prisioneros librea ». * Debe tratarlo con el Intendente y que éste avise para la aprobación de lo que resuelvan. Fecho ».

»Para arreglar los puntos que se ofrezcan, tomar cuenta? y otras ocurrencias, conviene dar al Comandante un sujeto graduado de Secretario de la Comandancia o de Comisario de Guerra.

No se necesita esta graduación para el que lleve la pluma al Comandante. El que hubiere de ser lo tratará también con el Intendente *.

» Madrid, 9 de Mayo de 1783.

Como se dice en la primera acotación marginal puesta por el ministro Calvez a Ja «Noticia...» de Icuza que acabamos de leer, el Rey, con fecha 19

del mismo mes de mayo, concedía al marino guipuzcoano grado y sueldo de Teniente Coronel de Infantería * para que ejerza con mayor decoro la expresada Comandancia » a que se le destinaba, como se dice en despacho que con esa misma fecha de 19 de mayo, dirige Calvez al Intendente Saavedra que comienza así:

« Respecto que con la extensión del comercio libre a esas Provincias quedó relevada la Real Compañía Guipuzcoana de las cargas que tenía y eran consiguientes al privilegio exclusivo con que hacía su comercio en ellas, entre otras las de mantener el resguardo marítimo de esas costas, cuyo objeto, como tan interesante al estado de los Reales intereses y al bien de esos vasallos, aunque en todos tiempos ha debido y debe mirarse según lo demanda su importancia, pide en las presentes circunstancias la mayor atención, pues faltando a las colonias extranjeras, especialmente la holandesa, la libertad que durante la guerra han gozado de hacer el comercio en esas Provincias, no omitirán medio alguno para continuarlo clandestinamente, ocupando en el contrabando las embarcaciones que hoy tienen armadas para el comercio que han estado haciendo en nuestras posesiones. Con esta consideración ha tomado S.M. con sus respectivos armamentos el bergantín "Nuestra Señora del Coro" y la balandra "Nuestra Señora de Aranzazu", pertenecientes a la citada Compañía y existentes el primero en el puerto de Pasajes y la segunda en la bahía de Cádiz, para que vayan a emplearse en el resguardo de esas Provincias, como antes lo estaban; y se ha dado providencia para que pasando inmediatamente a Cádiz el bergantín se forre igualmente que la balandra en cobre y se equipen ambos buques de cuanto necesiten para su completo armamento y pida don Vicente Antonio de Icuza, Teniente de Fragata de la Real Armada, a quien ha nombrado S.M. Comandante del enunciado Resguardo Marítimo de esas costas, y concediéndole, en premio de sus anteriores servicios y para que ejerza con mayor decoro la expresada Comandancia, grado de Teniente Coronel de Infantería con el sueldo de vivo asignado en esa Tesorería principal de que se le ha expedido el correspondiente despacho, y habiendo declarado S.M. a este Oficial en calidad de Teniente Coronel, comprehendido en el Montepío militar para que gocen de su beneficio su viuda e hijos, deberá sufrir los correspondientes descuentos de su haber a favor del mismo por los servicios que ha hecho y continúa haciendo don Juan Antonio de Careaga en el Resguardo Marítimo y para que sirva de estímulo a los demás oficiales que se destinen a él, le ha concedido S.M. grado y sueldo de Teniente de Infantería en los mismos términos que a Icuza de que igualmente se le ha expedido el respectivo despacho. Luego que estén aprestados en Cádiz el bergantín y la balandra mencionados, saldrán mandándolos el expresado Icuza y se dirigirá a recalar en la isla de Trinidad con el fin de recorrer toda la costa

hasta Puerto Cabello y seguir, sin entrar en el puerto hasta el saco de Maracaibo, tirando después a la costa de Santo Domingo y proveyéndose allí de lo necesario, seguirá a la isla de Puerto Rico de donde volverá a la costa firme, hacia la Margarita, para dar segunda recorrida hasta el saco de Maracaibo...».¹

Desde aquí, sigue repitiendo, en líneas generales, el plan de Icuza y comunicando al Intendente que el Rey deja a su prudente arbitrio y discreción tomar las medidas que estime necesarias, de acuerdo con Icuza, respecto a pertrechos, maestranza, presas, recompensas a las tripulaciones, etc., etc., firmando el despacho en Aranjuez, a 19 de mayo del año 1783.

Por otra parte, con fecha 28 del mismo mayo, se extendía por el Rey Carlos III, en Aranjuez, la Real Patente de Corso y pasaporte en que, con todas las fórmulas de rigor, se autorizaba a Icuza, Comandante del Resguardo Marítimo de Caracas, para hacer el corso, no sólo en las costas de aquella Capitania General, sino también en las demás de las islas de Barlovento y de las Indias Occidentales.¹

Pocos días antes, el 20 del citado mes, Calvez había firmado en el mismo real sitio de Aranjuez, un despacho dirigido al Capitán General de Caracas que reza así:

« El Rey ha nombrado por Comandante del Resguardo Marítimo de esas costas al Teniente de Fragata Don Vicente Antonio de Icuza, y concediéndole en premio de sus anteriores servicios y para que ejerza con mayor decoro dicha comisión, el grado de Teniente Coronel de Infantería, con el sueldo de vivo, de que se le ha expedido el correspondiente despacho que acompaño a V.S. para que, lo entregue al interesado a su arribo a esa capital. Y habiendo declarado S.M. a este oficial comprendido en la clase de Teniente Coronel, en el Monte Pío militar, para que su viuda e hijos gocen de los beneficios del citado Monte, le aviso a V.S. para su inteligencia »²

Tomadas por la Corte estas altas medidas iniciales, tocábale a Icuza comenzar a actuar en la organización de su empresa, visando y dirigiendo los preparativos de la misma, tarea en que le veremos ocupado en el siguiente capítulo.

3 — San Sebastián: Preparativos de salida

Para cuando las anteriores Reales disposiciones fueron dadas, Icuza estaba ya camino de su casa de Bilbao desde donde escribía a Calvez como sigue: «Excelentísimo Señor: Tengo el honor de ofrecer a V.E. mis respetos y notificarle mi arribo a esta villa, de donde pienso marchar luego a San Sebastián a visar el apresto del bergantín de mi mando, para cuya carena me avis

a el Director de la Compañía de Caracas de dicha ciudad haber pedido a Bayona las planchas de cobre necesarias. Espero desde Pasajes dar cuenta puntual a V.E. del estado que tuviere aquel armamento. Entre tanto, quedo rogando al Señor guarde la vida de V.E. muchos y felices años. Bilbao y junio 2 de 1783 s.1

Con referencia a algunos puntos de inmediata urgencia y concretamente del de las planchas de cobre de que en la anterior se habla, la Mesa escribe a Calvez lo que sigue:

« Señor:

> En orden de 19 de Mayo se previno al Presidente de Cádiz que el bergantín el "Coro" que se halla en el puerto del Pasaje y ha resuelto S.M. tomar a la Compañía para el resguardo de las costas de Caracas, debía pasar a forrarse en cobre en aquella bahía; igualmente que la balandra "Aranza-zu" que existe en ella. En este concepto, se pasó oficio al señor Valdés para que de aquel arsenal se franquearan las planchas necesarias para ambos buques, y contestó S.E. haber dado la orden, conveniente al efecto.

* Lo mismo se previno a los Directores de la Compañía quienes contestaron sobre este particular, que habiendo manifestado Icuza de palabra que el bergantín debía forrarse en cobre, encargaron se ejecutase así, pidiendo a las fábricas de Balmaseda las planchas de cobre necesarias. Y en carta del 2 de 1 corriente dice el mismo Icuza desde Bilbao, le avisaba el Director de la Compañía en San Sebastián, haber pedido a Bayona las planchas de cobre necesarias para dicho bergantín lo que ha parecido a la Mesa deber hacer presente a V.E. para que, si estima V.E. conveniente se forre en Pasajes este buque, una vez que parece hay proposición para ello, se prevenga así a los Directores para que no varíen la providencia mediante el aviso que se les dio de que debía pasar a Cádiz a forrarse allí.

» En cuanto al justiprecio que debe hacerse de este buque en Pasajes, sólo se previno a los Directores, como mandó V.E., ¡o acordasen con el contador Anduaga y don Vicente Icuza, previniéndolo así a San Sebastián, pero no se le advirtió a Anduaga de ello por esta vía, lo que también hace presente !a Mesa por si estima V.E. conveniente se ejecute. Junio 7 de 1783 ».'

Calvez, en 10 del mismo mes, presta su acuerdo a lo que la Mesa propone e inmediatamente se envía despacho a los Directores de la Real Compañía Guipuzcoana previniéndoles se haga en todo a tenor de la carta anterior. Por otra parte se escribe al Contador de San Sebastián don Miguel Cipriano de Anduaga para que ordene hacer el justiprecio del bergantín y tome nota de lo que se vaya gastando en forrarlo de cobre, pertrechos, etc., etc.2

La orden referente al justiprecio del bergantín fue cumplida apenas llegada a su destino como puede verse por el documento que a continuación se inserta:

« Declaramos nosotros Don Manuel y Don Ramón de Aiz-purua, padre e hijo.

Maestros Constructores y Peritos nombrados para el reconocimiento y avalúo del bergantín "Nuestra Señora del Coro", propio de la Real Compañía Guipuz-coana de Caracas que se halla en este puerto: el primero por el señor don Ignacio Antonio de LopeoJa, Director de ella y el segundo por los señores don Cipriano Miguel de Anduaga, Comisario Interino de Marina y don Vicente Antonio de Icuza, Capitán de Fragata de la Real Armada; y habiendo ejecutado, según nuestro leal saber y entender y ambos de conformidad, avaluamos sólo su casco que es de material sabina, construido en la isla de Eermuda, en cuarenta y cinco mil reales de vellón que se sacan al margen 45.000

» Asimismo hemos reconocido toda su arboladura pendiente que igualmente apreciemos en 12.573

» Son reales de vellón 57.573

• Importan las dos partidas antecedentes la cantidad de cincuenta y siete mil quinientos setenta y tres reales de vellón.

Y para los efectos que convengan, firmamos el presente avalúo en este puerto del Pasaje, a 18 de Junio de 1783 «-1

Realizado el justiprecio del "Coro", que pasa inmediatamente de la propiedad de la Compañía a la del Rey, comienzan a efectuarse en dicho navio los trabajos indispensables de aprontamiento, comenzando por el de su carena a lo cual y otros particulares se refiere la carta que Icuza dirige a Calvez y que a continuación copiamos:

« Excelentísimo Señor:

>Señor: Habiéndose justipreciado el bergantín "Coro" y señalado las obras que se le deben hacer, se está trabajando con viveza en su carena, que procuraré se acabe lo más breve que se pueda, y mediante a que en Burdeos hay embarcación para este puerto, podrán estar aquí sin dilación las planchas de cobre, pues se ahorrará mucho y se ganará tiempo en forrándose aquí, porque a hacerse esta maniobra en Cádiz era perder el trabajo adelantado aquí.

» Con las obras que se le hacen, el bergantín quedará en tan buen estado que, en mucho tiempo podrá servir sin mayor que hacer.

» El palo de la balandra "Aranzazu" creo que está inservible, por lo que V.E. ordenará se le ponga otro y en lo sucesivo daré cuenta a V.E. de lo que se adelanta en la habilitación.

» Nuestro Señor guarde la vida cíe V.E. los muchos y felices años que he de menester.

» San Sebastián, 23 de Junio de 1783..a

Mientras se trabaja en la carena del bergantín cuyo • guardianaje » estaba, por cierto, a cargo de Lorenzo de Altuna, según recibo que éste firma, certificando haberle sido pagada por don Juan Agustín de Iradi, Veedor de Marina

de la Real Compañía Guipuzcoana, la cantidad de 120 reales « por treinta días de guardianaje de dicho bergantín- (El Pasaje, 30 de junio de 1783) ,3 se da cuenta a Icuza de la adquisición de otro navio más para incorporarlo al servicio de guardacostas de Caracas y de otros particulares respecto al apresto de los navios, etc., etc.1 (3 Julio), Kefiriéndose a esta última comunicación, escribe Icuza a Calvez:

* Excelentísimo Señor:

» Con la muy apreciable carta de V.E. de 3 del presente mes, he recibido la patente pasaporte Real por el cual me autoriza el Rey para hacer el curso no sólo en las costas de las Provincias e Islas dependientes de la Capitanía General de Caracas, sino también en las demás de Barlovento y de las Indias Occidentales donde conviniere recalar para impedir el contrabando, y que do en dar el debido cumplimiento a lo que se me previene en la referida patente, y a V.E. tributo las más atentas gracias de la nueva confianza que merezco a la piedad del Rey.

» La carena del bergantín "Coro" se halla ya al concluir y sólo aguardo a que lleguen las planchas de cobre, que ya debían estar aquí, según aviso que tuvo de Burdeos el Director de la Compañía de haberse embarcado el día 4 de éste, y tan luego como lleguen se hará forrar y inmediatamente se habilitará con la mayor brevedad posible, pues aseguro ingenuamente a V.E. que deseo verificar mi salida cuanto antes, y no dejo día sin ver las obras que se le hacen al bergantín y se le ha dado tan buena carena que en mucho tiempo no necesitará de obra mayor, a menos de algún accidente imprevisto, y me alegraré que a mi arribo a Cádiz encuentre el bergantín la "Candelaria" y balandra "Aranzazu" habilitados para luego salir a mi destino.

» Así mismo quedo advertido que en orden de 19 de Mayo último, comunicó V.E. al nuevo Intendente de Caracas lo resuelto por S.M. sobre cada uno de los particulares relativos al resguardo de aquellas costas que yo propuse en papel de 9 del mismo mes y que con la propia fecha dirigió V.E. al Capitán General de Caracas los despachos con grados de Teniente Coronel de Infantería a mi favor y de Teniente también de Infantería al de don Juan Antonio de Careaga, empleado en aquel resguardo, con el sueldo de vivos.

• Por lo respectivo a la nota especificada que V.E. me pide de los Pertrechos y Provisiones Navales que deban llevarse a Caracas y expuse en el artículo 2f> de mi papel, adjunta hallará V.E. la nota de lo que hoy contemplo más urgente y también de lo que indispensablemente se habrá de enviar más adelante de todo lo cual podía encargarse la Compañía de llevarlo a Carac

as en uno de sus navios siendo del agrado de V.E. y me persuado que aquí podrán costar menos que en Cádiz y como las embarcaciones de mi mando han de ir armadas y tripuladas en guerra, les quedará poca capacidad aún para llevar lo más preciso, además de que perderían su estiba y andar, y como primero he de dar dos recorridas, sería preciso entrar antes en puerto a dejar los referidos pertrechos, y si V.E. dispone que vayan a Cádiz, podrán embarcarse en algún registro que vaya a La Guaira, y más adelante podrá V.E. disponer el envío de lo que contiene la segunda nota; pues para mantener el debido resguardo de aquellas costas siempre se habrán de llevar, y bueno será se verifique cuanto antes, porque no suceda, que a resultas de alguna avería mayor por temporal o combate, no puedan salir al mar los guardacostas.

» Nuestro Señor guarde, la importante vida de V.E. los años que he menester . San Sebastián, 11 de julio de 1783 «

Icuza acompaña su anterior carta de dos notas muy nutridas. La primera lleva por título: « Nota de los pertrechos y provisiones navales que en el día se consideran necesarias, así para las lanchas corsarias, como para los bergantines y la balandra "Aranzazu", y en esta nota van detallados cantidad de artículos que se agrupan en tres secciones: planchas de cobre, jarcia y arboladura; la segunda es la «Nota de los pertrechos y provisiones que en el día se consideran necesarias para tener de repuesto almacenados para servicio de guardacostas » y se detallan también cantidad de artículos que se agrupan en lonas, jarcias y arboladura. San Sebastián, 11 de Julio de 1783 >

A la vista de lo anterior, el ministro Calvez comienza por poner en la misma carta de Icuza una nota marginal que dice así:

« Encargúese ahora a los Directores de la Compañía la compra y conducción de los renglones de la primera nota, bergantín "Nuestra Señora del Coro" y los destinados para la balandra "Aranzazu" lo que hago presente a V.E. para que hallando justa esta solicitud, ordene V.E. si dicha tercera parte deberá correr la suministración por la contaduría de la Compañía en San Sebastián o por la de Reglamentos.

» El capítulo tercero de mi papel que presenté a V.E. trata del establecimiento de una Maestranza en Puerto Cabello con un Maestro carpintero hábil para dirigir las obras de los guardacostas con doce o dieciséis carpinteros y calafates cuyo punto determinó S.M. para que acordase allí con el Intendente y contemplando que no habrá maestro alguno que esté impuesto en forrar en cobre las embarcaciones, me pareció conveniente el que se destine al Maestro Agustín de Indo que es quien ha carenado el bergantín, siendo capaz para desempeñar debidamente su obligación, señalándole el sueldo y ración en los mismos términos que el que mantenía la Compañía.

» Dios guarde, etc., etc. «-1

Pocos días después vemos se aprueban los nombramientos de José de Elduay en y Manuel Francisco Nasarre para escribanos del bergantín "El Coro" y la balandra "Aranzazu", respectivamente.²

Sobre estos dos escribanos y sobre lo que la colaboración de los de esta profesión significaba en los buques corsarios, había escrito Icuza (20 agosto 1783) lo que sigue:

t La plaza de escribano es indispensable en cada buque, así para tomar cuentas de consumos a los oficiales de cargo, como para llevar la alta y baja de tripulación, enfermos y demás que ocurra, como para los inventarios de presas que se hicieren: para lo que he destinado para el bergantín a Don José de Elduayen por ser sujeto idóneo e instruido y acreedor por haber servido en las reales contadurías de la isla Margarita, Puerto Rico y La Guaira de donde tuvo que retirarse por enfermo. Y para igual empleo en la balandra "Aranzazu" me parece a propósito Don Manuel Francisco Nasarre quien ha hecho su solicitud a V.E. pues ha navegado antes bajo mis órdenes y lo he experimentado fiel y puntual en el cumplimiento de su obligación; y espero que V.E. apruebe siendo de su agrado estos nombramientos ».

De Elduayen sabemos, además, por solicitud de empleo en tierra por achaques de salud que, en el siguiente año de 1784, dirige a Calvez, que era « Vecino concejante en la plaza de Fuenterrabía en donde tengo mi familia... » Hace constar también que en la fecha está sirviendo - en guardacostas, llevándole la pluma a Don Vicente Antonio de Icuza... »¹

Había que ir pensando en llenar con hombres adecuados otros puestos de importancia y de ello se ocupa Icuza en los días que siguen, como lo podemos ir viendo en la correspondencia que mantiene casi a diario con el ministro Gálvez.

Así, con fecha 22 de agosto, le escribe diciéndole, entre otras cosas, que para capitán de la balandra "Aranzazu" ha elegido a don José Antonio de Álzate, oficial de toda confianza, buen soldado, como lo tiene acreditado y mejor marinero que acaba de llegar de La Habana.¹

Había que pensar también en los médicos. Icuza recomienda a don Domingo de Zubicoeta, natural de Lazcano (Guipúzcoa) « Cirujano aprobado por el Real Protomedicato y por la Universidad de Montpellier ». Es el hombre indicado

o para el puesto, no sólo por sus títulos sino, como dice Icuza en su recomendación al Ministro, porque conoce los parajes en que se ha de desempeñar « pues ha cursado en ellos largos tiempos con muchísimo crédito, de que soy el más fiel testigo ».2

Otro más surge cuya personalidad la tenemos dibujada en el memorial que eleva al ministro Gálvez y que suena como sigue:

«Don Juan Carlos de Merica Echeverría, Cirujano aprobado por el Real Protomedicato, puesto a la obediencia de V.E. con la rendida veneración dice: Que como tal cirujano ha navegado en los navios de la Real Compañía de Caracas y en los guardacostas de aquella Provincia, durante la guerra fue apresado dos veces de los ingleses y últimamente por el Almirante Rodney en ocasión que se embarcó con el convoy de la expresada Real Compañía; en cuyos viajes desempeñó su obligación a entera satisfacción de los respectivos capitanes y demás subalternos. Y habiéndose restituido de la prisión a el puerto del Pasaje, y fabricándose en él los navios de guerra "San Fermín" y "San Sebastián", por los buenos servicios y reputación que adquirió logró de la piedad del Rey fuese nombrado para asistir a la Maestranza, como lo ha hecho con el mayor esmero. En esta atención y la de hallarse el suplicante embarcado en el bergantín titulado "Nuestra Señora del Coro", del comando del Capitán de Fragata don Vicente Antonio de Icuza que debe ir a Cádiz a incorporarse con otras embarcaciones que se hallan habilitadas con destino para guardacostas de la misma Provincia de Venezuela, recurre a la benignidad de V.E. con la reverente súplica que hace a fin de que V.E. se digna nombrarle para cirujano de una de dichas embarcaciones, mediante a hallarse con el muerto que queda expresado y prevalecer en el suplicante la correspondiente aptitud para desempeñar su obligación.

> Así lo espera, etc., etc. Pasaje, 26 de Agosto de 1783.

Juan Carlos de Merica Echeverría*.1

En la nota que el Ministro pone al margen de esta solicitud se dice que en la lista que envió Icuza está en blanco el cirujano para el bergantín "Coro".

Como no hay nombrado hasta ahora otro que Zubicoeta, se espera el aviso de Icuza desde Cádiz para resolver en definitiva.

Para el 1 de septiembre ya tiene listo el rol de la tripulación del bergantín "Coro". En el cuadro de oficiales siguen a Icuza el capitán Domingo de Jauregui y el Teniente Andrés de Caperuchiqui, viene después la lista de « Oficiales de mar» el condestable Usobiaga, el guardián Ansurizar, el patrón de bote Iturria, etc., etc.; luego una decena de carpinteros y; calafates destinados a la maestranza de Puerto Cabello, bajo las órdenes de Agustín de Indo; después « Marineros para el bergantín y la balandra » que están agrupados por pueblos de origen: 49 donostiarras, 4 de Hernani, 5 de Oyarzun, 3 de Pasajes, 1 de Irún y 14 de Motrico. Siguen los <• Pajes par ambos bu

ques - 14 en total, entre los cuales hay un Jua Manuel Icuza que no sabemos lo que tendría que ver • nuestro Comandante. Finalmente, los « Oficiales para la balandra "Aranzazu": Capitán, José Ignacio de Álzate; Teniente, Ramón Alardin; Ídem, Ignacio Emasabel, Juan Martiarena; José Iturriaga y Alejo Olaizola, 124 hombres en total».1 Acompaña a la lista una carta que dirige a Calvez y dice así:

* Excelentísimo Señor:

> Despachado enteramente, el mal tiempo me tiene detenido en el puerto, y a l primer instante que mejore daré vela. » Incluyo a V.E. el rol de la tripulación que lleva esta bergantín y el pagamento de tres mesadas de anticipación que se les ha suministrado para su habilitación, como suele ejecutarse con las dotaciones de embarcaciones que se destinan a Indias.

> Considerando que en Cádiz en el día no faltará marinería de aquel país, no lievo mayor número de éste para tripular las embarcaciones de mi comando con gente que sea mezclada de varios países, pues es motivo de estímulo para unos y otros en los casos que se ofrezcan de funciones, porque así lo tengo experimentado.

> Don Juan Martiarena que está en la dotación de la balandra "Aranzazu" es mozo de espíritu, y lo llevo para ponerlo en las lanchas corsarias, pues conviene que estas embarcaciones tengan un oficial para la debida subordinación, y no atrepellen los patrones, por falta de inteligencia, alguna embarcación de lícito comercio fundándose, quiméricamente, sobre cualesquiera pretexto, y a veces llevando embarcaciones que navegan debidamente por presas, resultando gastos y muchos disturbios, por lo que me ha parecido indispensable este oficial más, pues la balandra tiene suficientes con capitán y dos subalternos.

»La asignación de sueldos a los oficiales me ha parecido no pasa de los justos límites, considerando lo penoso del ejercicio de andar en los climas de América, continuamente en la mar a toda inclemencia de sol y aguas y la poca comodidad que prestan los buques, siendo así que cualquier piloto lleva en un navio mercante cincuenta pesos mensuales; pero la esperanza que fundan que sus servicios serán premiados, les ha hecho admitir la propuesta con buena voluntad, y por que todos ellos aspiran a hacerse felices, si se les presentan ocasiones en que manifestar su espíritu, por lo que espero sea a satisfacción de V.E.

» Nuestro Señor, etc., etc. San Sebastián, septiembre 1 de 1783 .-1

Listo, pues, lo tocante al personal, aunque por lo que se refiera a marinería haya de completarse con gente de Cádiz o de Venezuela « para que sea mezclada de varios países » y sea así « motivo de estímulo para unos y otros e en los casos que se ofrezcan de funciones », había que dar también el último toque a todo lo referente a los aprestos materiales de los cuales dan testimonio los diversos documentos que tenemos a la vista y se refieren a distintas facetas de los mismos. Así el recibo que firma Juan Sebastián Dubois de Luiset, Maestro Pintor por 480 reales de vellón que le son entregados por don Juan Agustín de Iradi, Veedor de Marina de la R.C.G. de Caracas, - por pintar cuatro banderas y dos gallardetes con armas reales para el uso y servicio del próximo viaje del bergantín "Nuestra Señora del Coro" ».2

Ignacio de Odriozola nos dirá, por su parte, haber recibido del mismo Veedor Iradi, la cantidad de 164 reales y 17 maravedises « por jornales, ladrillos y yeso consumidos en la ejecución de cocina nueva y composición de un horno » en el dicho bergantín.3

Serán 210 reales de vellón los recibidos por José de Iñigo, « por 21 días trabajados en el "Coro" en hacer la masilla blanca para los clavos y costuras de los costados, para aferrar de cobre, pintar enteramente dicho bergantín por dentro y fuera, empavesar las cureñas, canoas, remos, etc., a 10 reales diarios *.4

La tarea de Ignacio de Candarías fue la de « embocar con piedra imán cuatro agujas de marear y marcar, arreglar diez ampolletas y poner revisas a las banderas y gallardetes, para el servicio del bergantín nombrado "Nuestra Señora de Coro". Por esas labores Candarías, quien se titula Piloto Mayor de la salida de navios de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, ha recibido del mismo Veedor Iradi la cantidad de 48 reales de vellón, según nos lo dice en recibo, firmado como los anteriores « en el puerto del Pasaje "-1

En otro documento firmado por Francisco Antonio de Eleizalde (San Sebastián, 4 de Septiembre) vemos que éste, como sustituto del Guarda Almacén de la R.C.G. de Caracas, ha pagado, entre otras las siguientes partidas:

« A José Antonio de Lecuona, por un flete de lancha grande desde este puerto al del Pasaje con las jarcias para el aparejo pendiente, 78 reales.

* A Juan Jaime Lecuona, por otro flete de la misma lancha grande con planchas y clavos y rollos de plomo en plancha, también 78 reales.

» A Ignacio Amesti, por un flete de pinaza con cable y demás jarcias de respeto, 93 reales.

t A Martín Díaz, por un flete de lancha pequeña de atoar con el vino del rancho, 39 reales.

» A Ignacio Amesti, por el flete de la pinaza con bizcocho y demás rancho de

los oficiales de cargo de dicho bergantín, 335 reales -.2

Por otro lado, Pedro Ignacio de Olañeta y Guillermo Córdasela dicen haber recibido del Veedor Iradi 368 reales de vellón para satisfacer 46 jornales de oficiales claveteros que se emplearon en alargar los clavos de cobre del bergantín "Coro", » por haber venido de Burdeos chicos para el efecto ».3

Otra actividad bien distinta fue la de Ventura de Yarza quien recibió de Iradi 63 reales y 18 maravedises « por limpiar y llenar tres veces 90 barricas de agua que son para el próximo viaje del bergantín "Nuestra Señora del Coro" »4

Mientras estos y otros últimos detalles son despachados, Icuza, en carta a Calvez (5 septiembre) le expresa su impaciencia porque los vientos contrarios están demorando su partida.

Pero el momento de ésta se acerca. Así nos lo hace ver el recibo que firma Juan Nicolás de Zugasti, por la cantidad de 33 reales de vellón, para pagar « a once individuos que con una lancha se ocuparon en reconocer el tiempo para la salida del bergantín "Coro" ».J

En la misma fecha del anterior (9 de septiembre) Joaquín de Berra, Piloto práctico de los navios de la Real Compañía Guipuzcoana, nos confirma la partida del bergantín al declarar haber recibido del Veedor Iradi * ... 150 reales de vellón por su trabajo en la salida de este puerto (Pasaje) para el día de Cádiz del bergantín "Nuestra Señora del Coro", al mando del señor don Vicente Antonio de Icuza >.2

Finalmente, es este mismo quien, en carta que dirige al Ministro Calvez, el 8 de septiembre, « A bordo del bergantín "Coro" en la mar », nos certifica el hecho y la fecha exacta del mismo:

« Ahora que son las doce de la noche me veo con el bergantín "Coro" de mi mando, fuera del puerto, navegando para mi destino de Cádiz desde donde daré a V.E. puntual aviso luego que llegue a fondear ... ».8

« Ahora que son las doce de la noche me veo fuera del puerto... » Allí, en la línea aun cercana de la tierra, se perfilaba la sombría mole del Jaizkibel, último esfuerzo del Pirineo para vencer al mar. Al mar que otra vez poseía a Icuza empujándolo a nuevas empresas sobre sus ondulantes lomos. ¿ Por qué en aquel momento, por el que durante tantos meses suspirara, había de sentir aquello, mezcla de oscuro presentimiento y de vaga congoja, que le retenía inmóvil sobre la borda, sin apartar la vista de la costa hasta que ésta se esfumó por completo en las tinieblas de la noche?

4 — Cádiz; prisa y contrariedades

Luchando contra el fuerte viento Noroeste que al amanecer fue arreciando y le acompañó mientras duró su travesía por aguas del Golfo de Vizcaya, y sufriendo también después, por ocho días, contrarios tiempos, al de trece de navegación, es decir, el 21 del mismo mes de septiembre, llegó Icuza con el bergantín de su mando a la vista de Cádiz en cuya bahía fondeó.

Apenas lo hubo hecho cuando, cumpliendo con su deber: «... envié a mi segundo a dar cuenta de mi arribo al Caballero Comandante, pero habiendo sabido a mi segundo que S.S. había marchado a esa corte, se presentó a su sobrino don Juan (¿sobrino del Ministro Calvez a quien va dirigida esta carta?) que ejerce la Interinaria».1

El día siguiente 22, nos sigue diciendo Icuza en la misma carta a Calvez, «... al mismo tiempo que iba a presentarme a dicho señor, llegó a bordo y tuve el gusto de ofrecerme a su obediencia quien me previno había puesto a los capitanes de! bergantín "Candelaria" a don Manuel Echeandia y de la balandra "Aranzazu" a don Antonio Rodríguez, mediante Real orden, y me los presentó para que los conociese y ellos a mi por su Comandante ».

Fácil es de imaginar el disgusto de Icuza quien, después de haber elegido para capitán de la "Aranzazu" a José Antonio de Álzate que, además de reunir condiciones de valer y de valor poco comunes, era su compatriota y amigo de la infancia, y de haber visto además confirmada su elección por Gálvez, en carta del 28 del pasado agosto, se encontraba, de repente, con que había de poner en ese puesto, el puesto que él mismo tantos años al frente de sus compatriotas había desempeñado, a un extraño desconocido. Sin embargo, no cabía discutir las reales órdenes, como Icuza lo habría de ir viendo en esta nueva etapa de su vida, aunque no dejaría de dejar bien puestos en claro los hechos: « ... como yo no tenía noticia de esta Real resolución, elegí para Capitán de la expresada balandra "Aranzazu" a don José Antonio de Álzate, de que di cuenta a V.E. y en carta de 28 de Agosto, me contestó V.E. aprobando el nombramiento... ». Pero de nada sirve esto, ni que la Mesa respaldó su posición diciendo que: * no se dio orden ninguna para el nombramiento de Rodríguez; que por orden del 28 de Agosto se comunicó a Icuza la aceptación de Álzate, y que, por otra de 6 de Septiembre, se previno al Comandante del Resguardo de Cádiz que Icuza llevará de San Sebastián la oficialidad y tripulación respectiva de dicha balandra ».J Todo ello queda destruido por cuatro líneas de Gálvez: * Fue preciso nombrar a Ruíz (sic) por sus servicios durante la guerra y para ello estaba autorizado el Comandante del Resg

uardo ».2

Pasa Icuza a hacer elogio del bergantín "Candelaria" * famoso barco muy propio para el destino que lleva », pero nada dice de su capitán, tal vez por no conocerlo. Nos es grato suplir esta laguna transcribiendo la solicitud por él elevada en su día a la Corte y que dice así:

« Señor:

» Don Manuel de Basarte y Echeandia, natural de Eermeo en el Señorío de Vizcaya, puesto a los Reales pies de V.M. con el debido respeto dice: que de la edad de 42 años que tiene, ha navegado los 32 por distintas regiones, habiéndose ocupado de Capitán y Piloto en la carrera de las dos Américas y mandando veinte años embarcaciones del comercio de Cádiz, en cuyo ejercicio había adquirido algunas facultades con que poder atender su familia, cuyo motivo le hizo separarse para girar por si solo; mas ha sido tan desgraciado en la última guerra que un corsario inglés llamado "Porquín" lo dejó casi sin camisa en las islas de Barlovento, pasando de La Habana a la isla francesa de Santo Domingo comisionado al General Conde de Gálvez, con pliegos que le dio su apoderado don Miguel Antonio Herrera, habiendo tenido la felicidad de entregarlos a dicho General que le remitió a España con su recomendación para que fuese atendido. Y habiendo resuelto su viaje para solicitar algún alivio, fue tan infeliz su suerte que naufragó en la isla de Cuervo el 21 de Enero del presente año en el navio imperial llamado "Príncipe Kaunitz", perdiendo también parte de algunos socorros con que le habían favorecido algunos paisanos suyos, y lo que salvó sirvió para ayuda de que el encargado de los pliegos del General Gálvez que venía en dicho navio, comprase en la isla de Flores una goleta para pasar prontamente a evacuar su comisión en esta atención.

. A V.M. humildemente suplica se digne amparar su infeliz suerte mereciendo de su Real clemencia se le destine de capitán de uno de los guardacostas de las islas de Barlovento y Costa Firme o en otro destino de igual naturaleza para tener con que mantener su familia, cuya gracia espera de la piedad de S.M. ».i

Los méritos expuestos, entre los que no dejarían de contar los servicios al General Gálvez, surtieron su efecto. Y en la misma solicitud fue puesta una nota marginal en que Gálvez decía: « Prevéngasele que sin pérdida de tiempo pase a Cádiz donde se le destinará en uno de los guardacostas de Caracas ».

Volviendo a la carta de Icuza, podemos ver que en sus últimos párrafos señalan de nuevo su obsesión: la necesidad de actuar con la mayor urgencia posible:

«Para lograr el dar un buen golpe a la primera entrada importa mucho, mucho, el breve despacho desde esta bahía para lo que, de acuerdo con el actual comandante haré todo esfuerzo, y aprontarme a dar vela, luego que reciba la contestación de V.E.

> Señor, el buen éxito de la expedición depende de la breve salida, porque en entrando el rigor de las brisas y corrientes, son trabajosas las campañas y así aguardo con la mayor impaciencia las órdenes de V.E. ».²

Pero las cosas de Palacio van despacio, y, por otra parte, el rechazo de Alzate no había de ser la única contrariedad que en Cádiz haya de sufrir Icuza a quien se encuentra allí con su compatriota y antiguo compañero de trabajos, en los corsarios de la Real Compañía Guipuzcoana, Manuel Antonio de Urtesabel que le expresa sus deseos de servir de nuevo con él. Icuza que conoce el valor de Urtesabel, y comprende muy bien que el éxito de empresas como la que él está a punto de impulsar a fondo depende, más que nada, de la calidad de los hombres que en ellas se empleen, acepta complacido el ofrecimiento de Urtesabel y escribe a Gálvez, sin pérdida de tiempo, convencido de lo ventajoso que sería para el corso el poder aprovechar los servicios de tal oficial, la carta siguiente:

« Muy señor mío y de mi mayor veneración. Don Manuel Antonio de Urtesabel, Teniente de Navio de la Real Armada y próximo a ser Capitán de Fragata, me ha hecho presente Icuza, de los renglones precisos que faltan a la balandra "Aranzazu" para completar su armamento y de orden de S.M. prevengo a V.S. disponga que por la Depositaria de Indias se entregue al nominado Comandante lo necesario para la compra de dichos renglones y de los que necesitase el bergantín "La Candelaria", igualmente que para los víveres indispensables, tanto de estos dos buques como de los que tenga que reponer el bergantín "Coro", para el viaje que todos tres deben emprender sin dilación a emplearse de guardacostas en la Provincia de Caracas

La impaciencia de Icuza se vuelve a manifestar en su próxima carta a Calvez, fecha 10 de octubre, en la que le expresa que: « De acuerdo y conformidad con el Comandante General de estos Resguardos se están habilitando con la mayor viveza el bergantín "Candelaria" y balandra "Aranzazu", y haré todo esfuerzo para que queden prontos cuanto antes, para verificar mi salida inmediatamente, pues igualmente se hacen las más activas diligencias por el referido Comandante a fin de ganar todo el tiempo que sea posible y puede V.E. estar seguro de que no se perderá un instante »

Los últimos trámites se van cumpliendo. Recibe Calvez por estos días una comunicación que firma Francisco Manzón diciéndole como había librado a don Pablo Mayo, « comisionado por el Comandante General de estos Resguardos » 200.000 reales de vellón para atender a las peticiones de Icuza sobre habilitación de los buques, y otra de los Directores de la Real Compañía de Caracas en la que se hace constar como la Compañía fue cumpliendo todos los encargos que se le hicieron para la habilitación del "Coro", pago de sueldos de tres meses a la tripulación de ella y de la "Aranzazu", etc., etc., para terminar diciendo que, habiendo cumplido ella todo lo mandado, se le remitan de los 450.746 reales « que montan todos los suplementos a favor de esta Real Compañía »

Tras las dilaciones de origen burocrático, vienen las que el estado del mar impone. En 31 de octubre, el Comandante General Interino del Resguardo de Cádiz Juan de Gálvez, comunica al Ministro, que el tiempo tempestuoso que reina en aquella bahía está impidiendo zarpar a los buques; y tendremos que llegar al día 18 de Noviembre para que él mismo escriba al mismo que la ante víspera, es decir, el día 16, han salido por fin los tres guardacostas y que se ha repartido entre Icuza, Basarte y Rodríguez «los pliegos que V.E, me tenía remitidos para ellos s.l

En fecha 22 de Noviembre, Icuza comunica a Calvez su breve recalada en Tenerife. Sus próximas noticias serán las que nos hablen de su arribo a las costas de Venezuela, escenario de la nueva etapa de su vida.

5 — Nubarrones; en el horizonte

No faltarían preocupaciones a Icuza en los largos días de su navegación de Cádiz a las costas de Venezuela. Además de las que, naturalmente, la dirección de la pequeña escuadra no dejaría de traerle, el rechazo de Urtesabel en quien sabía podía confiar como en sí mismo y la relegación de José Antonio de Álzate, a; que desde niño había conocido en el puerto de Pasajes hasta verlo después convertirse, con los años, en un verdadero hombre de mar, como hecho de encargo para capitanear a su lado su embarcación favorita, la balandra "Aranzazu", le escocían en lo más íntimo, más que por lo que suponía de desconsideración hacia sus personales elecciones, por lo que sabía él, como Gálvez no podía saberlo, qué perdía al no poder contar en los puestos claves de su empresa con la cooperación de hombres del mayor valor y de toda su confianza.

No dejaban tampoco de poner cuidado en su ánimo, no obstante el decidido que traía para triunfar en su intento, los mil obstáculos que habría de encontrar en su camino de la parte de sus naturales enemigos los practicantes del comercio ilícito, muy especialmente los poderosos negociantes de Curaçao y otros. Pero lo que ni de lejos podía imaginar es que, por los días en que estaba preparando su partida de Cádiz, se había puesto en marcha una maquinación, precisamente en el punto al que ahora enderezaba su rumbo; maquinación que atacaba en su misma raíz a la organización de la que le habían constituido en jefe y de la cual era cabeza visible nada menos que el propio Intendente de Caracas, don Francisco de Saavedra.

En efecto, en cuanto el Intendente tuvo conocimiento de la Real Orden de 19 de Mayo por la que se disponía el restablecimiento del Resguardo Marítimo, hubo de reaccionar vivamente contra tal medida que consideraba innecesaria, ineficaz y dispendiosa. ¿Por qué? Pues, sencillamente, porque « cinco años ha que en esta Provincia no se hace contrabando considerable ». Y esta feliz situación no es, ciertamente, algo que se haya conseguido por medio del Resguardo que durante cincuenta años mantuvo la Compañía « sin poderlo cortar ni disminuir ». La causa del milagro, como Saavedra sin excesiva modestia declara, se debe * al establecimiento de un Intendente que vigile con inteligencia y con celo los intereses del Rey y del público », es decir, un funcionario que venía a resultar, cabalmente, la imagen opuesta a los Gobernadores cuyo * descuido y poca inteligencia» fomentaba el contrabando, así como « la codicia de sus allegados, el interés que en él tenían los Auditores, los Secretarios y hasta los mismos Ministros Reales... », es decir, todos los miembros más destacados de la tradicionalmente corrupta burocracia española de la cual sólo se salvaban, no sabemos cómo ni por qué, los Intendentes. Reconoce Saavedra que « la Compañía tenía mucho interés en que no se hiciera el trato ilícito... pero no todos sus dependientes tenían el mismo interés ».

El éxito actual, siempre según Saavedra, es debido a que, con el establecimiento de la Intendencia, « el país se hallaba provisto de los géneros que necesitaba, porque todos sus frutos encontraban buena salida y porque en los puertos no había condescendencias ni soluciones ». Que no se dejen seducir en la Corte por las noticias que puedan darles los interesados en la Compañía Guipuzcoana, porque *

Ellos tenían aquí cimentado un imperio que les ha sido muy doloroso perder. Buscarán todos los medios para restablecerlo », etc. etc.

Todas estas razones y otras exponía el Intendente Saavedra al Ministro Calvez en carta reservada, fechada en La Guaira el 24 de Octubre de 1783 y que el lector hallará, fiel y totalmente, transcrita a continuación y es como sigue:

i RESERVADA. — Muy señor mío: Soy incapaz de demorar un punto el cumplimiento de las resoluciones de S.M. y por consiguiente, se pondrá en práctica a cuanto prescribe la Real Orden de 19 de Mayo último, que trata sobre el resguardo marítimo, luego que don Vicente Antonio de Icuza se presente en esta capital. Pero faltaría a la confianza que he merecido al Rey, al concepto con que V.E. me honra, y a lo que debo a la felicidad de las provincias que se me han confiado si no manifestase con sinceridad lo que se me ofrece sobre uno de los asuntos más arduos e importantes que pueden ocurrir durante el desempeño de mi empleo.

. Yo quisiera que la resolución de establecer resguardo marítimo se hubiese demorado algún tiempo hasta que la experiencia nos convenciese de su necesidad. El costo de cerca de doscientos mil pesos a que ascenderá anualmente su subsistencia, merecía que se hiciese este ensayo, y, si por lo que actualmente pasa, hemos de sacar conjeturas para lo venidero, este exorbitante gasto, será, por la mayor parte, infructuoso.

» Cinco años ha que en esta Provincia no se hace contrabando considerable, sin embargo que dos de ellos mantuvo todavía la Compañía Guipuzcoana su privilegio exclusivo, y que los otros tres los ocupó la guerra, tiempo de confusión y de abuso en que la falta de comercio legítimo hace inmensas las ganancias del clandestino. Desde que se publicó la paz hasta ahora, no se ha hecho tampoco contrabando alguno, en la actualidad no se hace, ni los negociantes de Curazao de donde tengo puntuales noticias, esperan que se haga en lo sucesivo. Así, lejos de destinar al fraude las pequeñas embarcaciones de que usaron durante la guerra para el comercio, las van vendiendo todas a los habitantes de este puerto, el de Cabello y Barcelona que se emplean en el tráfico permitido de muías y carnes, y en el cabotaje de unas provincias a otras.

» Esta casi extinción del trato ilícito no ha sido efecto del resguardo marítimo. La Compañía le mantuvo por espacio de cincuenta años sin poderle cortar ni aun disminuir. Se ha debido al establecimiento de un Intendente que vigile con inteligencia y con celo los intereses del Rey y del público, se debe a la buena forma y distribución que mi antecesor dio al resguardo de tierra que es el que, verdaderamente, impedirá el contrabando siempre que proceda con fidelidad, se debe a las precauciones tomadas en los puertos de la provi

ncia por donde, en el día, es dificultosísimo se introduzca y se extraiga cosa alguna clandestinamente, se debe, en fin, a la abolición de una multitud de abusos de donde traía su origen aquel mal.

» El principal y aun el único contrabando nocivo se hacía en este puerto de La Guaira y en el de Cabello, tenían parte en su ejecución las personas más condecoradas de la Provincia, le fomentaba el descuido y poca inteligencia de los Gobernadores, la codicia de sus allegados, el interés que en él tenían los Auditores, los Secretarios y hasta los mismos Ministros reales y el poco celo con que se miraban los adelantamientos del Erario y la felicidad de la Metrópoli. Lejos de servirle de remora el resguardo de mar, casi todos los comandantes de él disimularon, hicieron o tuvieron una considerable parte en el trato ilícito. Estas, Señor Excelentísimo, son verdades que yo no puedo ocultar, cuando se trata de un asunto tan interesante a la Real Hacienda y a la nación: aquí las conocen todos los que tienen alguna práctica del país, y se podrían demostrar a V.E. de un modo que no le quedase la menor duda. Pero sírvale, a lo menos, de prueba que casi todos los Gobernadores han sacado de esta Provincia crecidas sumas que lo mismo, poco más o menos, ha sucedido a los Auditores, que una gran parte de las casas ricas del país traen su origen de oficiales reales que las fundaron y que últimamente, todo el mundo sabe que ningún Comandante del resguardo, durante el privilegio de la Compañía, ha dejado su empleo sin haber adquirido cincuenta mil pesos, cuando menos. No pretendo decir con esto que la Compañía se mezclase en el trato ilícito: por el contrario, tenía mucho interés en que no se hiciera, pero no todos sus dependientes tenían el mismo interés y mientras ella ha empobrecido, muchos de ellos se han hecho opulentos.

» La mayor parte de estos abusos que fueron el origen y apoyo del contrabando los abolió el establecimiento de la Intendencia. Por los puertos principales no se hace en el día ninguno; el que puede hacerse por las costas ni es remediable ni merece consideración. Se reduce y ha reducido siempre a algunos pobres mochileros que llevan a hombro una fanega de cacao por caminos intransitables y la cambian por una pieza o dos de coleta. Este trato ni ha causado ni causará jamás perjuicio al comercio de la metrópoli. No lo puede cortar el resguardo marítimo en una costa de más de trescientas leguas donde para acudir de una extremidad a otra necesitan los corsarios dos meses. Si alguien puede interrumpirle es el resguardo de tierra bien distribuido, porque hay ciertos puntos precisos fuera de los cuales no se puede hacer ni aun este fraude miserable.

» Es, pues, negocio de experiencia que el establecimiento de la Intendencia ha hecho más para aniquilar el contrabando en cinco años de lo que el resguardo hizo en cincuenta. Seguramente, si fuese fácil eludir las precauciones aquí establecidas para cortar las introducciones clandestinas, nunca se hubiera hecho un contrabando tan fuerte como durante la guerra que acaba de concluirse, porque jamás ha habido tanta ganancia en hacerle. Suponga V.E. que el cacao ha valido aquí por dos años consecutivos a ocho pesos fanega, mientras que en Curazao pasaba su precio de veinte y cinco. Además de eso mi antecesor exigía, al que se exportaba para las colonias amigas, veinte y uno por ciento de derechos sobre el avalúo de diez y seis pesos, que era lo mismo que exigirle cuarenta y dos sobre su verdadero valor. Todas las mercaderías que entraban satisfacían también veinte y uno por ciento de extranjero 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 se dejase de pagar. Ninguna época puede presentarse en que el fraude produjese utilidades tan asombrosas. Las costas, por otro lado, se hallaban desguarnecidas, porque no había corsarios ni buques de guerra, los holandeses se encontraban armados, la atención de los Ministros del Rey estaba en gran parte distraída con los alborotos de tierra adentro y la entrada y salida de buques de diferentes naciones era favorable al desorden; sin embargo, nadie habrá que diga que durante la guerra se ha hecho contrabando en esta provincia, y todas las señales son de que ha estado interrumpido.

> ¿Y por qué, con tantas proporciones para el trato ilícito, no se ha hecho en la época en que había más incentivo para hacerle? Porque el país se hallaba provisto de los géneros que necesitaba, porque todos sus frutos encontraban buena salida y porque en los puertos no había condescendencias ni soluciones. Es, evidente, pues, que el contrabando es extinguido sin resguardo de mar: que el modo de conseguirlo es continuar con las precauciones tomadas y fomentar los comercios permitidos por todos los medios que dicta la buena política. Si es cierto lo que aquí se ha publicado de que a el cacao que se introduzca en España de países extranjeros se le ha impuesto seis reales de derecho por libra, no hay resguardo en el mundo que equivalga a esta oportuna providencia.

» Estoy muy lejos de pretender que mi parecer se tenga por infalible en una materia en que mis luces y mi práctica son muy limitadas, pero hubiera querido que, a lo menos, se hubiese hecho la experiencia de dejar las cosas, por un año, en el estado en que estaban, a ver que incremento tomaba el comercio con la libertad concedida, sin la costosa protección de los corsarios.

Siempre estábamos a tiempo de establecerlos y entonces, con mejores luces, porque las mismas cosas hubieran enseñado el camino que se debía seguir.

» Suplico a V.E. encarecidamente que en materia de comercio o resguardo de estas provincias desconfie de cuantas noticias puedan darle los interesados en la Compañía Guipuz-coana. Ellos tenían aquí cimentado un imperio que le ha sido muy doloroso perder. Buscarán todos los medios de restablecerle y quisieran que este Erario se hallase gravado con un peso insoportable para que, volviendo a soltarles la carga, los reintegrasen en su comercio exclusivo. Desde el principio se propusieron fundar en el resguardo marítimo un baluarte para resistir a los ataques de sus contrarios. Nunca el tal resguardo fue necesario, pudiéndose suplir sus efectos por medios más sencillos y menos gravosos, como lo ha demostrado la experiencia.

•> Le fue menos costoso de lo que figuran, y de lo que le será al Rey porque empleaban en este objeto los mismos marineros y buques que, por otra parte, servían a su tráfico; pero la Compañía se escudó con este espantajo del resguardo para hacer miedo a la Real Hacienda siempre que se trataba de libertad al comercio de esta Provincia. No soy ni apasionado ni enemigo de la Compañía Guipuzcoana; como a comerciante particular la serviré en cuanto pueda: pero tampoco permitiré que perjudique al comercio nacional, guardando el justo medio de la imparcialidad y de la razón.

» Repito a V.E. que en todo lo dicho no llevo más objeto que el deseo de que no se perjudique a los intereses del Rey, ni a la prosperidad de estas Provincias. Examine V.E. mis proposiciones: tome sobre ellas los informes que quiera de personas inteligentes e imparciales y las hallará arregladas a la exacta verdad.

» Dios guarde, etc., etc ».'

No contento con la anterior, remite Saavedra, en la misma fecha, 24 de Octubre, otra comunicación que, como la anterior, damos íntegra a continuación:

« Excmo. Señor. — Muy Señor mío: Con esta fecha de 19 de Mayo último se sirve V.E. prevenirme haber resuelto el Rey que se establezca, de cuenta de la Real Hacienda, un resguardo marítimo que reemplace el que antes mantenía en estas costas la Compañía Guipuzcoana y de que ha sido relevada en consecuencia de la extensión del libre comercio a estas Provincias. Al mismo tiempo, me manifiesta V.E. haber nombrado S.M. por Comandante del referido resguardo, con el grado de Teniente Coronel de Infantería y sueldo de vivero al de Fragata de la Real Armada don Vicente Antonio de Icuza con quien debo proceder de acuerdo sobre varios puntos pertenecientes a la ejecución

de este establecimiento para que corresponda a los fines que S.M, se ha propuesto de asegurar sus Reales intereses, el beneficio de este público y el comercio de la Metrópoli, impidiendo el contrabando que es verosímil hagan las colonias extranjeras con los países de esta jurisdicción. Desde luego, concurriré, por mi parte, a que tengan el debido efecto las resoluciones de S.M. superando cuantas dificultades se opongan a ponerlas en práctica. La mayor de todas, preveo será el encontrar medios con que cubrir los gastos que ofrecerá el referido establecimiento. La Compañía Guipuzcoana gastaba anualmente en su resguardo marítimo ciento y cincuenta mil pesos, notwithstanding que las soldadas de los marineros se satisfacían en Europa y que los buques corsarios servían a veces también para el comercio. Según los cálculos que he podido hacer hasta ahora, valiéndome de los mejores datos, este asunto le costará al Rey doscientos mil pesos con poca diferencia. El Erario de esta Provincia reducido en tiempo de paz a su nivel regular no puede sufragar por sí este gasto. Será menester, pues, establecer algún impuesto y aquí está la dificultad, porque en cacao, que es el fruto principal, tienen los habitantes muy poca ganancia, y ya está gravado en donde tengo a mi familia a la que debo atender > para que, atendidos motivos de salud, se le destine a un puesto en tierra, quien dice como en el guardacostas * va llevándose de Icuza en todo lo que corresponde a su comisión pues haga reparar V.E. que todos los oficios que le dirijo son de la misma letra ... r,1 Sabemos pues, a que atenarnos sobre la redacción de las cartas de Icuza.

De la misma fecha que la anterior (30 Diciembre 1783) es la siguiente carta, también dirigida a Calvez, que denota otra clase de preocupaciones, no por prosaicas menos dignas de ser atendidas, de nuestro corsario:

« Excmo. Señor: Habiendo hecho recurso al Gobernador y Capitán General de estas Provincias por mi despacho de grado y sueldo de Teniente Coronel de Infantería, que en oficio de 3 de Julio, me avisó V.E. le había dirigido, con fecha de 19 de Mayo último, he experimentado que después de mi arribo al puerto de La Guaira se le ha puesto el cúmplase y pasados los oficios de toma de razón, acaban de hacerse los correspondientes asientos.

» Hago presente a V.E. que, por Abril próximo pasado, recibí la Real orden con el nombramiento para esta Comandancia, e inmediatamente me puse en la Corte a presentar y recibir las órdenes de V.E., y habiendo regresado a mi casa de Bilbao, pasé luego a San Sebastián a la carena y habilitación del bergantín "Nuestra Señora del Coro", con cuyo motivo se me ocasionaron varios gastos; y siendo así que en todo este tiempo me mantuve en Real Servicio y que los demás individuos embarcados en el mismo bergantín "Coro" entraron al goce de sus sueldos, desde la salida del Pasaje, que fue el 8 de Septiembre, como igualmente los empleados en el bergantín "San Joaquín" y balandra "Nuestra Señora de Aranzazu" desde la suya de Cádiz: suplico a

V.E. que siendo justa mi instancia se digne mandar se me abone mi sueldo, desde el día de la fecha del expresado despacho o bien desde la salida de Guipúzcoa, cuya gracia espero de la justificación de V.E.

» Nuestro Señor guarde ... *.a

Empleados los primeros días del año en trámites administrativos y otros detalles de organización que no faltarían, ya estaba Icuza en campaña para el día 16, como podemos ver por la siguiente carta a Calvez:

* Muy señor mío: Desde Caracas avisé a V.E. mi arribo y que en las cercanías de Barcelona me había detenido algunos días, solicitando a un bergantín inglés que supe andaba, habiendo dejado mi conserva en este sitio y marchándose a La Guaira el bergantín "San Joaquín" y balandra "Aranzazu". Igualmente, noticié a V.E. que, de acuerdo con el Intendente, pensaba hacer una campaña con los dos bergantines y lancha "San Vicente Ferrer", al mando de don Juan Antonio Careaga, y que, a mi regreso a aquella ciudad, arreglaré a el número de guardacostas y clase que debe haber en adelante.

> Habiendo, pues, salido el 16 de Enero los tres referidos buques desde La Guaira, navegando cerca de la punta de Araya, a la vista de Cumaná e isla Margarita, rompió su palo de trinquete y mastelero el bergantín "San Joaquín", por cuyo motivo deliberé habilitarlo con los palos y aparejo del bergantín "Coro" y transbordarme con mi gente a aquél, enviando a éste a Puerto Cabello al cargo de D. Manuel de Echeandia.

» Estando en la punta de Araya fondeados, en la faena de cambiar palos de un bergantín a otro, me noticiaron estaban cerca de la isla Margarita, distantes de mí como cinco leguas, un bergantín y una balandra inglesas. Me fue muy doloroso el no poder hacerme a la vela en aquellas circunstancias, e Ínterin me aprontaba a toda diligencia, pedí un práctico al Gobernador de Cumaná para que con bote registrase, como en efecto registró, si se mantenían en su puesto los buques ingleses citados, pero regresando el práctico, me aseguró habían marchado y que, sin duda, alguna lancha, de las muchas que cruzan aquella costa, les noticiaría de los bergantines guardacostas.

» Inmediatamente que estuve habilitado con el "San Joaquín", me hice a la vela para la isla de Puerto Rico, trayéndola conmigo a la lancha "San Vicente", y habiendo recalado el 13 del corriente sobre el cabo Mala Pascua de ella, apresé una goleta inglesa a la que, sin pérdida de tiempo, la armé en guerra, al mando de D. Domingo de Jauregui. El 14 avisté dos balandras, con bandera inglesa, que salían de la costa. Me dirigí sobre ellas, pero conociendo hu

ían dirigiéndose a entrar en los bajos, hice seña a la lancha y goleta para que las siguieran, y, en efecto, antes de una hora, al ver los ingleses que Careaga y Jauregui se preparaban al abordaje, hicieron fuga en su bote a tierra los de una balandra de la que, mientras se apoderó Jauregui, marchó sin pérdida de tiempo Careaga, con su lancha, hacia la segunda cuya tripulación, al ver igual demostración de abordaje, practicó la misma diligencia que la de la primera: ambas están forradas en cobre; la primera cargada de palo de mora, y la segunda de muías las que he enviado al puerto de La Guaira.

» El día 15 reparé salían de varios puertos hasta 9 barcos, entre ellos dos bergantines ingleses de 18 y 14 cañones, huyendo a toda diligencia, con los que se encontró dicho Careaga y se vio bastante apurado entre ellos, al ver que me hallaba muy a sotavento dando caza, desde que amaneció a otros tres barcos; de modo que pudimos coger tres solamente y, el inmediato día, otras tres, que, en todo, son nueve: los cinco de ellos ingleses y los cuatro restantes dinamarqueses.

» Si hubiera yo logrado venir con el otro bergantín y balandra "Aranzazu", la que también quedó con el bauprés rendido, sin duda alguna hubiera tenido la mayor complacencia en dirigir a V.E. una relación de veinte a veinticinco presas; pero pierda V.E. el cuidado que se les perseguirá con tesón.

» Los expresados Careaga y Jauregui, como todos los demás oficiales, han trabajado con la mayor actividad y manifiestan deseos de tener ocasiones de acreditar su amor y celo al Real Servicio, y son acreedores a que S.M. los atienda.

> Aguada de San Francisco de Puerto Rico, Febrero 20, 1784 >.i
Complemento de esta carta es la que con fecha de 10 de Marzo siguiente, en vía el mismo al mismo « A bordo del "San Joaquín", en el Puerto Real de Ponce, costa de Puerto Rico » y reza así:

' Muy señor mío: Con fecha 20 de Febrero último tengo comunicado a V.E. haber apresado hasta aquel día nueve embarcaciones extranjeras; y ahora que estoy continuando la misma campaña, noticio a V.E. he apresado otros dos buques españoles. El primero es un guairo que parece había estado en el Guárico y la segunda que es una balandra procedente de Santa Cruz, isla dinamarquesa, demuestra también por su bandera ser española, pero no he podido averiguar cuando arribaron a la isla de Puerto Rico, ni que cargazón condujeron, pues ambas tripulaciones por estar los dos barcos fondeados, se han huido a tierra hacia los montes. » Dios guarde, etc.. .. «-1

En otra carta, de fines del mismo mes, vuelve Icuza a referirse a las presas ya citadas, precisando algunos detalles más. Dice así:

« Muy señor mío: Desde la costa de Puerto Rico, tengo escritas a V.E. dos cartas participándole haber apresado en ella cinco barcos ingleses, cuatro dinamarqueses y dos españoles. Y que la causa de no haber logrado apresar a otros tantos fue por no haber podido acompañarme a esta campaña los otros dos buques de mi mando del cargo de D. Antonio Rodríguez y D. Manuel Barte y Echeandia, por haber rendido sus respectivos palos de trinquete y bauprés.

» Habiendo dejado limpia la costa de Puerto Rico, recalé cerca de la isla de la Trinidad, desde donde hasta este puerto, aunque ha habido los días pasados una balandra inglesa de 14 cañones, cargada de ganado vacuno y un balaux francés de muías, no he encontrado a otro ninguno. La causa de no haberme dejado ir a la costa de Santo Domingo y Maracaibo, ha consistido en que hacían suma falta, en caso de encuentro con enemigos, los sesenta hombres enviados a la conducción de las citadas presas, y porque el gobernador de Puerto Rico, don Juan Sabán, me avisó anduviese con cuidado respecto a que en Tórtola isla inglesa, se estaban armando dos bergantines y algunas balandras de Santo Tomás, isla dinamarquesa.

* De acuerdo con el Intendente, arreglaré ahora el curso que debe subsistir en el día y, puntualmente, daré a V.E. la noticia de lo que llegaremos a obrar

» Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo del bergantín "San Joaquín", en La Guaira. 28 de Marzo de 1784 ».²

En ese mismo mes de marzo, el día 9, se escribía al Comandante de los Corsarios la siguiente carta sobre cuyo interés por lo que significa de espontánea solicitud para la solución de un problema agudamente sentido y para atender al cual se hace el ofrecimiento * de noticias que gustosísimamente les inspiraremos », no necesitamos insistir. Obsérvese también que, en la misma fecha, los signatarios de esta comunicación han hecho presente el problema al Intendente Saavedra. La carta dice así:

« Sr. Don Vicente Antonio de Icuza.

» Muy señor nuestro: Con esta fecha hacemos presente a nuestro amado jefe, el señor Intendente don Francisco de Saavedra, lo importante que será al servicio del Rey se destinen dos o más corsarios marítimos para el resguardo de estas dilatadas y desamparadas costas. En esta virtud, estimaremos a Vuestra Merced que, por su parte, facilite la pronta remisión de ellos ordenando a sus capitanes que, en las primeras salidas que ejecuten a recorrer dic

has costas sea con la directiva de noticias que gustosísimamente les inspiramos, y a que nos anima el sincero fiel deseo del desempeño de las confianzas que corren a nuestro cargo.

» Dios guarde a Vuestra Merced muchos años, Coro, 9 de Marzo de 1784.

« Besan la mano de Vuestra Merced sus atentos servidores. » José Antonio de Echearte, José de Navarrete *.*

Apenas regresa Icuza de su campaña y en conocimiento de la carta que acabamos de leer, se apresura a informar sobre ella a Calvez por medio de la siguiente, fechada en La Guaira el 7 de Abril de 1784:

« Muy señor mío: En la fragata "Aurora" que se despachó ayer desde este puerto para el de Cádiz tengo escritas a V.E. dos cartas noticiándole lo que ocurría; y ahora con motivo de haber recibido la adjunta que me han escrito los administradores de la Real Hacienda de la ciudad de Coro, vuelvo a hacer presente a la consideración de V.E. que sin embargo de los empleados por el Comandante del Resguardo de tierra don José de Pizarro, así a caballo como a pie, y estar bajo su mando cuatro lanchas y un balaux guardacostas; me piden en ella dos o más guardacostas prometiendo instruirán a los Capitanes que yo enviare con noticias oportunas al Real servicio para lograr el resguardo de aquellas dilatadas y desamparadas costas.

> Al verme sin el mando de las cuatro lanchas y del balaux que sin necesidad han habilitado causando gastos, sin conocimiento mío, como V.E. verá por una de las citadas, con fecha 5 de éste, he dejado de enviar a la balandra "Aranzazu" la cual, sin el riesgo de perderse, no podría internarse en los bajos de Arícula en la explicada costa de Coro en donde comercian los holandeses, y por lo mismo era precisa la compañía de una o dos lanchas que podrían atracarse en tierra para poder apresar goletas o balauxes que continuamente trafican desde la isla de Curazao que no dista más de doce o quince leguas; y a la balandra "Aranzazu" sola se le escaparían de noche, por lo mismo que se vería sin poder entrar de día en los bajos referidos. Espero que V.E. sin pérdida de tiempo tomará las disposiciones que más convengan al servicio de S.M. pues no podré hacer se verifiquen lo que V.E. me encargó, de sea y yo quisiera, sino es teniendo o concediéndoseme el mando sobre todo buque guardacostas sea grande o pequeño. » Dios guarde... ».*

Pero no estaba para atender a esas ni a ningunas otras razones el ministro español cuya resolución respecto al curso de las costas venezolanas había sido tomada ya para esas fechas, como muy pronto lo hemos de ver.

Por otra parte, mientras Icuza andaba de curso por aguas de Puerto Rico, el Intendente Saavedra había convocado a una Junta cuyo objeto era tratar del establecimiento de un fondo o dotación con que acudir a los gastos y subsi

stencia del Resguardo de mar y tierra, con arreglo a lo dispuesto por la Real Orden de 19 de Mayo de 1783.

Se reunieron en esta junta, con el Intendente, diversas personalidades y representantes de distintos sectores de la Provincia que eran: el señor José de La Guardia, contador mayor de Cuentas; don Francisco de Múgica, contador principal de Ejército y Hacienda; don José de Vidaondo, Tesorero General; don José de Oraa, Administrador General de la Real Hacienda; don José de Limonta, Fiscal de Real Hacienda; los señores don Manuel de Clemente y Francia y don José de Escorihuela «diputados del muy Ilustre Ayuntamiento de esta ciudad»; los señores coroneles Conde de Tovar y don Juan Vicente Bolívar «representando la parte de los cosecheros y labradores de estas provincias»; los señores don Esteban Antonio de Otamendi y el Factor Principal de la Real Compañía Guipuzcoana don José de Amenabar por todo el comercio de esta Provincia, y el señor don José Pizarro, Comandante General del Resguardo de Tierra.

No deja de llamar la atención que mientras este último, enemigo encarnizado de Icuza, toma parte en la junta, ésta se celebre en la ausencia del Comandante Corsario que algo parece que hubiera tenido que decir en ella. No es así de extrañar que entre las conclusiones figure la de que: « Considera el Ilustre Ayuntamiento que no son necesarias embarcaciones para guardacostas, pues aunque los tuvo la Compañía, es notorio que le servían más de perjuicio, en los grandes gastos que hacían, que de provecho: que bastará el resguardo de tierra como lo tiene acreditado la experiencia en los tres últimos años en que la Compañía ni el Rey han tenido corsarios ».

* Pero... como deben tener el más pronto cumplimiento las órdenes de S.M.. .. que de los doscientos mil pesos que se han graduado para este objeto, lo más que se puede regular a la provincia de Caracas... es cien mil y éstos se podrán extraer imponiendo sobre dicho comercio un cinco por ciento... -1

No conocemos la reacción de Icuza ante los resultados de esta junta en su ausencia celebrada y que tan directamente afectaba a sus planes. Al no tener noticia de queja alguna suya ni tan siquiera de comentario a ella referente, debemos pensar que, al fin y al cabo, debió considerar razonable la reducción acordada, puesto que en sus actuales campañas había podido comprobar que, indudablemente, la acción de los contrabandistas no era ya como la de los antiguos tiempos ni de la magnitud que sus informes le habían hecho creer, ni por otra parte le iba a servir de nada el oponerse a opinión que tan claramente se había manifestado mayoritaria y habría de gozar de la simpatía de la Provincia en cuanto reflejaba una mayor defensa contra la exacción

de sus recursos.

Pero otra contrariedad le aguardaba ante la cual, ciertamente, no podía callar: las lanchas guardacostas con las cuales contaba fundamentalmente para el completo servicio y cuya utilidad se le revelaba ahora aun mayor que nunca en vista de las reducciones a que habría de estar sujeto éste, habían sido puestas a las órdenes del Comandante del Resguardo de Tierra « que ha puesto a los capitanes con encargo a sus patrones no se acerquen al buque comandante ni obedezcan orden más y que de lo contrario serán conducidos a Caracas con un par de grillos, y así se ha verificado en lo que corresponde a la primera parte, pues ninguno se me ha presentado ». Se trataba de unas embarcaciones que la experiencia de muchos años le obligó, en el 1771, a construir, es decir, se trataba de una obra hija de su propia experiencia; se trataba de algo que el más elemental sentido común proclamaba como una verdad que rompía los ojos y hacía hervir el pecho de indignación, como herviría ciertamente el de Icuza, pues sobre la condición de los de su raza ya había escrito acertadamente Larramendi:

« El genio del guipuzcoano es salido como el del vizcaíno. Del guipuzcoano de bien a bien se logrará todo; pero por mal nada se logrará, porque se empeña y obstina, y jura a Dios, Jauncho que no ha de ser lo que tu quieres.. . Tratados bien son admirables para amigos, son fieles, secretudos, serviciales. Tratados mal y duramente saltan y se enojan con facilidad ».*

Se comprende, pues, bien, y se siente la cólera escondida tras las fórmulas corteses y las razones legales de la carta que, con fecha 3 de Abril, dirige desde La Guaira, al Intendente Saavedra y de los esfuerzos que habrá tenido que hacer el escribano EIduayen, el « Vecino concejante de Fuenterra-bía » y hombre « que lleva la pluma al Comandante Icuza », para escribir en los tonos más comedidos y del modo más objetivo la carta cuyo texto completo damos a continuación y en la cual también, dentro de la mayor sobriedad, se hace referencia a otro agravio que acaba de recibir: el que a varios de los oficiales de los que bajo sus órdenes han venido a servir en los guardacostas, se les haya destinado a tierra, sin que a él, su Comandante, se le haya siquiera avisado de ello. Dice así la carta:

del resguardo de tierra, como se ha executado, y facultarle la proposición de capitanes y demás relativo a este objeto, sin que a ello pueda obstar la Real Orden que Vuestra Merced cita por no declarar a que Comandante han de estar sujetas las lanchas de que se trata, y hablar únicamente del sujeto encargado para mandarlas. En estas circunstancias, y hasta que se me presente orden del Rey que terminamente decida que las lanchas deben estar bajo la dirección del Comandante del Corso, no puedo variar la resolución tomada

en consecuencia del capítulo de instrucción citado del cual incluyo a Vuestra Merced una copia para su inteligencia. De los oficiales que, bajo las órdenes de Vuestra Merced, vinieron en los guardacostas, sólo sé que se haya destinado en tierra al Capitán de la "Aranzazu", cuya novedad se le avisa a Vuestra Merced para que proponga quien le suceda en el mando. Dios guarde, etc., etc. » 1

A la vista de esta carta, Icuza, acompañando copia de ella y de la suya antecedente, eleva la cuestión a Calvez, en los términos siguientes (La Guaira, 5, abril) :

« Muy señor mío: Con fecha 28 de marzo, tengo escrito a V.E. mi llegada a este puerto, y muy lejos de pensar en molestar sus respetos con recursos, di scurría entonces arreglar, de acuerdo con el Intendente, el corso que por ahora debe subsistir en el resguardo de estas costas. Pero al primer paso, me he hallado sin facultades para poder disponer sobre las cuatro lanchas guardacostas que, en tiempo de la Real Compañía, y aun en el de D. José de Abalos, estuvieron bajo mi mando. Porque durante la campaña de Puerto Rico, las ha apropiado bajo del suyo don José Pizarro, comandante del resguardo de tierra, como si fueran buques semejantes a las dos falúas de rentas que, destinadas a su disposición, hay en este puerto y otra más en el de Cabello.

» Me hallo algo indispuerto de un pie que me embaraza subir a Caracas, por cuyo motivo he escrito al Intendente don Francisco de Saavedra, una carta que su copia y la de la respuesta incluyo a V.E. a una con la del capítulo 59 de la Real Instrucción de Intendencia que me ha dirigido la cual parece, no habiendo disposición expresa que derogue su contenido, da facultades al comandante del resguardo de tierra D. José Pizarro sobre las lanchas guardacostas. De modo que no ha tenido su Señoría arbitrio para dejar de ponerlas bajo su mando, según dice en la citada respuesta, sin embargo de habersele hecho presente en mi instancia que la piedad del Rey, en su Real patente, me nombra Comandante en Jefe, no sólo de los buques que conduje desde Cádiz, sino también de los que aquí hubiese armados con el objeto de guardar estas costas.

» En lugar de lanchas o canoas que en otro tiempo tenían los Factores de la Real Compañía, y después debían entender también en su dirección los administradores de Real Hacienda, y que las cita la expresada Instrucción de Intendencia, ha hallado y tiene hoy a sus órdenes don José Pizarro, las tres falúas referidas, dos en éste y una en Puerto Cabello, con cada ocho a diez hombres, suficientes para las visitas de barcos y resguardo de bahía; para cuyo fin no teniendo, como no tiene necesidad de lanchas guardacostas, las

ordena ir a todas partes lejos de los puertos, separadas de mi compañía y mando, aun el balaux que han armado en guerra y enviado desde Puerto Cabello con una de las lanchas a la costa de Coro, sin inteligencia mía. Si se debe seguir esta regla, esté V.E. en la segura persuasión de que jamás podremos lograr hacer el servicio con aquella quietud, eficacia, felicidad y economía que la recta intención de V.E. desea y yo quisiera. Y, por consiguiente, me será doloroso al ver que, encontrándome con algunos barcos enemigos y, al mismo tiempo, por casualidad, con lanchas guardacostas, no obedezcan éstas, como no obedecerán orden mía, y que se malogre el fin de apresarlos, pues la experiencia de muchos años me enseña que los buques mayores guardacostas sin el auxilio de las lanchas no podrán siempre apresar todos los barcos de ilícito comercio que llegaren a encontrar, ni tampoco éstas sin la sombra y respeto de aquellos, como se ha verificado en la campaña que acabo de hacer en los bajos de Puerto Rico con el bergantín "San Joaquín" y lancha nombrada "San Vicente Ferrer", al cargo de don Juan Antonio de Careaga que se halla con alguna aptitud más que la que tienen los jóvenes que don José Pizarro ha colocado por capitanes, teniendo yo en los dos bergantines y balandra "Aranzazu" varios oficiales a quienes poder destinar para que las manden, sin añadir nuevos sueldos, respecto el resguardo marítimo desde la costa de la Trinidad hasta la de Maracaibo, respecto a haber reconocido yo, en las recorridas que he dado y noticias que he tomado, de no recalar a estas costas empujadas por extranjerías contrabandistas en tanto número y con la fuerza que venían hasta algo antes de la guerra, ni como se conceptuó vendrían después de la declaración de la presente paz, y deben consistir en:

2 balandras de 14 cañones cada una con 85 a 90 hombres de Capitán a paje, cuyo costo se considera al año, atento al crecido de carenas que se ahorra en el forro de cobre de 22.000 a 23.000 pesos 46.000

1 balaux ligero con 4 cañones y demás armamento correspondiente y 30 hombres 6.000

4 lanchas con su cañón y armamento y tripulación de 20 hombres, cada una a 4.000 pesos 16.000

Pesos: 68.000

» Nota. — Que no teniendo en el día más que una balandra se puede hacer la presente campaña con ella y el bergantín "San Joaquín" y en el caso de que, por apresamiento, se consiga otra que sea proporcionada, se deberá armar luego, y en el de que no se logre el apresamiento, se deberá comprar para dejar dicho bergantín "San Joaquín", en Puerto Cabello desarmado, al cuidado de dos hombres para en caso de urgente necesidad de habilitarlo o par

a en los que haya noticia de contrabandistas de mayor fuerza que la de las dos balandras en Puerto Rico cuando se suele recorrer aquella costa y podrá destinarse el bergantín "Nuestra Señora de Coro", siendo del Real agrado, a la costa de Honduras con su capitán don Manuel de Echeandia, por haber navegado éste por aquellos mares, y ínterin puede emplearse dicho buque con una de las balandras presas en la conducción de la madera que existe en Cumaná y se está perdiendo y podrá tener salida en Puerto Cabello a beneficio de la Real Hacienda.

» Caracas, 27 de Abril de 1784... -1

Al día siguiente, 28, Saavedra remite a Gálvez el nuevo plan de Icuza, al parecer <> formado con su acuerdo ».2

Mientras tanto Icuza, no dispuesto a perder su evidente derecho sobre las lanchas, prepara la debida réplica a Saavedra. Lo hará dejando que pasen unos días más a fin de que el hervor de la cólera remita lo bastante como que para las razones legales sean expuestas en el mejor orden y con la máxima claridad. Y la péñola de Klduayen se mueve sosegadamente para poner a la firma del Comandante del Corso la siguiente carta:

- Muy señor mío: En carta de 3 del corriente, contestación a la mía del propio día, en que hice presente a V.S. la novedad de haber hallado las lanchas del resguardo a las órdenes del comandante de tierra con todo lo demás relativo a este punto, se sirve V.S. manifestarme que, habiéndose procedido en esto con arreglo a lo declarado por el capítulo 59 de la Instrucción de la Intendencia cuyo tanto se ha servido V.S. incluirme, no puede variar la resolución tomada hasta que se le presente a V.S. orden del Rey que, determinadamente, decida que las lanchas deben estar bajo la dirección del Comandante del corso.

» Si el espíritu del referido capítulo 59 fuese tal como parece se ha concebido, sería justo y bien fundado el no variar la resolución tomada sin expresa orden del Rey; pero, permítame V.S. le haga presente que el referido capítulo se ha tomado en el accidente y no en la sustancia, como lo conocerá V.S., de lo que expondré.

»Lo primero, el referido capítulo no tuvo otro origen ni fundamento que el de varios litigios que tuvieron los Oficiales Reales antes del establecimiento de la Intendencia, y el último, muy inmediato a él, en Puerto Cabello con una goleta que salió de allí, y sospechando por lo muy metida que estaba y de sus maniobras afuera, salió una de las lanchas del resguardo desde el puerto, la reconoció, realizó su sospecha y la condujo al mismo puerto de que resultó, como en otras ocasiones, la cuestión y litigio de si debía reputarse presa o comiso, y este y otros casos de su naturaleza obligaron a declarar el punto por el referido capítulo que es la sustancia de él, como V.S. lo rec

onocerá.

»Lo segundo, que comprueba eficazmente esto mismo es que, habiendo sido el señor don José de Abalos, antecesor de V.S. el que bajo la instrucción referida estableció esta Intendencia y sabía bien el verdadero espíritu del citado capítulo y no perdonar ningún derecho o acción de su ministerio, no separó de mi comando ninguna de las lanchas, sino que todas estuvieron a mis órdenes como que fui Comandante del Resguardo de Mar cuasi en todo el tiempo de su Intendencia.

» Lo tercero que en la nominación que hace al principio dicho capítulo de lanchas del Resguardo en los puertos de La Guaira y Cabello, confunde la calidad de embarcaciones destinadas expresamente para este fin, porque en La Guaira sólo había una falúa que corría a las órdenes de los Oficiales Reales y en Puerto Cabello otra falúa y canoa y aquélla confusa de nombre, pues aunque había dos lanchas en La Guaira y una en Puerto Cabello para cargar y descargar, no eran éstas del Resguardo, y sólo en algún caso raro de haber recelo de algún contrabando en la inmediación del puerto, se armaban y hecha la diligencia, se volvían a desarmar y lo que se aprehendía con ellas en las inmediaciones, se reclamaba como comiso y no así con todo cuando las mismas lanchas alguna rara vez se armaron para salir fuera del recinto del puerto, pues entonces se reputaba lo cogido como presa, y no por comiso, como en el otro caso, lo cual apoya no haber estado nunca destinadas las lanchas al resguardo ni fuera de mi comando se reforma o aclara al fin de dicho capítulo, cuando se trata del nombramiento de los cabos, pues dice: de lancha o canoas de resguardo, y de que habla de éstos únicamente destinados al resguardo en los puertos se evidencia del pasaje en que dice: les han de expedir sus títulos por solo el Intendente como a individuos del Resguardo de tierra, pero que tampoco han de poder alejarse en sus empresas del puerto y sus inmediaciones.

> Finalmente, por el oficio que me pasó el Excelentísimo Señor don José de Calvez en respuesta al de mi proposición de oficial que tuviera comando particular de las lanchas bajo de mis órdenes, se ve que no deben éstas distraerse de mi comando, porque si hubiesen de estar al del Comandante de tierra, se lo avisaría a V.S. su Excelencia expresamente. De no ser así, como todos los demás referidos antecedentes del origen del capítulo de no haberse hecho por él variación después de establecida la Intendencia por el antecesor de V.S. hay sobre lo J primero varios cuerpos de autos ante el escribano don Antonio ;j Juan Tejera, y consta lo segundo a los Factores de la Beall Compañía y aun a los Ministros de la Real Hacienda de aquél tiempo, si tuviese V.S. a bien informarse, mediante lo cual sobre estar, como está, clara

y terminante la justicia de mi acción sobre dichas lanchas, me son indispensablemente necesarias para hacer el resguardo de mar con toda la actividad posible o no exponiendo a malograr los lances que se ofrecen en la persecución de las embarcaciones contrabandistas, y en los casos de imposibilidad de acercarse con los corsarios mayores entre bajos y parajes de poca agua en que suelen abrigarse y hallar su refugio, en cuya atención espero de la prudente consideración de V.S. se servirá dar la correspondiente providencia a fin de que se me entreguen dichas lanchas.

»Nuestro Señor guarde, etc., etc. (Caracas, 26 Abril, 1784) «

La disputa se prolonga a través de todo el mes de mayo, hasta que, a principios de junio, el Intendente Saavedra convoca a una reunión, a fin de buscarle salida al asunto. Reúne, con él, a don José de la Guardia, Contador Mayor; don Francisco de Música, Contador Principal de Ejército y Hacienda; don José de Vidaondo, Tesorero General; don José Antonio de Oraa, Administrador General y don José de Li-monta, Fiscal de la Real Hacienda.

Los reunidos consideran los puntos en disputa entre los Comandantes de los Resguardos de Mar y Tierra sobre la utilización de las cuatro lanchas guardacostas y, al fin, adoptan la salomónica decisión de adjudicar dos de ellas, la "San Vicente" y la "San Nicolás" para el servicio del curso marítimo al mando de Icuza, y reservan las otras dos para el resguardo de tierra, a las órdenes de Pizarro.²

Saavedra da cuenta de tal decisión, que seguramente a ninguna de las dos partes contenta y que ciertamente a Icuza no puede satisfacer, en carta que dirige al ministro Calvez. *

Pero una decisión de mucha mayor entidad y gravedad ha sido ya tomada por éste y es la que vamos a considerar en el apartado que sigue.

6 — Descarga la tormenta

Se recordará cómo en sus cartas de 23 de Octubre y la de 30 de Diciembre de 1783, el Intendente Saavedra, al recibir el despacho conteniendo la Real Orden de 19 de Mayo del mismo año en que se mandaba establecer el Resguardo marítimo de cuenta de la Real Hacienda, se apresuró a exponer a Calvez toda una serie de razones según las cuales tal establecimiento sería además de muy costoso, inútil y hasta contraproducente. Esa actitud, desde el principio adoptada contra la empresa de Icuza y en que lo hemos visto continuar en la convocatoria de la Junta de personalidades representativas para discuti

r el financiamiento del Resguardo, en el de las lanchas, etc., es mantenida en varias comunicaciones posteriores, entre la que hemos de señalar la de 4 de Abril de 1784 en la que se repiten los argumentos ya en las anteriores expuestos y se añade alguno que otro nuevo; contra todo lo cual nada tendríamos que decir si no viéramos que, por desgracia, en el ánimo del Intendente la pasión le hace ignorar la verdad de un modo que, realmente, no admite disculpa.

Porque empieza repitiendo cómo Icuza a su llegada, en su recorrido de las costas de Cumaná y Margarita, etc., no había hallado una sola embarcación de ilícito comercio, lo cual es cierto; pero no lo es menos que los administradores de Real Hacienda de Coro, como a su hora lo hicimos constar, se habían dirigido a Icuza diciéndole que « con esta fecha hacemos presente a nuestro jefe el señor Intendente D. Francisco de Saavedra lo importante que será al servicio del Rey se destinen dos o más corsarios marítimos para el resguardo de estas dilatadas y desamparadas costas », cosa sobre la que Saavedra guarda el más absoluto de los silencios.

Habla después, por cierto bastante despectivamente, de las siete presas que ha hecho Icuza en su campaña por la costa de Puerto Rico, cuando para la fecha en que esto escribe le consta positivamente que no son siete sino once las presas realizadas; omitiendo, désele luego, lo que dice Icuza de las desgraciadas circunstancias, como la de la rotura del mastelero del "San Joaquín" y el bauprés rendido de la "Aranzazu", las que le impidieron que el número de presas se elevara fácilmente al doble. Y da la casualidad de que estas cosas ocurren en las dos embarcaciones donde Icuza no pudo poner mandos de su propia elección, como en la "Aranzazu" de la que tanto partido habría sabido sacar José Antonio de Álzate y de la cual Rodríguez, el sustituto impuesto por Calvez, termina por irse para buscar un acomodo en tierra; la "Aranzazu" de la cual no se muestra dispuesto a prescindir Icuza, que tan bien la conocía, en su nuevo plan y que terminará por ser vendida por inútil para el corso por los nuevos doctos en la materia.

De otro punto de evidente gravedad habla Saavedra al Ministro de Indias: e l de las competencias suscitadas entre los dos resguardos cuyos dos jefes, dice, « salieron ya de Cádiz implacables enemigos », añadiendo que « El resguardo de mar, apoyado por la Compañía, y compuesto todo de vizcaínos, ha levantado el estandarte de la discordia contra el resguardo de tierra compuesto por la mayor parte de andaluces », aunque tiene que confesar a renglón seguido que « es cierto que estos (los andaluces) han cometido alguna otra violencia que yo no he podido remediar. .. ». Por donde nos encontramos con otro caso semejante a aquel que, cuando la rebelión de Juan Francisco de León, diagnosticaba Ramón de Basterra diciendo: * Las entrañas meri

dionales de Venezuela habían de sentirse heridas por aquella intervención (la de la Compañía Guipuz-coana) imprevista y avasalladora de una raza hasta entonces desconocida ».*

Sin embargo, los venezolanos habían tenido ya suficientes ocasiones de ir conociendo a esa nueva raza de la que, cuando la hora de la suprema prueba se acercaba, podrán decir, refiriéndose concretamente a sus hombres de mar, cosas como éstas:

« De Cumaná, la Nueva Barcelona, Guaira, Puerto Cabello, Coro y Maracaibo se encuentran marineros con que poder tripular hasta cuarenta barcos cañoneros, y una escuadra de veinte buques de guerra. Y entre los Oficiales de mar y Pilotos los más vizcaínos muy capaces para estos mandos y de espíritu sobresaliente en los casos de ataque, que son los únicos en quienes fiaría tales facciones, y no en los oficiales de tierra que discurren los eventos de esta carrera con poca madurez careciendo de experiencia >^

Por lo demás, en la carta de Saavedra se repiten las acusaciones contra la Compañía de la cual «los Factores, los Comandantes del Corso y todos los dependientes hacían el contrabando a banderas desplegadas », para terminar diciendo que - ellos (los de la Compañía) han llevado el fin de despachar sus malos barcos a buen precio, como lo han logrado, etcétera, etcétera ».

Y sin más comentarios, damos a continuación copia completa de la carta que es como sigue:

« Excmo. Señor:

» Muy señor mío: El 27 del pasado en la noche, dio fondo en el puerto de La Guaira el Teniente Coronel don Vicente Antonio de Icuza, de vuelta de su primera campaña que ejecutó únicamente, con el bergantín "San Joaquín" porque el bergantín "Coro" perdió un palo poco después de su salida, y la balandra "Aranzazu" se quedó en Puerto Cabello, a componerse por haber experimentado en la navegación de España que no barloventeaba con el aparejo que tenía.

> Icuza ha recorrido todas las costas de esta provincia, desde Coro hasta Trinidad, y no ha hallado en toda ella una sola embarcación de ilícito comercio. También recorrió la costa del sur de Puerto Rico donde apresó siete barcos dinamarqueses o ingleses que, anclados en aquellas radas, hacían el contrabando, aunque no hubiera podido hacer estas presas, si no hubiese llevado consigo una lancha corsaria de las cuatro que había aquí anteriormente, las cuales son las embarcaciones verdaderamente útiles para la persecución del contrabando.

> De aquí puede V.E. inferir dos cosas: la primera, que las embarcaciones grandes, como las que ha traído Icuza, no son a propósito para el corso que se necesita en las costas de esta Provincia, especialmente el bergantín "Coro" y la balandra "Aranzazu" que ni andan ni barloventean, como lo ha acreditado la experiencia, y que, por consiguiente, son absolutamente inútiles, La segunda, que en esta Provincia no se hace en el día sino poquísimos contrabandos, y ese no se ejecuta en las costas, a viva fuerza, sino en los dos puertos principales de La Guaira y Cabello, por medio de varias estratagemas que con el tiempo, la constancia y la observación se van descubriendo y contando. Desde mi ingreso a esta Intendencia, se han hecho varias aprehensiones de varios fraudes y todas se han ejecutado en los puertos o a la entrada de ellos en embarcaciones que venían confiadas en las inteligencias que tenían con los mismos empleados de la Real Hacienda. Habrá diez días que se descubrió una redada de defraudadores que, con facturas falsas, sacaban guías de la aduana de géneros que iban a tomar en Curazao, y después introducían, a golpe seguro, en Puerto Cabello, sobre lo cual estoy siguiendo la causa con el mayor ardor, habiendo preso a una multitud de reos, entre ellos el guarda mayor de La Guaira que, según lo que hasta ahora, resulta, será necesario quitarle el empleo porque contribuía, con su disimulo, a este método diabólico de hacer el contrabando, que, según aparece, ha mucho que estaba establecido y se ha rastreado por una rara casualidad. Con este y otros ejemplos que anteriormente he hecho, se hallan desanimados los defraudadores en términos que, acabo de saber por noticias muy verídicas, que una gran cantidad de pesos que había depositada en Curazao para hacer el contrabando, la han mandado los interesados remitir a Europa, temerosos de no poder lograr sus intentos.

»Crea V.E. lo que dice el que está verdaderamente interesado en la felicidad de estas provincias y que no tiene más ahinco que el que florezca su agricultura y el comercio de la metrópoli. El contrabando puede extinguirse fácilmente en este país, sólo con el resguardo de tierra bien establecido y ayudado de las cuatro lanchas corsarias. -El resguardo de mar absolutamente es inútil. La Compañía Guipuzcoana lo sostuvo porque afianzaba, en la apariencia, un servicio que realmente le costaba mucho menos de lo que ha clamorado la estabilidad de un privilegio exclusivo que le valía millones.

El resguardo de tierra nunca lo estableció sobre un pie vigoroso porque los Factores, los Comandantes del resguardo y todos los dependientes hacían el contrabando a banderas desplegadas. Los mismos barcos que venían de Europa traían lo menos la mitad de la carga fuera de registro. Estas son verd

ades que aquí se hacen palpables al hombre menos ilustrado, y V.E. las reconocera experimentalmente luego que el comercio libre que se va entablando con felicidad, llegue a su pleno vigor.

» Aún cuando los dos resguardos fuesen verdaderamente útiles, dos comandantes, tan autorizados como los que aquí han venido, los harían perjudiciales con sus competencias. Los dos salieron ya de Cádiz implacables enemigos, han tenido aquí discordias ruidosas y, por más que apuro todos los recursos de la prudencia, y de mi espíritu conciliador, preveo que las tendrán aún mayores en lo sucesivo. El espíritu de partido que domina en esta Provincia se ha mezclado ya en estas disensiones. El resguardo de mar, apoyado por la Compañía, y compuesto todo de vizcaínos, ha levantado el estandarte de la discordia contra el resguardo de tierra compuesto, por la mayor parte, de andaluces.¹ Es cierto que éstos han cometido alguna otra violencia que yo no he podido remediar, pero han puesto el puerto de La Guaira y van a poner el de Cabello en estado que no pueda entrar en ellos ni una hilacha por alto. En el día se disputan los dos Comandantes el mando de las lanchas corsarias sobre cuyo punto consulto a V.E. separadamente, previendo que después de decidido, altercarán sobre otros muchos en que, indispensablemente, se han de encontrar.

» Aseguro a V.E. que cuando llegué aquí y vi la faz de este país, sus proporciones y el genio de sus habitantes, me prometí una Intendencia feliz, pero la venida de los dos resguardos, sus desaveniencias y la dificultad de mantenerlos me ha perturbado la tranquilidad, me distrae la atención de los objetos más importantes de mi ministerio y me quita aquel fondo de satisfacción y de paz tan necesario para hacer cosas buenas.

» Repito a V.E. lo que varias veces le he dicho. El resguardo de mar es absolutamente inútil,² y, en las actuales circunstancias, perjudicial. El contrabando se cortará del todo con el resguardo de tierra bien establecido, el comercio libre fomentado, y el derecho de seis reales por cada libra de cacao introducido por mano de extranjeros que se ha puesto en esa Península cuya providencia vale sola más que todos los resguardos. No le deslumbren a V.E. las siete presas que acaba de hacer Icuza en la costa de Puerto Rico. Todas ellas apenas valen ocho mil pesos y sólo la balandra "Aranzazu" y el bergantín "Coro" han gastado, desde que llegaron a Puerto Cabello inválidos, más de diez mil sin haber hecho el menor servicio. Además, en la costa del sur de Puerto Rico se apresan con tanta facilidad los barquillos extranjeros que están allí haciendo el contrabando de muías que los guairos que van a aquella isla por los correos se traen siempre una o dos presas, y este servicio podría ejecutarlo una goleta del Rey que hay en Puerto Cabello que

lo ha hecho ya muchas veces.

- Estas ideas serán poco concordes a las que le influirán a V.E. los interesados en la Compañía Guipuzcoana que son los únicos votos que aquí tiene el corso marítimo, pero debe V.E. advertir que ellos han llevado el fin de despachar sus malos barcos a buen precio, como lo han logrado, y ejecutar lo mismo con los almacenes y arreos navales que les quedan en Puerto Cabello. Además quisieran ver esta Provincia gravada con más carga de la que puede sufrir a ver si puede recobrar su antiguo privilegio.

* Dios guarde, etc. Caracas, 4 Abril, 1784 n.1

Y al día siguiente, 5 de Abril, vuelve Saavedra a insistir en sus ataques al resguardo de mar en una extensa comunicación en que repite lo de la competencia suscitada entre los Comandantes de los Resguardos de Mar y Tierra, la inutilidad del corso, el gran gasto que ocasiona al erario, etc., etc. En cabecera de la primera página de esta carta, se puede ver una nota que dice así:

" En vista de anteriores representaciones de este Intendente se le ha mandado envíe al resguardo de las costas de Cartagena de Indias al Comandante Icaza con los buques sobrantes de Caracas y que arregle como le parezca el resguardo de mar de aquellas costas ».2

Efectivamente, ya con fecha de 18 de Marzo se había dado la siguiente Real Orden:

« El Rey quiere que los guardacostas sobrantes en esa Provincia pasen a Cartagena de Indias a las órdenes del Arzobispo Virrey con la mayor prontitud que fuera posible, lo que prevengo a V.S. de orden de S.M. para su puntual cumplimiento.

» Dios guarde a V.S. muchos años. El Pardo, 18 de Marzo de 1784 ».J

Pronto, pues, recibiría el Intendente Saavedra con el alborozo que es de su poner en quien logra una cosa en cuya consecución tantos afanes había derrochado, el siguiente despacho de Calvez:

» Por cartas de V.S. de 24 de Octubre y 30 de Diciembre del año último, números 17 y 35, y su reservada de la primera fecha número 1, se ha enterado el Rey de cuanto en ellas manifiesta S.S. acerca del Resguardo Marítimo mandado establecer por orden de 19 de Mayo del mismo año, para reemplazar el que antes mantenía en estas costas la Compañía Guipuz-coana, haciendo presente el exorbitante gasto que la subsistencia de dicho resguardo causaría a la Real Hacienda; la necesidad de establecer algún impuesto para ocurrir a él por no alcanzar a cubrirlo ese erario; la dificultad de hallar medios que faciliten dicho impuesto y, sobre todo, lo infructuoso que expresa V.S. es

la manutención del expresado Resguardo Marítimo, por hallarse cuasi extinguido el trato ilícito desde el establecimiento de esa Intendencia, por la buena forma que dio al Resguardo de tierra, el celo con que se ha mirado este punto por los Ministros de Real Hacienda, y las precauciones que se han tomado para impedir las grandes introducciones clandestinas por los puertos principales que era por donde en lo antiguo se ejecutaban, no mereciendo consideración alguna el que pueda ejecutarse por las costas el cual no es posible tampoco lo impida el curso del mar por lo dilatado de ellas, habiendo enseñado la experiencia que lo que éste no pudo lograr en cincuenta años que lo mantuvo la Compañía, se ha conseguido en sólo cinco que se ha establecido la Intendencia. En la inteligencia de todo lo expresado, y supuesto haberse mandado a V.S. en Real Orden del 18 del próximo anterior, que con la mayor prontitud posible hiciera pasar a Cartagena de Indias a las órdenes del Arzobispo Virrey de Santa Fe, los buques corsarios sobrantes en esa Provincia, me manda S.M. prevenir a V.S. que destinando al Comandante don Vicente Antonio de Icuza al resguardo de las costas de Cartagena, arregle el de las de esas Provincias, según lo regular convenga y preciso a evitar enteramente el contrabando y no recargar demasiado al erario ni al comercio con sus costos y los del resguardo de tierra que no pueda excusarse. Dios guarde V.S. muchos años. Aranjuez, 21 de Abril de 1784. José de Calvez. Señor Intendente de Caracas «-

Con ese despacho recibía Saavedra la siguiente carta reservada :

> Reservada.

» En Real Orden separada de esta fecha, contesto a V.S. a sus tres cartas que tratan del resguardo marítimo mandado establecer en esa Provincia, añadiéndole por ésta queda S.M. enterado de todos los particulares que toca V.S. en la reservada número 1, manifestando cuanto su celo le ha dictado, así sobre las verdaderas causas de que había dimanado el excesivo contrabando que antes del establecimiento de esa Intendencia se ejecutara y se halla ya cortado con las precauciones tomadas por ella, como en cuanto a las ideas de la Compañía Guipuzcoana y medios de que presume V.S. se valdrá siempre para reintegrarse en su comercio exclusivo que le ha sido tan doloroso o perder. Y puede V.S. estar asegurado de que los influjos de los empleados en ella no tendrán lugar jamás en el Ministerio de mi cargo. Dios guarde a V.S. muchos años. Aranjuez, 21 de Abril de 1784

Lo primero que sorprende en la drástica decisión de Gálvez es la precipitación con que pasa a destruir, de un plumazo, toda la empresa que, bajo su patrocinio y en labor paciente de varios meses, había puesto en marcha Icuza. luego que esta brusca vuelta de timón haya sido dada sin que para obra

r así contara más que con la información de una sola de las partes. Y si se alega que esa parte era precisamente la del funcionario con quien, antes que nadie, debía confiar en Caracas, ¿por qué no lo hizo antes de poner en marcha la empresa o una vez puesta, por qué no esperó a que un prudente plazo de varios meses pusiera la verdad en su punto? ¿Por qué no aguardó a que posteriores informes de este funcionario fueran confirmando sus primeros asertos, pues aunque la verdad es que esas posteriores informaciones siguieron machacando sobre los mismos tópicos, no lo es menos que ni llegó a conocerlas, puesto que tomó su decisión en cuanto le llegaron esas primeras cartas del 24 de Octubre y 30 de Diciembre, es decir, antes de que siquiera empezara a funcionar el curso en toda su amplitud, conforme al plan trazado por Icuza y aprobado por el propio Calvez? ¿No podía haber consultado en Caracas con otras fuentes de información que le ofrecieran plena garantía de imparcialidad, sin tomar esa incomprensible decisión, basada enteramente en las afirmaciones de un hombre a quien hemos visto callando unas veces y otras falseando la verdad cuando ésta no se acomodaba a sus miras? ¿No es por lo menos chocante que las razones en que Calvez fundamenta su decisión no sean más que una servil copia, como puede comprobarse a simple vista, de las sugeridas por Saavedra?

Quizá las últimas líneas de la «Reservada» nos den la explicación, o por lo menos parte de la explicación del asunto. Cuando vemos al Ministro de Indias escribir a su subordinado, repitiendo aquí también, casi a la letra, las palabras de éste, sobre « las ideas de la Compañía Guipuzcoana y medios de que presume V.S. se valdrá siempre para reintegrarse en su comercio exclusivo que le ha sido tan doloroso perder ». Y añadir, no sin cierta impropia jactancia: « Y puede V.S. estar asegurado de que los influjos de los empleados en ella no tendrán jamás lugar en el Ministerio de mi cargo ». Cuando nos ponemos a pensar que por aquellos mismos días estaba preparando Calvez el golpe de gracia a la Compañía a la cual hábilmente le hacía ver Saavedra como la principal interesada en la restauración del curso marítimo, dirigido por quien precisamente fuera el más famoso de sus comandantes corsarios, no nos cuesta mucho creer que, en esta ocasión, el omnipoderoso Ministro, con todo el sombrío y despótico carácter que los historiadores le atribuyen, no hace sino obrar al dictado de su hábil e insidioso subordinado quien, ofreciendo cebo a sus fobias y a las reacciones a que aquellas fatalmente le han de conducir, se vale de su superior como de un simple instrumento para conseguir sus propios fines.

Naturalmente, no perdió el tiempo Saavedra en cumplimentar la orden superior dando noticia a Icuza de la novedad con otros particulares de interés que

pueden verse en su carta fechada en 28 de Junio:

« Excelentísimo Señor.

» Muy Señor mío: Por la orden de V.E. de 18 de Marzo quedo enterado de ser la voluntad del Rey que los guardacostas sobrantes en estas provincias pasen a Cartagena de Indias a las órdenes del Arzobispo Virrey de Santa Fe con la mayor prontitud posible y por otra Real orden de 21 de Abril que recibí ai mismo tiempo, me manda que con los buques corsarios que pasen a Cartagena vaya don Vicente Antonio de Icuza a quien ha destinado S.M. al mando del resguardo marítimo de aquellas costas, facultándome, al mismo tiempo, para que arregle el de estas provincias según lo regularé conveniente y preciso a evitar enteramente el contrabando y no recargar demasiado el erario ni el comercio.

Inmediatamente pasé orden a Icuza para que dé cumplimiento a la determinación de S.M. y dentro de dos o tres días saldrá para Puerto Cabello a alistar los dos bergantines y hacerse a la vela con ellos para Cartagena. He tenido por conveniente tratar este asunto con la mayor reserva: lo primero 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 alienten los contrabandistas a venir a hacer sus introducciones por la costa. Lo segundo porque no den aviso a los que están haciendo el contrabando en las cercanías de Cartagena y pueda sorprenderlos con su inesperado arribo. Con este fin le he dado dos órdenes: la una pública en que le prevengo vaya a hacer una recorrida a las costas de Puerto Rico; la otra reservada que le manifiesta su verdadero destino.

Luego que se verifique su salida y se liquiden las cuentas de los gastos que han hecho los corsarios, pondré el resguardo marítimo sobre el pie más económico posible, adaptándolo a lo necesario para extinguir el contrabando, y en consecuencia se arreglará la contribución del curso reduciéndola a una cuota

« Excmo. Señor:

» Muy Señor mío: Con fecha de 24 de Abril último se sirve V.E. decirme que habiéndole dado noticia extrajudicial de que don Vicente Antonio de Icuza, valiéndose de la ausencia del Comandante del Resguardo de Cádiz, había embarcado en los guardacostas de su mando una partida considerable de géneros, sin pagar derechos, me lo advierte V.E. a fin de que procure indagar este hecho con el mayor cuidado, y, resultando ser cierto, proceda con todo el lleno de mis facultades contra los reos y dé cuenta de las resultas.

Cuando Icuza llegó a esta Provincia, la primera vez que se me presentó me dijo, confidencialmente, que con anuencia del que hacía de Comandante del

resguardo de Cádiz, había embarcado en el bergantín "Coro" una pacotilla de géneros; pero para evitar que se publicase en Cádiz que en un barco del Rey se traía cosas de comercio, no habían pasado por la aduana de aquel puerto, sino que se habían embarcado con sólo el pase del resguardo. Efectivamente, me presentó la factura de los géneros firmada de él y de un tal don Juan de Calvez, y me suplicó permitiese aquí su entrada pagando los derechos que yo prescribiese.

» Hálleme perplejo sobre el partido que debía tomar sobre un asunto tan espinoso. Reflexioné que Icuza se había delatado a sí mismo confiando en mi generosidad; Que su proceder no parecía ser de mala fe cuando teniendo, mediante sus facultades, mil medios de introducir los géneros clandestinamente sin que yo lo supiese, había tomado el camino real de que pasasen por la aduana de La Guaira. En la factura cuyo importe sería como de unos seis mil pesos, no había género alguno prohibido, ni eran de mucho perjuicio al comercio nacional por su cortedad y su especie. Por otro lado, me pareció no era conveniente hacer un ejemplar ruidoso con un hombre elegido por V. E., para una comisión importante en el acto mismo de llegar a esta Provincia; mucho más, siendo frecuente el venir a veces en los barcos de España algunas cortas porciones de mercancías fuera de registro con sólo el pase del Comandante del resguardo.

» Fundado en estas razones, permití que los tales géneros se desembarcasen, pero pagaron por la aduana donde fueron registrados prolijamente y satisficieron los derechos correspondientes a su salida de Cádiz y su entrada aquí, como consta de expediente formado sobre el particular.

» Dios guarde a V.E. muchos años. Caracas, 28 de Junio de 1784 ».i
La otra carta reza así:

« Excmo. Señor.

• Muy Señor mío: Con fecha de 21 de Abril último me dijo Vuestra Excelencia que habiéndosele dado noticia, aunque sin documentos comprobantes, de que don Vicente Antonio de Icuza había embarcado en Cádiz, en los buques guardacostas de su mando, una partida considerable de géneros sin pagar derechos, me lo advertía para que procurase indagar este hecho con el mayor cuidado y resultando ser cierto procediese contra los reos. A esta Real orden contesté en últimos de Junio próximo pasado que, efectivamente, el referido Icuza trajo aquí varios géneros en el bergantín "Coro" de su mando, pero que habiendo hecho presentación de ellos en La Guaira y manifestándome que por la angustia del tiempo cuando salió de Cádiz no pudo practicar las formalidades acostumbradas, pero que había dejado apoderado que las practicara, le permití su desembarco, pagando no sólo los derechos de entrada sino los que debió satisfacer en Cádiz a su salida. Después presentó una cer

tificación de la aduana de Cádiz de haberse satisfecho los expresados derechos, y yo mandé devolverle los que se le habían cobrado de más en este puerto. El adjunto testimonio de todo el expediente enterará V.E. de todo lo que ha habido sobre este particular.

» Dios guarde ... ».²

Para cuando esto se escribía, Icuza ya había partido para su nuevo destino de Cartagena de Indias. Llevaba, sin duda, el alma lacerada. Había venido a luchar como en los viejos tiempos. Podía hallarse en su elemento sobre la cubierta de su buque, entre los rugidos de la tormenta y el fragor de los combates. Pero sentía que le faltaba el aire en los despachos de las Intendencias y salas de los dignatarios donde se forjan las insidias y asechanzas de los espíritus mediocres que no han nacido para respirar el viento bravo que se goza en engendrar montañas sobre los lomos del mar,

7 — Santa Marta: el fin

En Septiembre de dicho año de 1784, salía Icuza para su nuevo destino al mando de los bergantines "San Joaquín" y "Nuestra Señora del Coro" y el balaux "Nuestra Señora del Carmen". Y la primera noticia que tenemos de él es la de un doloroso suceso testimoniado por un documento que hallamos en el Archivo de Caracas,¹ firmado por el propio Icuza, a bordo de) bergantín "San Joaquín", el 8 de Diciembre de 1784, en el que da cuenta de la muerte de diecisiete hombres pertenecientes a los tres buques arriba citados. Perdieron la vida estos hombres « defendiéndose contra los indios en el territorio de Bahía Honda con motivo de haber desembarcado a hacer agua por impróxima necesidad para las tripulaciones de los tres referidos buques ». Así lo certifica nuestro conocido el escribano José de Elduayen, « como contador del bergantín "San Joaquín" de S.M. », quien nos describe a los tres muertos de la tripulación del propio bergantín: el maestro Bernardo Salaverria, « natural de la plaza de San Sebastián en donde reside su viuda Juana Bautista Alberdi»; el patrón de bote Francisco Hernández, * natural de la misma plaza de San Sebastián donde reside su madre Micaela Artola y el ayudante de condestable José Dionisio de Sagarzazu «natural de la plaza de Fuenterrabía en donde reside su madre Agustina Basterrechea con una hija » , así como a los cuatro pertenecientes al "Coro" y los diez restantes del balaux, la mayor parte venezolanos.

Con referencia a sus compatriotas, Icuza podría haber tenido presentes en aquellos momentos las palabras del Padre Larramendi: « Caracas ha sido sepultura de guipuzcoanos sin número; esto es público y no obstante, Caracas es

donde aspiran, como si cada uno de ellos hubiera de ser un factor de los que en seis u ocho años se han hecho riquísimos por arte de Merlín, que aquí no se sabe y allí se aprende ».

Mal comienzo era éste que, al de pocos días de la llegada de Icuza a su nuevo teatro de operaciones le deparaba la costa de Bahía Honda cuyo nombre evoca uno de los hermosos sueños del Libertador: * La Nueva Granada se unirá con Venezuela, si llegan a convenirse en formar una república central, cuya capital sea Maracaibo, una nueva ciudad que, con el nombre de Las Casas, en honor de este héroe de la filantropía, se funde entre los confines de ambos países, en el soberbio puerto de Bahía-honda. Esta posición, aunque desconocida, es más ventajosa por todos respectos. Su acceso es fácil y su situación tan fuerte, que puede hacerse inexpugnable. Posee un clima puro y saludable, un territorio tan propio para la agricultura como para la cría de ganado, y una grande abundancia de madera de construcción. Los salvajes que la habitan serían civilizados. .. >.

Menos, si cabe, que cuando Bolívar escribió estas líneas lo serían los que atacaron a los hombres de Icuza del cual nada nos autoriza a afirmar que resultara herido en aquella desgraciada acción — que por su propia mano comunicó, o al menos firmó, a la superioridad. Pero sí es lícito imaginar que él la vendría a golpear duramente en su espíritu seguramente decaído por los recientes sucesos de Caracas. El hecho es que el silencio se hace por unos meses en torno a él y la primera noticia que después de ésta nos llega es la de su fallecimiento, según se hace constar en Real Orden dirigida al Arzobispo Virrey de Santa Fe, con fecha 17 de Noviembre de 1785.

Teniendo en cuenta los pocos meses que median entre esta fecha y la agresión de Bahía Honda e incluso el que Icuza falleciera, como se dice, * en jurisdicción de Santa Marta », es razonable pensar que desde el citado infeliz suceso su salud quedara resentida y, tal vez, por ello no se alejara mucho de aquellos parajes en los meses que siguieron.

En cuanto a la fecha exacta de su muerte — que en ningún documento establece —, podemos decir que, según certificación expedida, en Octubre de 1788, por el Contador de Real Hacienda de Río Hacha, Alfonso Gutiérrez; « dicho teniente coronel recibió de estas cajas en el tiempo que se mantuvo en este crucero... 1.762 pesos, 5y2 reales... » que es el monto de una cuenta que adjunta y que la forman partidas recibidas por Icuza para pagar al mayordomo Juan José de Acha y al cocinero Ignacio Echeberría « que servían a dicho teniente coronel » y a los cuales « consta que hasta el 4 de Julio del mismo año (1785) se le quedaron debiendo. .. 192 pesos ». Y como el último recibo

de lo que « a cuenta de sus sueldos » percibe Icuza es de 23 de Junio, parece indicar todo ello que para fines de Junio o primeros de Julio ya hubo de retirarse del servicio.

Tenemos después otro certificado, fecha 2 de Agosto de 1785, expedido por « Don Miguel de Basterra, contador sustituto de Ejército y Real Hacienda •>, en el que se hace constar : * Que al Teniente Coronel de Infantería, comandante del curso de estas costas don Vicente Antonio de Icuza se le han satisfecho sus sueldos vencidos desde 31 de Agosto de 1783 hasta otro igual día del presente año... ». Y como la copia de este certificado figura en el expediente de testamentaría como expedida también en Octubre de 1788 y consti tuye, con la anterior, una de las últimas piezas de él, claramente nos está diciendo que se refieren a los últimos pagos hechos a Icuza cuyo fallecimiento debió de ocurrir, pues, lo más tarde, a primeros de Septiembre, si además de lo expuesto no perdemos de vista que, si la Real Orden en que se hacía constar su muerte se despachó el 17 de Noviembre, es razonable calcular un tiempo de alrededor de dos meses para que la noticia de su deceso llegase a la Península.

Dice así la R.O. firmada por el marqués de Sonora, el 17 de Noviembre de 1785, en San Lorenzo:

s Todos los papeles, muebles y bienes que hayan quedado por fallecimiento del teniente coronel don Vicente Antonio de Icuza, Comandante de los guardacostas de Tierra Firme, deben recogerse y depositarse en cajas reales, dando cuenta al Rey para que disponga lo que fuere de su Real agrado. Y aunque no queda duda de que Vuestra Excelencia, con su celo y acreditado empeño, habrá dispuesto lo conveniente en esta parte, me manda Su Majestad prevenirle que me de noticia individual de lo que haya quedado por muerte del referido Icuza, en inteligencia de que con esta fecha se comunica la orden que corresponde al gobernador e intendente de Caracas para que de acuerdo con Vuestra Excelencia dispongan el expresado depósito por si conviniese hacerle en las cajas reales de Maracaibo, sujetas a esta jurisdicción. Dios guarde... s.

En el Archivo General de la Nación, en Caracas, puede verse la respuesta que, por su parte, dan, en 6 de Marzo de 1786, el Gobernador y el Intendente de Caracas al citado Ministro de Indias, marqués de Sonora:

- En Real Orden de 17 de Noviembre último se sirve V.E. prevenirnos haber resuelto S.M. que expidamos las más activas y estrechas providencias para que se recojan los papeles del Real Servicio, muebles y bienes que haya

n quedado por fallecimiento del Teniente Coronel don Vicente Antonio de Icuza, Comandante de Guardacostas, abonándosele las pagas hasta el día en que éste se verificó y que todo lo practiquemos de acuerdo con el señor Arzobispo Virrey de Santa Fe.

» En su consecuencia exponemos a V.E. que el expresado Teniente Coronel falleció en la jurisdicción del Gobernador de Santa Marta quien, noticioso de que el equipaje y papeles correspondientes al difunto existían en poder del Gobernador de Maracaibo (bajo un formal inventario) los reclamó, por su carta de 17 de Julio próximo pasado, acompañando copia autorizada de la Real Cédula de 29 de Enero de 1777 que comete al Capitán General o Gobernador el conocimiento de las testamentarías de oficiales militares que mueren en sus distritos, y en cumplimiento remitió el expresado Gobernador de Maracaibo al de Santa Marta, los papeles y demás que pertenecían a Icuza, de que nos dieron aviso uno y otro Gobernador, añadiéndonos el segundo en carta de 16 de Agosto último que reservaba en su poder (con todo lo demás) los papeles relativos a la comisión muy reservada que se le había confiado, hasta la resolución del señor Virrey a quien había dado cuenta, en cuyo estado nada nos queda por hacer en particular, ni menos en el abono de las pagas del referido Comandante por corresponder a las obligaciones del Reino de Santa Fe a donde estaba destinado con los buques de su mando, sin perjuicio de haberseles auxiliado por esta Capitanía General e Intendencia con cuanto han necesitado y pedido a Maracaibo para conservar el crucero sobre aquellas costas.

» Nuestro Señor guarde, etc.... Juan Guillelmi, Francisco de Saavedra ».*

A este despacho contesta el Marqués de la Sonora, es decir, don José Calvez, con este otro fechado en Aranjuez, 18 de Junio de 1786:

« Por la carta de V.S. de 6 de Marzo de este año, quedo enterado de habers e recogido los papeles y bienes pertenecientes a la testamentaría del Teniente Coronel y Comandante de Guardacostas de Tierra Firme don Vicente de Icuza por el Gobernador de Santa Marta en cuya jurisdicción falleció. Y respecto de lo que el referido Icuza estaba destinado con los buques de su mando bajo las órdenes del Virrey de Santa Fe, le comunico lo correspondiente con esta fecha a fin de que mande entregar a la viuda y heredera doña Ramona Barbachano los papeles, muebles y bienes procedentes de su testamentaría, previniéndole así mismo que por aquellas Cajas se le debe satisfacer la pensión del Montepío Militar que goza por la Real declaración de 20 de Mayo de 1783, según lo avise al Gobernador de esa Provincia, y aunque parece no haberse hasta ahora pagado cosa alguna por esta razón encargo se me dé aviso si se hubiese ejecutado alguna paga para su descuento en las Reales Cajas de Santa Fe. Dios guarde, etcétera ».»

Esto es todo lo que sabemos del fin de Vicente Antonio de Icuza quien andaba entonces por los cuarenta y ocho años; casi la misma edad en que, desde aquel mismo territorio de Santa Marta, abandonaría el mundo, medio siglo después, el Hombre grande de América. Podía aún haber dado lo mejor de sí y, como su compañero de curso Lorenzo de Goicoechea, quien le sobrevivió catorce años, hacer ilustre su nombre en campañas famosas sobre los siete mares.

Pero acaso es mejor que fuera así. Que terminara su vida en un rincón de estas costas que tanto debió de amar, y que la terminara casi a la par con la Compañía de la que fue uno de los hombres más cabalmente representativos.

Creemos verlo en su lecho de agonizante, entregado por última vez a la visión interior de su vivir: desde su infancia en la casa paterna de Rentería que anima la visita del capitán Guillamasa quien, frente al humeante chocolate, narra una y otra vez, sus aventuras por los mares del trópico; sus escapadas a Pasajes en las que la visita a su madrina, doña Juana de Lezo, eran el pretexto alegado ante su madre doña Teresa que se dejaba engañar, sabiendo bien que en Pasajes eran el puerto y los cuentos del viejo Shanti los que arrastraban al muchacho; la emoción de su primera salida en los guardacostas; el recuerdo de aquellos hombres formados a su lado y bajo su mando: el bravo Joaquín de Mendizabal y el gallardo Manuel Antonio de Urtesabel, y Francisco Xabier de Jauregui, Ignacio de Barrena, Domingo y José Antonio de Álzate, Juan Antonio de Careaga que le sucedió en el mando del curso de Caracas... todos aquellos compatriotas valientes y leales, hombres de una pieza y de una sola palabra que corrieron con él su suerte tantas veces en aquellos abordajes «sable y cuchillo en mano», según se dice en los viejos folios, como la corrieron otros más lejanos en la sangre o más humildes en sus puestos, pero no por eso menos firmemente centrados en su afecto, como Garachico, aquel avezado marinero maracucho y tantos otros... Después un rictus de desagrado marcado por el pasar de las figuras de los Calvez, los Saavedra, los Pizarro... y con ellos, de repente, aquellas ideas en Bilbao entre revistas y que ahora se le hacen claras. .. ; el último recuerdo para la fiel compañera que allá lejos habría de vestir el luto de la viudez... y, por fin, la serenidad definitiva del que entra en el eterno reposo.

Queda en nuestro recuerdo su imaginaria figura. Estampa de hombre recio, forjado entre aventuras y trabajos, que escruta la lejanía del mar, con sus ojos azules de acerado fulgor, desde el puesto de mando de su capitana. Aquella gallarda balandra "Nuestra Señora de Aranzazu", que cruzaba estas costas bordando espumas, en arrogante empopada, como si la poseyese el orgu

llo de saber que, entre todas las naves guipuzcoanas ninguna tan marinera como ella cuando la gobernaba la mano firme y experta de su capitán Vicente Antonio de Icuza.