

# EL RENTERIANO MÁS GRANDE DE TODOS LOS TIEMPOS

Alber Vázquez

**E**stablecer clasificaciones en asuntos cuya medición objetiva es imposible resulta siempre ser un ejercicio vano y, si se quiere, algo estúpido. Sin embargo, no es aburrido y, por ello, nos dedicamos a tal afán con inusitada laboriosidad. Si, además, la respuesta la tenemos pensada de antemano y no albergamos reparo alguno en retorcer los argumentos a nuestra conveniencia para llegar a ella, el ejercicio se convierte, ya irremisiblemente, en un pasatiempo sin importancia alguna. Sirva todo lo dicho como cláusula de exención de responsabilidad por lo que sigue.

Para hallar al renteriano más grande de todos los tiempos, debemos estar pensando siempre en alguien excepcional cuya labor haya sido decididamente extraordinaria. Y, si se quiere, también extravagante. Alguien capaz de reunir en su sola persona la épica de la existencia, el comportamiento fuera de todo lo previsto y considerado cotidiano y la capacidad para transformarse en un mito. En definitiva, constituir carne de leyenda.

Con tales premisas, uno deja conscientemente fuera a personajes que bien, para muchos, podrían ser merecedores del epígrafe que nos ocupa. Sí, es cierto, pero siendo todos estos (piadosamente innostrados en este texto) casi siempre excepcionales, ninguno supera la prueba del nueve —una vez más establecida arbitrariamente para que nada nos desvíe de la respuesta prevista— a la que vamos a someter a nuestro candidato.

Muchos de entre los que nosotros han sido podrían ser merecedores de verse dando nombre a una calle, a una plaza, incluso a una avenida. Pero, ¿cuántos de entre los que nuestra historia ha dado podrían ser protagonistas de una película? ¿La peripécia de vital de cuántos de los nuestros podría ser llevada al cine? Al cine en todo su esplendor, entiéndase: aventuras, pasión, argumento, sensibilidad, emoción y vida al margen de todo. Pues pocos. Muy pocos.

Uno. Un solo renteriano podría superar nuestra particular prueba del nueve. Un solo renteriano puede, en

consecuencia, ser denominado con propiedad, el renteriano más grande de todos los tiempos: Vicente Antonio de Icuza y Arbaiza, corsario de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, nacido en Rentería el 5 de junio de 1737 y bautizado tres días después en la parroquia de Santa María de la Asunción. Icuza, como mostraremos más adelante, ordenando el abordaje de un navío contrabandista sin que le tiemble el pulso.

Ya que tenemos al personaje identificado, conviene explicar, antes de razonar la excepcionalidad de su carácter, en qué consistía exactamente su profesión. Icuza fue un corsario, algo que, se empeñen los que se empeñen, no tenía nada que ver con los piratas. Quien lo afirme, miente miserablemente. Un corsario, e Icuza fue uno de los mejores, era, salvando muchísimo las distancias, un procurador de seguridad privada. Piénsese en cualquiera de esos guardias de seguridad que vigilan el transporte del dinero de un banco. Van armados, están instruidos en el enfrentamiento cuerpo a cuerpo y miran con mala cara a todo aquel que se les cruza en su camino. Icuza hacía lo mismo con una salvedad: te daba con la porra en los riñones de forma preventiva. Si te cruzabas con él, nunca era por azar, así que te atacaba sin pensárselo dos veces. Ya vendrían después, si eran oportunas, las explicaciones.

Los piratas eran ladrones. Robaban y sabían que robaban. Icuza defendía la legalidad. Era lo que, en lenguaje llano, se llama un hombre de bien. Nadie entre sus contemporáneos pudo decir de él que no cumplía con su deber. Era temeroso de Dios, leal al rey y cumplidor con sus superiores. Un hombre de mar hecho y derecho. Jamás robó o tomó lo que no era suyo, lo que las leyes y normas de la



Firma original de Vicente de Antonio de Icuza.

época establecían como ajeno. Los piratas sí lo habrían hecho. Matando y destruyendo y sabiendo que les podían colgar por ello.

Icuza también mataba y destruía. De hecho, a eso se dedicó durante toda su vida: a patrullar las aguas del sur del Caribe para limpiarlas de indeseables. ¿Y por qué había tanto sinvergüenza en un lugar tan perdido de la mano de Dios? Pues porque, y he aquí el impulso que mueve a la humanidad, había riqueza. Mucha riqueza. Una riqueza ingente, fácil de obtener y al alcance de la mano. Una riqueza que nosotros, los guipuzcoanos, nos dedicábamos a expoliar sin recato alguno y sin, más importante aún, tener conciencia de estar haciendo algo mal. Si había que matar a la competencia, se la mataba. Si había que explotar personas en régimen de esclavitud, se las explotaba. Si la fuerza militar era el único argumento válido para defender lo nuestro, la utilizábamos con todas las consecuencias.

Esencialmente, los guipuzcoanos nos traíamos todo el cacao de lo que más tarde sería Venezuela sin perdernos en consideraciones adicionales. Para las luchas de clases y el concepto de justicia local aún faltaban muchos años. No, en aquella época, la riqueza era para el más fuerte. Nosotros teníamos armas, naves cargueras, conocimientos y logística, estábamos organizados, constituíamos una sociedad ya entonces antigua y, además, Dios estaba de nuestra parte. ¿Qué problema, entonces, había en llevarse lo que, de forma natural, considerábamos nuestro? Ninguno, por supuesto. Ni Icuza ni ninguno de los vascos del siglo XVIII se hacía preguntas de ese tipo.

La importación de cacao desde las costas venezolanas era competencia exclusiva de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Y lo era de forma monopolística. Es decir, que nadie más en el mundo conocido estaba autorizado para realizar dicho comercio. El cacao era nuestro y todos tenían que mantenerse alejados de él. Claro que una cosa era el dicho y otra el hecho. A los ingleses, franceses y holandeses que por allí también viajaban no parecía entrarles en la cabeza lo de que el cacao era sólo guipuzcoano y se empeñaban en tomar parte en los negocios. Por las buenas o por las malas.

Y ahí entraban en juego Icuza y sus hombres. En su pequeño barco, de nombre el «Aranzazu», patrullaban las costas como ese guardia de seguridad que vigila el transporte del dinero del banco. Podemos argüir que ningún banco es trigo limpio y que ese dinero surge de las abyectas comisiones que nos cobran miserablemente. Podemos decir misa si queremos, pero ese dinero es legalmente del banco y lo va a defender con uñas y dientes.

Nuestras consideraciones particulares no tienen la menor importancia cuando la ley rige los comportamientos y las acciones. Y la ley estaba, claro, del lado de la Compañía. Si además, Dios actuaba de su parte, ¿cuál era el problema?

Por suerte, los tiempos han cambiado y los guardias del banco no nos atacan por si acaso. Uno puede ir tranquilamente por la acera, cruzarse con los guardias jurados y salir indemne del encuentro. Con Icuza no era tan sencillo. Él tenía una patente de corso, lo cual significa que te podía atacar, quedarse con tu barco y tu carga, llevarte a puerto y luego allí alguien ya decidiría si la presa era legal. Eso sí, claro, no plantabas cara en alta mar. Entonces Icuza no se lo pensaba dos veces y ordenaba una andanada de aviso. La nave de Icuza no tenía muchos cañones, pero era ágil y podía colocarse rápidamente en la dirección adecuada para disparar. Además, y he aquí el núcleo de la excepcionalidad que atribuimos a nuestro personaje, el renteriano tenía una extraña habilidad para hacer bien su trabajo. Quién sabe por qué, había nacido para eso. Lo suyo era ordenar, desde el puente de mando, el apresamiento de un buque contrabandista. Sabía cuándo era necesario esperar y cuándo se hacía preciso dar la orden de atacar. Sabía cuándo disparar los cañones y cuándo dejar de hacerlo para que el «Aranzazu» pudiera aproximarse al navío contrario de forma que los guipuzcoanos logaran saltar a su cubierta.

Y bien. Si esto no merece un título como el que nos ocupa, ¿algo lo merece? Esto sí que es vida al margen de todo lo habitual. Apresando holandeses y franceses, ¡apresándolos!, sin el más mínimo contratiempo. Un ejemplo palmario de inteligencia, conocimiento, audacia y aplomo. Porque aquí poetas, intelectuales y pensadores en general los hemos dado a manos llenas. Sin que lo nuestro sea para echarnos a dormir de puro gozo, un granito de arena hemos aportado. Pero, ¿quién puede decir que ha estado en la cubierta de un navío atestado de holandeses dispuestos a rajarte el vientre a la primera de cambio? ¿Y salir indemne? ¿Y repetir la operación tantas veces como fuese necesario, en decenas de ocasiones, un mes tras otro, año a año?

Los corsarios eran tipos muy peligrosos, terriblemente violentos y agresivos y realmente codiciosos. Sin embargo, aquellos a los que atacaban también lo eran. Nadie crea que esto se expone como justificación moral pues nada de eso es necesario. Que los corsarios asesinaran a gentes que, si tuviesen oportunidad, harían lo propio, no debe suponer nada más que una simple y desafectada exposición de los hechos. Es importante evitar los juicios morales: todo lo narrado sucedió cuando las normas sociales eran otras, cuando nosotros éra-

mos distintos. Ni Icuza ni los hombres de la Compañía hacían nada de lo que tuvieran que sentirse avergonzados. Abrirle el pecho en canal a un holandés no era para tanto. A fin de cuentas, no se olvide, pretendían nuestro cacao.

¿Y cómo llega el hijo del médico del pueblo a convertirse en el corsario más temido de sur del Caribe? Es esta, sin duda, una de las madres del cordero. He pensado mucho en ello y, la verdad, no logro hallar el motivo concreto. Probablemente, se trata de una conjunción de varios de ellos. El padre de Icuza se empeñó en que su muchacho se dedicara a los asuntos de la medicina. Un oficio tranquilo, seguro y libre de emociones. Quizás Icuza padre soñó con que ambos practicasen la medicina juntos. Un pueblecito pequeño en el que la vida transcurría plácida. Sí, ese debió ser el plan.

Pero el puerto de Pasajes estaba ahí y eso supuso, sin lugar a dudas, que los sueños del padre de Icuza quedaran en papel mojado. Icuza hijo, aun siendo niño, sentía una atracción desmedida por los asuntos del mar. En su familia, de justicia es afirmarlo, existía tradición marinera. Si no su padre, otros varones con los que se emparentaba vivían de la mar. Algo, dicho sea de paso, nada extraordinario en la Rentería del siglo XVIII. Así que, imbuido de una clarividencia poco propia de los jóvenes, a los veinte años consigue que su padre lo dé por perdido y le permita enrolarse en el primer barco que zarpara de Pasajes. Ni chicas ni juergas: a la mar.

Nos es desconocido el motivo de que Icuza eligiera, para embarcarse, un guardacostas de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. No sabemos si fue una elección premeditada o una casualidad. Quizás, de entre las opciones disponibles, Icuza eligió. Si su padre le había ofrecido tranquilidad, seguridad y una vida sin sobresaltos, él eligió lo contrario. Ni más ni menos que un barco guardacostas en el Caribe.

Y ya está. Esa misma determinación con la que Icuza eligió su destino guió el resto de sus pasos hasta el día de su muerte. Aprendió las mañas del oficio y fue ascendiendo en el escalafón hasta llegar, incluso, a convertirse en corsario del rey Carlos III. ¿Cómo lo consiguió? Sin permitir que nada ni nadie le apartara de su auténtica pasión. Sus intereses vitales no se alejaban ni un milímetro del corso. Del corso, atención, entendido como parte propia y necesaria de una actividad mercantil. Porque así, y no de otra forma, debía verse a sí mismo Icuza: como un engranaje imprescindible del rutinario quehacer comercial. No había nada personal en el hecho de apresar buques contrabandistas en pleno mar del Caribe como tampoco lo hay en la

cajera que cobra la compra en el supermercado: una parte más del engranaje, humilde si se quiere, pero necesaria para que todo funcione.

Icuza vivió una época en la que el mundo se transformaba a gran velocidad. Él y los suyos fueron pronto, por decirlo de alguna manera, cosa del pasado. Se dedicaban a una profesión a punto de extinguirse, antigua, obsoleta, anclada en el ayer. Las revoluciones sociales se hallaban a la vuelta de la esquina y pronto no sería tan sencillo disponer de mano de obra barata para sacar adelante las explotaciones americanas. Los esclavos seguirían siendo esclavos durante aún mucho tiempo, pero Simón Bolívar (un bebé todavía cuando Icuza murió) tendría nuevos planes para eso que hoy conocemos como Venezuela. Los vascos explotadores, de la noche a la mañana, dejarían de ser bienvenidos.

Por si esto no fuera suficiente (que lo era) un invento surgido de la nada puso el mundo del revés: fue la máquina de vapor, un ingenio que revolucionó los medios de transporte tradicionales y que dejó fuera de juego a los barcos que navegaban a vela. Icuza no lo supo nunca, pero eso de echarse a la mar sin rumbo fijo con un vigía apostado en el palo más alto, tenía los días contados. La profesión de corsario desaparecía.

Venían dobladas, pero para todos. Sin embargo, otros no dudaron a la hora de convertir lo sido en memoria colectiva. Nosotros no. Nosotros, fieles a nuestro tradicional estilo, nos olvidamos de todo a los dos días. ¿Corsarios? Debían ser cosa del demonio, así que no merecía la pena pensar demasiado en ellos. ¿Recordar? ¿Fijar la memoria? ¿Saber quiénes fuimos y qué hicimos? No era algo que fuera con nosotros. Así que nos entregamos, sin prisa ni pausa, a ese plan esencial que debemos, por persistente, tener impreso en nuestro particular código genético: olvidar.

Los otros no. Los otros, sin ir más lejos los ingleses, supieron fijar a hierro su memoria. ¿Quién no ha oído hablar hoy en día de sir Francis Drake? Bien, pues este personaje fue un corsario y vivió dos siglos antes que Icuza. Uno más de aquellos que navegaron las costas americanas. Fueron célebres sus gestas, su valentía, su indiscutible arrojo, sus victorias. Los ingleses, con cuatro hebras, te montan una leyenda que no amaina con el paso de los siglos. Y en eso tenemos que envidiarles: un pueblo que cultiva el huerto de su memoria colectiva no puede ser tomado a la ligera. Ahí los tenemos.

Nosotros, por el contrario, aquí estamos. Si no fuera por uno de esos francotiradores que, a veces, da nuestra cultura, Icuza permanecería en el limbo de la historia para siempre. Menos mal que a

Vicente de Amezaga le dio, en su día, por investigar acerca de los corsarios de la Guipuzcoana. Menos mal que este hombre vivía en Caracas y tenía a mano la escasa documentación que se ha conservado del curso guipuzcoano. Y menos mal, por fin, que alguien, allá por 1966 tenía unos dinerillos disponibles para ser gastados en la edición de sus libros. Porque, de lo contrario, Drake seguiría siendo el corsario y, lo demás, silencio.

## ICUZA Y SU CONTEXTO

### CRONOLOGÍA DE LA VIDA DE VICENTE ANTONIO DE ICUZA Y ARBAIZA

- 1728.** Es fundada por capitalistas vascos la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Desde el inicio de sus actividades, emprende una práctica importadora y exportadora monopolística. Esto hace que ingleses, holandeses y franceses inicien un comercio ilegal. Surgen, al tiempo, piratas que abordan a los navíos españoles con la intención de robarles. Para evitarlo, la Compañía comienza la lucha contra el contrabando y la piratería mediante buques dedicados al corso, es decir, a apresar las mercancías de los navíos contrabandistas utilizando para ello técnicas de guerra.
- 1737.** Nace en Rentería, el 5 de junio, Vicente Antonio de Icuza y Arbaiza. Es bautizado tres días después en la parroquia de Santa María de la Asunción. Su padre, médico de la localidad, pretende que continúe su función pero no consigue siquiera que se inicie en las labores propias de la medicina. La cercanía del puerto de Pasajes le atrae y centra en él sus aspiraciones futuras.
- 1757.** Se embarca en un guardacostas de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Nace en Londres William Blake.
- 1758.** Periodo de aprendizaje marinerero. Ascende al trono español Carlos III. Fallecerá en 1788, tres años después que Icuza.
- 1759.** Regresa a Rentería.
- 1760.** Se embarca de nuevo rumbo a Venezuela.
- 1761.** Se hace piloto.
- 1762.** Es hecho prisionero por los ingleses y conducido a Jamaica.
- 1763.** Consigue la libertad. Finaliza la Guerra de los Siete Años.
- 1764.** Se dedica al corso de forma independiente con convenio establecido con la Compañía.
- 1765.** En la campaña del año, apresa a catorce embarcaciones. Se funda en Bergara la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País.

Pero no. Lo afirmo sin ambages: Icuza está a la altura de cualquier otro que practicara su profesión a lo largo de los siglos. Fue un aventurero, un maestro, un ejemplo de pasión, arrojo y entrega. Es así, sólo que nosotros no nos acordamos. Recordémosle como el renteriano más grande de todos los tiempos: herido de muerte a los 48 años de edad y sin permitir que su barco arribara a puerto. Aún quedaba un buen montón de holandeses a los que destripar.

- 1767.** Apresa a trece embarcaciones. Expulsión de los jesuitas de todos los territorios españoles.
- 1768.** Consigue apresar a once embarcaciones. Adquiere el rango de alférez de navío.
- 1769.** Abandona temporalmente el corso. James Watt obtiene la patente de la máquina de vapor. Nace Napoleón Bonaparte.
- 1771.** Es nombrado Capitán y Comandante General de todas las embarcaciones del corso de la Compañía. Nace Robert Owen, precursor del socialismo e impulsor de cooperativas obreras.
- 1772.** Apresa numerosas embarcaciones. Los contrabandistas holandeses deciden acabar con él sin conseguirlo. Se termina de publicar *La Enciclopedia*, obra cumbre de La Ilustración.
- 1773.** Se dedica intensamente al corso haciendo suyos muchos buques contrabandistas.
- 1774.** En este año y en el anterior, suma setenta embarcaciones apresadas.
- 1775.** Capitanea, inusualmente, un navío de carga. Inicio de la guerra de independencia norteamericana.
- 1776.** Abandona el corso. Se fundan los Estados Unidos de América.
- 1777.** Viaja a Madrid. Venezuela se unifica territorialmente.
- 1778.** Retoma el mando de los guardacostas caraqueños haciendo cincuenta y cinco presas. Introducción de 800 esclavos negros en Caracas.
- 1779.** Fallece James Cook, navegante científico británico.
- 1780.** Francisco de Goya pinta a Cristo crucificado.
- 1781.** Lucha contra los ingleses en la Isla Tortuga donde destruye su salina. Enferma. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas cesa sus actividades corsarias.
- 1782.** Regresa a Europa, fija residencia en Bilbao y se casa con Ramona de Barbachano.
- 1783.** Peregrina a Aranzazu. Es nombrado Teniente Coronel de Infantería. Parte hacia Venezuela. Nace en Caracas Simón Bolívar.

**1784.** Apresa varios buques. La corona española anula el monopolio del comercio a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

**1785.** Muere, probablemente en septiembre, en un lugar cercano a Santa Marta (Colombia). La era industrial se abre paso gracias a la máquina de vapor de Watt.

## BIBLIOGRAFÍA EN TORNO A ICUZA Y SU CONTEXTO CULTURAL<sup>1</sup>

- Aizpurua, Ramón. *Curazao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*. Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1993.
- Aizpurua, Ramón. *Curazao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1784*. Universidad Central de Venezuela, Escuela de Historia, Caracas, 1987.
- Amézaga Aresti, Vicente de. *Exportación de cacao durante la Compañía Guipuzcoana*. En *El farol*, número 204. Caracas, 1963.
- Amézaga Aresti, Vicente de. *Hombres de la Compañía Guipuzcoana*. Banco Central de Venezuela, Caracas, 1963.
- Amézaga Aresti, Vicente de. *Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios*. Cuatricentenario de Caracas, Comité de Obras Culturales, Caracas, 1966.
- Basterra Zabala, Ramón de. *Una empresa del siglo XVIII: los navíos de la Ilustración: Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América*. Imprenta Bolívar, Caracas, 1925.
- Blanco Villegas, Alejandro. *Petición e informe que presenta el Capitán General del Reino a la Compañía Guipuzcoana sobre ciertas dificultades en su comercio marítimo*. Manuscrito encuadernado en pergamino, 44 páginas.
- Cauna, Jacques de. *L'Eldorado des aquitains: gascons, basques et béarnais aux îles d'Amérique (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*. Atlantica, Biarritz, 1998.
- Compañía Guipuzcoana de Caracas. *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: Noticias historiales prácticas de los sucesos...* 183 páginas, 1765.
- Estornés Lasa, José. *La Real Compañía Guipuzcoana de Navegación de Caracas*. Editorial Vasca Ekin, Buenos Aires, 1948.
- Gárate Ojanguren, Montserrat. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1990.
- González González, Francisco José. *Instrumentos científicos del observatorio de San Fernando (siglos XVIII, XIX y XX)*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 1995.
- González-Ripoll Navarro, María Dolores; Lertxundi, Mikel; Unsain Azpiroz, José María. *Bajo pólvora y estrellas: Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. Museo Naval, San Sebastián, 2000.
- Guevara, José Ramón. *El corso hondarribitarra (1690-1714)*. Luis de Uránzu Kultur Taldea, Irún, 1997.
- Hussey, Leandra. *La Compañía de Caracas: 1728-1784*. Banco Central de Venezuela, Caracas, 1962.
- Hussey, Roland Denis. *The Caracas Company 1728-1784: a study in the history of Spanish Monopolistic Trade*. Harvard University Press, Cambridge / Humphrey Milford, Londres, 1934.
- Lassus, Alfred. *Corsaires et capitaines de navire du Pays Basque natifs d'Urrugne*. Ekaina, Bayona, 1989.
- Lassus, Alfred; Darrigrand, Pierre. *Biarritz, ses marins et ses corsaires*. J&D, Biarritz, 1997.
- Manso Porto, Carmen. *Cartografía histórica de América: catálogo de manuscritos (siglos XVIII-XIX)*. Real Academia de la Historia, Servicio de Cartografía y Bellas Artes, Madrid, 1997.
- Méndez, Ildelfonso. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: una bibliohemerografía comentada*. Fundación Polar, Caracas, 1997.
- Pialoux, Georges. *Basques et corsaires*. J&D, Biarritz, 1996.
- Soraluze Zubizarreta, Nicolás de. *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Infante, Madrid, 1876?
- Vivas Pineda, Gerardo. *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Fundación Polar, Caracas, 1998.
- Zabala Uriarte, Aingeru. *El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*. Haramburu, San Sebastián, 1983.

### 1 Nota de copyright:

Se permite copiar, distribuir y comunicar públicamente este texto, así como realizar obras derivadas de él siempre que se reconozca y cite al autor original, se elaboren con fines no comerciales y se compartan bajo las mismas condiciones que esta misma licencia establece.

Para contactar con el autor: [icuza@deabruak.com](mailto:icuza@deabruak.com)