



RIVERA MEDINA, Ana María: “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad”, *Itsas Memoria*. **Revista de Estudios Marítimos del País Vasco**, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 117-133.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad¹

Ana María Rivera Medina

1. INTRODUCCIÓN

El corso, como otras tantas actividades económicas legales y en el límite de la legalidad, fue motivo de preocupación por parte de la Corona. En el presente trabajo se pretende dar una visión de la importancia que tiene la actividad corsaria en el marco de la economía vizcaína, y especialmente para Bilbao, como puerto y puerta de Castilla. De ahí que hayamos creído conveniente analizar las medidas de control y regulación que desde el alto medievo se promulgaron con el objetivo de asegurar rentas para la Corona.

Los vizcaínos presentes en los ámbitos marítimos comerciales participarán de una u otra manera de la actividad corsaria: ya sea como corsarios o como víctimas de sus ataques. Primero en el Mediterráneo, donde actuaron básicamente como transportistas al servicio de los principales puertos del “mare nostrum”; más tarde, en la ruta báltica y atlántica-báltica. En este segundo momento, y ya en un espacio que se consideraba como propio, su actuación alcanzará cotas de elevado nivel. De tal manera, que en algunos momentos serán los agentes que dinamizarán el comercio, sobre todo en los períodos bélicos.

Toda actividad económica genera en su desarrollo no pocos desentendimientos entre las partes. Conflictos que en muchas ocasiones llegan a los tribunales. En la práctica corsaria ocurría tanto de lo mismo. Por ello hemos creído conveniente investigar las demandas, denuncias o autos que se producen como fruto de desavenencias entre los agentes que se involucraban en esta actividad. Así pues analizaremos los juicios con las compañías aseguradoras; los que se producían por el reparto de las ganancias; y finalmente, aquellos promovidos por la pérdida de la mercancía.

2. LA LEGISLACIÓN SOBRE EL CORSO: DEL MEDIEVO A LA MODERNIDAD

2.1. Tiempos bajomedievales

Sobradamente conocida es la importancia que el mar ha tenido en el desarrollo político, económico y social de la Península. El mar ha supuesto el sustento, pero también el vínculo con otras costas y el desarrollo económico. Éste, y todas las circunstancias que lo rodean, fueron objeto de una profusa regulación. De hecho podríamos hablar de toda una jurisprudencia dedicada al mar. La legislación marítima refleja la importancia que la Corona atribuía al mar y a sus actividades. Ya en las Siete Partidas se define propiamente al mar y a las actividades que se consideran importantes para el desarrollo de la comunidad. Así pues se dice que “las cosas que comunalmente pertenecen a todas las criaturas que biven en este mundo son estas (...) el mar y su ribera(...) todo ome se puede aprovechar de la mar e de su ribera, pescando, o navegando, e faciendo y todas las cosas que entendere que a su pro son”². Esta referencia ni mucho menos es la primera sino que encuentra sus fuentes en distintas ordenanzas que se promulgan desde el siglo XI como las Ordenanzas Marítimas de Trani (1063), Ordenanzas sobre Policía de Navegación, Costume de Tortosa (1177), Furs Vells valencianos, Ordenanzas de la Ribera de Barcelona (1258), Estatutos Marítimos de Venecia y Estatutos Marítimos

1. Este trabajo en parte ha sido posible por la colaboración de los documentalistas Ana Mazas, Patricia de Mass y Alfonso Ganuza. A ellos mi agradecimiento.

2. ALFONSO X: *Las Siete Partidas*, Partida III, f. 156.

de Marsella (1253-1255). A esta necesidad también responde la fundación de la Hermandad de la Marina de Castilla con Vitoria en 1296, como así también la firma, en octubre de 1353 en Fuenterrabía, de la Concordia sobre comercio y navegación de la Hermandad de la Marisma de Castilla y Bayona³.

Del listado se desprende una primera y obvia conclusión: todo territorio costero desarrollará una legislación que proteja, defienda y custodie su litoral. En este sentido, la Península desarrollará en cada período histórico, dependiendo de la situación de paz o guerra, una normativa tendente a proteger sus costas, pero también a custodiar su tráfico mercantil a fin de mantener una oferta y una demanda estable, concededora del dinamismo que el comercio genera en la economía. Las normativas tenían por objeto pues proteger los recursos naturales, las comunidades, el capital, el desarrollo de la industria y las finanzas.

De hecho otra de las partidas establece que cuando el rey arma completamente una embarcación en corso todas las presas son de su propiedad⁴. En otro apartado el mismo corpus presenta las primeras normativas sobre corso y el derecho de la Corona a la percepción del quinto real, deducido de los beneficios obtenidos por la venta⁵. Incluye además cómo se repartiría el botín y qué se haría con las embarcaciones apresadas. Esta será la base que tomen como fundamento los Reyes Católicos en 1480 para legislar sobre el tema. Evidentemente, el Rey Sabio, definía el mar como sustento y como base económica reflejando las posibilidades que el mar ofrecía a la comunidad. Era el mar recurso, refugio y fuente para el desarrollo de la comunidad. Pero esta definición revela, tan sólo la parte positiva que el mar supone para el hombre, no lo define como protagonista de grandes contiendas, ni como ambiente del más puro y duro ladronismo en cualquiera de sus formas. Fue precisamente esta faz negativa o peligrosa del mar la que estará a lo largo de los siglos más directamente sometida a una vasta legislación. Porque en el mar fuente de recursos es donde se desarrollará una sórdida batalla por el botín rápido, por la protección pagada y el mercado paralelo o alternativo.

El corsarismo, por tanto, no es una excepción. Como todo problema que frenaba el desarrollo de una actividad relevante para la Corona estará expuesto a un constante tratamiento jurídico, ya sea para perfilar aspectos, ya para legislar la propia actividad, o para reformar o reforzar diversos aspectos de su desenvolvimiento. Porque no es desconocido que entre los siglos XIII y XIV la acumulación de capital en Italia o en la Corona de Aragón respondió a este tipo de fenómeno, el corsarismo y piratería. Actividades que perturbaban el comercio, pero a su vez, dinamizaban las ciudades, ya que éstas se convertían en focos urbanos donde piratas y corsarios encontraban los circuitos de intercambio que necesitaban tanto para proveerse de recursos, como para establecer un mercado donde colocar el botín. Incluso, los pequeños puertos se sirvieron de ambos como "industrias artesanales de apoyo"⁶.

La Guerra de los Cien Años desde el punto de vista externo y la paulatina organización de la Corona de Castilla como factor interno fundamentan una vasta legislación sobre el tema. Preocupaba la tranquilidad de los mares, porque de ella dependía la estabilidad de Castilla de cara a su progreso económico y a la relación con los aliados. En 1347 el Ordenamiento de Segovia dedica un apartado a legislar sobre los ataques en el mar. Un año más tarde las Cortes de Alcalá ponen de manifiesto el aumento del tráfico comercial con Flandes y Francia, así como también la importancia que va adquiriendo la flota castellana en el Atlántico. Este aumento del tráfico y del comercio, provoca no pocas fricciones con gascones e ingleses, y la consiguiente intervención de los corsarios.

Las cortes creen imprescindible poner coto a estos ataques. Algo similar dispondrán las Cortes de León en 1349. Cada reunión de Cortes suponía legislar un aspecto más sobre este fenómeno. Se creaba así un corpus legal contra uno de los peores azotes para el Estado y la economía castellana. En 1351 las Cortes de Valladolid, complemento del Ordenamiento de Alcalá se plantea que lograda la paz de los vizcaínos con los ingleses debían dictarse medidas contundentes a fin de proteger el comercio con Flandes⁷. Así es como en 1388 las Cortes de Palencia ordenan la creación de un cuerpo de

3. Colección de documentos medievales de las Villas Guipuzcoanas (1200-1396), Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, 1991, Doc. 285.

4. ALFONSO X: *Las Siete...*, op. cit., Partida II, Título XXVI, ley 29.

5. *Idem*, Partida II, Título XXV, ley 4ª.

6. PINNUCCIA, F.: *Corsari y pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari, 1993, p. 23.

7. SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: "Castilla 1350-1404", en MENÉNDEZ PIDAL, R.: *Historia de España*, T. XIV, Madrid, 1997, p. 15.

jueces establecido a lo largo de la costa encargados de reprimir la piratería en el litoral⁸. En 1397 concluye la Guerra de los Cien Años. Las alianzas, las enemistades, amigos y enemigos tomarán un nuevo rumbo en las relaciones. El fin de esta contienda supuso una nueva medida. Una normativa autoriza a mercaderes extranjeros cargar mercancías en su puerto. Medida que se extendió a todo el reino⁹.

2.2. Tiempos modernos

Iniciado el siglo XV la situación no parece variar de forma contundente. El tráfico atlántico sigue infectado de delincuentes y la Corona castellana continuará en su empeño por establecer un mínimo de estabilidad para su comercio báltico, principal renglón de su existencia. Las Cortes de Toledo ordenan organizar una flota de comercio y su debido sistema de seguridad. Más tarde, las Cortes de Madrigal deciden la reorganización naval del reino. Estas normativas se harán más cuantiosas e intensas en los períodos de guerra. Así pues en 1475, con motivo de la guerra que España mantiene con Portugal una real orden emanada de manos de Fernando el Católico establece que se apresen a embarcaciones francesas, bretonas, alemanas e inglesas que amenazan las costas y que apoyan a los portugueses. Pidiendo expresamente se persigan por los "mares de mis reinos y fuera de ellos...". Evidentemente esta orden involucraba directamente a las embarcaciones vizcaínas, y sin duda alguna, los mareantes de estas costas estaban perfectamente preparados y equipados para la tarea encomendada por la real orden. Por estas fechas, al decir de Clavería y según un armador vasco, había dispuestas en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa 200 fustas armadas y avitualladas.

El inicio del siglo XVI está marcado por una normativa de enorme trascendencia que se produce en el espacio francés, pero que se extenderá a toda Europa. Se establece la institución de la "letra de marque" o patente de corso, siendo Enrique IV de Francia quien otorgaba el documento a Miguel Echebarri, mariner natural de San Juan de Luz. Y es también en territorio francés donde aparece la jurisprudencia más clara sobre el reparto de la presa: una décima parte para el Almirante de Francia, dos terceras partes para los armadores y el resto para la tripulación. Asimismo se acordaba una pequeña parte para las viudas y huérfanos¹⁰.

A lo largo de este siglo se entabla una polémica en torno al corso, según el tratamiento otorgado por la jurisprudencia clásica. Teólogos y juristas argumentan diferentes teorías argumentando la noción de "mare clausum" o la libertad de los mares. Opiniones encontradas o contradicciones surgieron según se fuese de una potencia talasocrática o de países continentales. En España Este tema se incluía en la legislación desde muy antiguo. El siglo XVI, que se anunciaba próspero y en el que además se contaba con legislación medianamente completa, auguraba a la vez una cierta tranquilidad en los mares y un buen respiro para el comercio. No obstante las guerras de Carlos V y Felipe II, todas ellas en escenarios marítimos, tendrán como corolario la presencia de corsarios y piratas, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo¹¹. En este período, como ya había sucedido con anterioridad, se ordena armar naves para la defensa de la costa. Pero ya en 1575 el Rey es contundente, ordenando esta vez que se arme una flota de entre ocho y diez navíos más tres o cuatro zabras para gente de mar y guerra, con un completo armamento. Tal como ya había sucedido en 1553¹². En 1576 se pide más de lo mismo. A fines de siglo la costa era una gran cadena defensiva que se evidencia por la construcción de torres y atalayas. Es también una época de cambios, porque los corsarios amplían su ámbito de actuación. A los escenarios conocidos se agrega la internación en el Atlántico para atacar las naves procedentes de la Carrera de Indias.

Los ingleses, holandeses y zelandeses fueron el azote que debieron soportar los navíos españoles en la ruta atlántica, no sólo en dirección al Báltico, sino también en zonas más occidentales. Esta situación provoca no pocos inconvenientes a la Corona. Se producen muchas quejas de los armadores que perdían sus naves a causa de los asaltos. Quejas que aumentan de tono cuando a la pérdida de la nave se suma la pérdida de las mercancías, propias o ajenas. Pero también se refieren a aquellas ocasiones en que los españoles capturan navíos extranjeros, pero que conducen mercancía de naturales. En todos los casos se exigen indemnizaciones, cuya cuantía aumenta cuando se trata de mercantes que prestaban servicio a la Corona. La continuidad de los ataques y volumen de las

8. *Idem*, p. 281.

9. *Idem*, p. 348.

10. CLAVERIA, C.: *Los vascos en el mar*, Pamplona, 1996, p. 188.

11. LOPEZ DE GOMARA, F.: *Las Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Edición y estudio de Miguel Angel Bulnes Ibarra y Nora Edith Jiménez, Madrid, 2000.

12. GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia del Consulado de Bilbao*, T.I, Bilbao, 1981, p. 37-38.

pérdidas fue el origen de una R. O. por la que el Rey ordena en 1596 que la Armada proteja los navíos de los naturales y detenga a las naves holandesas y zelandesas como enemigas¹³.

El siglo XVII fue una gran época para el corsarismo. Según Gabori existían tres grupos de corsarios: los vizcaínos o españoles, los flesigenses y los que procedían de la Isla de Jersey. El mismo autor decía de los corsarios vizcaínos que “conocían bien estos parajes. Sus mayores navíos estaban armados de ocho a diez cañones y montados por ochenta o cien hombres de tripulación. Cruzaban frente a las costas de Bretaña o de Poitou. Los más pequeños no llevaban cañones”¹⁴. Por lo visto la actividad corsaria apoyada por el permanente estado de intranquilidad de los mares y por reales órdenes permisivas habían generalizado la actividad corsaria en el Golfo de Vizcaya. No sólo acudían naves de importante tonelaje, sino que también participaban de la actividad embarcaciones insignificantes. De lo cual se deduce que la actividad corsaria era rentable en diversas categorías y condiciones, y todos aquellos que tenían una embarcación se echaban a la mar en busca un botín. Esto demostraría la constante atención que la Corona pondría sobre el fenómeno corsario.

En 1621 Felipe IV promulga la ordenanza que regula y fomenta la actividad corsaria y de piratería contra ingleses, holandeses, franceses, argelinos y turcos que asolaban el comercio español. Ponía especial énfasis en el corso contra turcos, moros, moriscos, holandeses y zelandeses. Establecía, asimismo, como se repartirían las presas. La forma se ajustaría según el tercio vizcaíno, esto es, una parte para municiones, otra para el navío y su artillería, y una tercera para armadores y gente de mar. Se autoriza a vender los prisioneros como esclavos y ratifica el quinto real. Una nueva Ordenanza en 1624 ampliaría esta primera, dando importantes atribuciones a los corsarios.

En 1633 se promulga la Ordenanza para la Armada del Mar Océano. Las cuestiones relativas al corso comprenden los artículos 355 al 401. Es interesante ver como la administración concedora de los rendimientos del corso autoriza a las naves de la Armada a practicarlo. De tal manera que en esta normativa se establece que de las presas una vez rematadas y vendidas se sacaría el quinto real. El resto se distribuiría como sigue: a los diez días según el sueldo, al Almirante, Capitán General, Veedores y Contadores, por administración y reparto de presa. Al Capitán una joya, o un cable y un ancla. Para la tripulación se otorgará según el tercio vizcaíno. Además se indica que las presas realizadas por los navíos de la Armada corresponden íntegramente al rey.

Se destaca la precaución que se pide para salvaguardar las mercancías de las presas, una vez a bordo “hagan cerrar las escotillas, poniendo candados en ellas... luego inventariará lo que estuviese en cubierta incluyendo artillería y aparejo... se inventariaran los esclavos o prisioneros”. Prohibían el pillaje en el asalto. Al llegar la presa al puerto se desembarcará su hacienda y se depositará en un almacén a buen seguro, siempre bajo la atenta mirada de un Veedor General y Contador. Luego se procederá a su venta y remate. Establece asimismo cómo se realizarán las ventas y remates. Igualmente se estipula como se realizará el remate de los esclavos¹⁵. Posteriormente, un 1674 otra ordenanza retoma el tema del corso y profundiza en sus reglas operativas. Evidentemente, la crisis económica, las permanentes hostilidades entre los diversos estados atlánticos y mediterráneos, la funesta situación de las industrias relacionadas con el mar, fueron el caldo del cultivo para la expansión, no sólo del corsarismo, sino de la piratería *per se*. Luego, el Estado, de una u otra manera debe reunir los recursos que su Hacienda necesita y se valdrá del mismo mal, para sacar su tajada. La autorización para realizar el corso a los barcos de la Armada es buena prueba de ello.

En este siglo la situación más preocupante para la Corona, siempre dentro del mismo fenómeno, fue proteger y custodiar el tráfico a Terranova porque piratas ingleses y rocheleses se habían convertido en los dueños de las aguas. Inclusive, en 1618 se conocía que en La Rochela se habían aprestado y armado navíos para ir contra los españoles¹⁶. La Corona, mediante cartas reales que se emiten desde el comienzo de siglo advierte la necesidad de proteger los navíos de la flota de Terranova¹⁷. No tardará en responder con contundencia y en 1606 ordena que se armen navíos contra el corso que intervenía en las zonas de Finisterre y Terranova¹⁸. En esta época comenzaba un grave problema para la Corona Española, la pugna con Francia por los caladeros de

13. ARCHIVO MUSEO NAVAL (en adelante AMN), Colección Vargas Ponce (numeración romana): T.I, Doc. 70, Doc. 5, Doc. 26 y Doc. 40. Corresponden todos los documentos al siglo XVI.

14. GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia...*, op. cit., p. 252.

15. *Ordenanzas del Bven Gobierno de la Armada del Mar Océano de 14 de Henero de 1633*, Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1974.

16. AMN, Colección..., op. cit., T.II, Doc. 76, folio 127.

17. *Idem*, T.III, Doc. 36, folio 77.

18. *Idem*, T.III, Doc. 32, folio 70.

Terranova, pugna que se solventará entrado el siglo XVIII con la pérdida española sobre aquella jurisdicción.

El comienzo del siglo XVIII marcado por la guerra convertirá a la actividad corsaria en protagonista privilegiado del periodo. Las diversas etapas bélicas de la centuria supondrán un aumento considerable del corsarismo. Las ganancias debieron ser tan significativas que alcanzan a los mercantes particulares, quienes de buen grado comienzan a realizar esta práctica. Nuevamente negocio y piratería se convierten en aliados.

La situación de desgaste para el comercio y la necesidad de recuperar las pérdidas del comercio legal por la vía del corsarismo, llevaron a la Corona a emitir en 1702 la primera ordenanza del siglo sobre el tema. Pero la regla que se convertirá en referencia del proceso es la de 1718. Ordenanza del 17 de Noviembre prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso contra turcos, moros y otros enemigos de la Corona¹⁹. Este reglamento que contiene cuarenta capítulos desgrana cada uno de los aspectos del proceso de la captura de las presas. Se regula la venta de las presas en el puerto a que se lleven y como mejor convenga a los armadores. No se aplicará la fórmula del quinto real, ni tampoco se aplicará a los navíos, las armas, municiones, etc.

Con esto se pretendía estimular a los "corsistas". Esto no quiere decir que el Rey renunciase a otros impuestos, sobre todo los referentes a compraventas, tanto de navíos como de mercancías. Establecía que todo individuo podrá armar un barco para dedicarlo al corso, pero debía dar cuenta a la administración, concretamente a la Secretaría del Despacho de Marina informando sobre: calidad del navío, porte, artillería y tripulación. Inclusive, llega a sugerir que los navíos que se armasen para este menester fueran menores a trescientas toneladas. El armador debía comprometerse a realizar una buena guerra y no apresar a amigos o aliados. Prohibía, asimismo, navegar bajo otra bandera que la del Rey. Tras cumplir con todos estos requisitos se les otorgaría patente de corso.

Otro aspecto importante es lo relativo a la definición de "buena presa" y "mala presa". Estaba terminantemente prohibido echar a pique cualquier embarcación. Abrir las arcas, los fardos, las pipas, barriles o toneles. Se ordenaba que tras llegar el barco a puerto se debía realizar inventario y proteger en un depósito las mercancías, todo bajo la atenta mirada de los Veedores; y permanecer custodiado el tiempo que fuese preciso.

La cédula destaca sobre otras por los reiterados estímulos que brinda a los corsistas, recalcando en la necesidad de hacer su trabajo con justicia. Lo que supone toda una paradoja. Admite la navegación por todos los mares del Reino, pero se debía pedir una patente especial para hacerlo por Indias, Canarias o Madera. En otro apartado autoriza vender como esclavos a turcos, moros y moriscos. Pero donde verdaderamente se advierte, nuevamente, la necesidad de la Corona de estimular este tipo de navegación y comercio es en todo lo relativo a la gente de mar, ya que aquella persona que se embarcara en una nave de corso, convalidaba sus servicios como si se hubiesen prestado en la Real Armada. Además gozarían de los mismos derechos y exenciones que los miembros natos.

A esta Real Orden le sigue la "Adición de la Ordenanza de 1718", con fecha 30 de agosto²⁰. En esta addenda se insta a los particulares a *emplearse* en el corso. Es un nuevo estímulo, y contiene algunos cambios. El armador costeará el armamento. En caso de no tener el capital para comprar lo necesario para armar el barco, la Real Armada adelantará las armas, previa tasación con el compromiso de pagarlas una vez hecha la primera presa. Obliga a que todo individuo de un barco dedicado a corso debía estar matriculado. Esto es más que una ordenanza, es una invitación a que todos los barcos mercantes de particulares, que en otros tiempos se dedicaban al trasiego y comercio, ahora hicieran lo propio pero bajo patente de corso. La Real orden proporcionaba la posibilidad de ampliar la flota de guerra con barcos mercantes, regulaba un sistema mediante el cual se podría lograr cierto progreso comercial, en una época de decadencia, marcada por la guerra. Estimulaba la industria naval, aumentaba el número y capacidad de la flota, ya sea por los nuevos barcos o por la incorporación de las buenas presas. Y finalmente, legalizaba el corso y le otorgaba la misma categoría que la Real Armada.

En 1762 una nueva ordenanza, la primera en su tipo, inducía a practicar el corso hacia los enemigos en general. La omisión de moros, moriscos y turcos da cuenta de como en este período el

19. ARCHIVO HISTÓRICO DEL SEÑORIO DE VIZCAYA (en adelante A.H.S.V.), Judicial, 0262/002/001.

20. *Ibidem*.

Mediterráneo, el mar de piratas, el *mare nostrum* ha pasado a un segundo plano. Este mismo año mediante una carta se prohíbe el corso de naturales de Malta al Levante²¹. Esta postura no era nueva puesto que en 1746 el Marqués de Ensenada, con carta del Rey, ordena que ningún navío de corso pase a Nápoles y el Adriático²². Sobre estas mismas fechas, no sin crear cierta contradicción con lo expuesto, el mismo Ensenada, mediante carta real, dispone que aquellos que armen naves corsarias contra moros deben gozar de buenas relaciones con los venecianos²³. El enemigo ahora son las potencias atlánticas. De ahí que corso y Atlántico sean las dos palabras que definen al mar del siglo XVIII. Ésta no es la última normativa. En el mismo sentido se promulga la Ordenanza de corso de 1779 con un Adicional del mismo año y la Real Declaración del 13 de Marzo de 1780 relativa al reconocimiento y captura de embarcaciones neutrales; posteriormente se promulgarán la de 1 de mayo de 1794²⁴ y la Nueva Ordenanza de corso de 1796²⁵, con la que concluye la centuria.

3. VIZCAYA Y EL CORSO

3.1. Los vizcaínos en el ámbito mediterráneo

Los historiadores dedicados al estudio del mundo marítimo mediterráneo señalan al siglo XIII como el momento en que los vizcaínos inician sus incursiones en el mar interior. Rápidamente se familiarizan con el paisaje. Cumplirán en este escenario una triple función: como transportistas, como corsarios y como objetivo del ataque de otros corsarios y piratas. El Mediterráneo era un mar de piratas. Las fuentes permiten conocer en primer término su actuación como víctimas y victimarios. Lo cierto es que para el siglo XIV, los vizcaínos: bilbaínos, bermeanos y lekeitianos tienen una presencia más que señalada, sobre todo como victimarios, es decir como corsarios. Ferrer Mallo²⁶ y Suárez Fernández²⁷ analizan las actividades vinculadas al corsarismo; de estos estudios se observa la presencia de corsarios vizcaínos en el mencionado litoral:

Año	Corsario	Ámbito de actuación
1355	Juan Pérez de Azuaga	Entorno mallorquín
1393	Nombre desconocido	Génova
1395	Pedro de Larraondo (Bilbao)	Génova, Alejandría, Southampton, Brujas
1397	Pero Paya	Barcelona, Mallorca

Fuente: FERRER MALLOL, M.T.: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo*, Op. Cit.; SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: "Castilla 1350-1404", Op. Cit.

Pocas son las referencias que se cuentan sobre los ataques corsarios recibidos por vizcaínos. Tal es el caso del corsario Juan de Olzina que apresa la nave de Juan Astaricha de Bermeo²⁸. El corsarismo vizcaíno debió tener cierta importancia tal como queda reflejado en las quejas que Martín el Humano presentara ante el Almirante de Castilla y otros funcionarios a fines del siglo XIV. Enrique III de Castilla organiza una campaña de policía marítima en el Mediterráneo entre 1402 y 1404. A su vez, Martín el Humano en 1406 arma dos o tres naves para proteger a los mercantes de la ruta Berbería-Valencia, sobre todo para neutralizar la actividad en Mitelene, centro de la piratería. Hasta el siglo XV son numerosos los proyectos de flotas cuyo objetivo sería la defensa de los mercantes. Todos los proyectos además de tener un objetivo común recurrían como forma de financiación el aumento en determinados impuestos, sobre todo en aquellos dirigidos directamente al tráfico o a las mercancías. Pero no sólo la Corona aragonesa actuó en este sentido, sino también los particulares, los comerciantes catalanes, propusieron algo similar. Tras la unión de los Reinos de Castilla y Aragón será la Monarquía Hispánica la encargada de legislar en tal difícil asunto, que para esta época, ya era un mal endémico.

21. AMN, Colección..., op. cit., T. XXXVII, Doc. 7.

22. *Idem*, T. XXXIV, Doc. 57, folio 81.

23. *Idem*, T. XXXIV, Doc. 398, folio 285.

24. *Idem*, T. XXXIX, Doc. 382, folio 412.

25. *Idem*, T. XXXIX, Doc. 550, folio 582.

26. FERRER MALLOL, M.T.: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo Medieval*, Madrid, 2000.

27. SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: "Castilla 1350-1404", op. cit.

28. FERRER MALLOL, M.T.: *Corsarios...*, op. cit., p. 22.



Origen - Destino	Transportista
Mallorca - Valencia	Martín de la Xansa Arnaldo de Lana (Bermeo) Juan Pérez (Bermeo) Juan Martín (Bermeo) Juan Yañez (Bermeo)
Valencia - Flandes	Martín Pérez de Vidasol (Bermeo)
Toscana - Brujas	Pedro de Larraondo (Bilbao)
Mallorca - Berbería	Juan Durango Martín Ibañez de Alanxo (Ondárroa)

Fuente: FERRER MALLOL, M.T.: *Corsarios...*, Op. Cit.; VAL VALDIVIESO, M.I.: *Economía y Sociedad en la Edad Media*, ...

Lo cierto que el mayor número de datos se recogen en la función de transportistas. En estas fechas el número de transportistas que surcaban el Mediterráneo y enlazaban esta derrota con la ruta atlántica es más que significativo. Comerciantes y transportistas formaban parte de la corte de naves del mar interior. Inclusive se puede observar la existencia de rutas concretas, en las que se destacan la presencia de muchos nautas procedentes de Bermeo. Para estas fechas el puerto vizcaíno todavía no había perdido el esplendor de otrora y así se evidencia en este circuito.

Como puede observarse desde fines del siglo XIV hacían derrotas desde Constantinopla a Flandes. Formaban parte de la flota que unía el Mediterráneo con el Báltico y transportaban todo tipo de mercancías. No obstante, existieron también rutas que partían desde Bilbao hacia el Mediterráneo recorriendo puertos como Oporto, Lisboa, Cádiz Barcelona, Génova, Pisa, Roma y Palermo²⁹. Y sin duda, tal como lo hacía la Corona aragonesa, el Señorío también se movía entre el negocio y la piratería. Dos siglos más tarde predomina la figura del vizcaíno transportista³⁰.

Desde Venecia se estimaba que Vizcaya era el florón de Carlos V *pues desde Vizcaya podían sacarse tantos barcos como necesidades* llegando a monopolizar el comercio con Flandes. Y es precisamente en esta época cuando los barcos de Vizcaya son víctimas de los ataques de los delincuentes del mar. En 1530 dos naves cargas con sal son destruidas por el temible Barbarroja y dos años más tarde los corsarios berberiscos echan a pique un velero³¹. Es posible que esta relación entre los vizcaínos y el mundo mediterráneo comience a desvanecerse a mediados del siglo XVI. Las causas de esta decadencia estarían determinadas por dos factores: el primero, y más importante, la situación de predominio de la flota vizcaína en el comercio atlántico-báltico; y el segundo, la guerra mediterránea cada vez más dura. Tal como ya se demostrará. Entre 1497 y 1534 la lista de anclaje del puerto de Barcelona da cuenta del movimiento de los barcos vizcaínos procedentes de Flandes, Berbería, País Vasco y Coruña. El resultado es como sigue:

Fecha	Barcas	Balleneros	Barcos	Naos	Galeón	Carabela
1497	3	2				
1499					1	
1500	1		2			
1501	1	2				
1502		1				
1503	1	3	2	1		
1504		1	1			
1505		1	4			
1506	1	1	2			
1507	1	1				
1508		2				
1510	1	3	1			
1512	1					
1520	2		1			
1523			2			

29. VAL VALDIVIESO, M.I.: "Economía y sociedad en la Edad Media", en *Gran Atlas Histórico del Mundo Vasco*, Bilbao, 1994, p. 116.

30. HEERS, J.: "Le commerce des Basques en Méditerranée au XVe siècle", en *Bulletin Hispanique*, nº 57, 1955, p. 292.

31. BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1993, p. 803.

1524						1
1525	1					
1526			1			
1527			6			
1528			1			
1529		1	8			
1531			8	1		
1534	1		1		1	1
1535	1					
1537	2		1	1	1	
TOTAL	17	18	41	3	3	2

Fuente: GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia del Consulado de Bilbao, Op. Cit.*, T.I, p. 159.

Este tráfico realizado por vizcaínos refleja, además, de la existencia de un contacto continuo, la utilización de determinados vasos para estas carreras. Se utilizan naves de producción local como la barca o los baleneros, navíos típicos de la costa vasca y de su actividad marítima, pero también se observa, que con el paso del tiempo se abandona la nao, nave poco usada en este tráfico y se incorporan naves con nuevas tecnologías como las carabelas y los galeones, este segundo vaso prototipo del siglo XVII. De todo lo cual se deduce que los vizcaínos realizaban estas travesías en embarcaciones producidas en el mismo Señorío, lo que comprobaría la frase antes citada relativa a la condición de florón de Castilla.

Más difícil resulta medir este tráfico en toneladas ya que el tipo de embarcaciones usadas no responde tanto a la capacidad, sino a la forma y técnica de construcción. Tan solo los baleneros o balle-neros darían una pista de lo que conducían, sobre todo después de 1520, momento en que se inician las travesías a Terranova. Volviendo a los tonelajes, aclarar que se está en presencia de navíos con una carga superior a los mil quintales e inferior a seis mil, pero en todos los casos estas capacidades son aleatorias porque un barco podía tener de dos mil a cinco mil quintales y una barca de mil a seis mil quintales. Con lo cual es muy difícil aproximarse al volumen transportado.

En años posteriores, esto es 1558 y 1562, la misma fuente indica que la carrera del Mediterráneo sigue siendo importante para los vizcaínos, pero no incluye el listado de embarcaciones. De todas maneras los datos aportados demostrarían, que tal como indicaba Braudel, éste es un tráfico que va disminuyendo, para palidecer totalmente a partir de la segunda mitad del XVI, ya que en veinticinco años, registrar ochenta y siete embarcaciones, da una media de entre tres y cuatro naves por año.

3.2. Los vizcaínos en el ámbito atlántico

La situación del Señorío de Vizcaya, su condición de puerto y puerta de Castilla, el desarrollo naval y comercial le otorgaron una posición preferente en todo lo relacionado con el fenómeno corsario. Ya sea como acosada o acosadora la participación de la flota vizcaína en estas operaciones se manifiesta desde los tiempos bajomedievales. Abierta la ruta atlántica hacia el Báltico, primero; y casi monopolizador de la misma, años más tarde, es de prever que toda situación que altere los mares influirá directamente en el desarrollo de su economía. Dentro de este marco cabe imaginar que no fueron ajenos a cualquier práctica que compensara las pérdidas sufridas por factores externos, como las guerras, tan frecuentes desde muy tempranamente.

Las disputas internas de Castilla a lo largo del siglo XIII no impidieron el despliegue del área atlántica marítima. La ya anunciada Hermandad de la Marisma de 1296 se crea como una confederación cuyo objetivo era defender los intereses de sus integrantes: Castro Urdiales, Santander, Laredo, Bermeo, Guetaria y Vitoria. Ésta permitirá hacer frente a la rivalidad de las villas gasconas del Golfo de Vizcaya. Por ésta se prohíbe comerciar con Bayona, Inglaterra y Flandes en periodos de guerra. Reflejo de la prosperidad anunciada se funda la Villa de Bilbao.

Tras la Batalla de la Rochela, esta ciudad se convirtió en un puerto frecuentado por los vizcaínos que no tardaran en lograr la casi exclusividad de su comercio. Juan IV, vista la situación firma un tratado de comercio con las villas vizcaínas de Bermeo, Plencia, Bilbao, Lekeitio y Ondárroa³². Este tra-

32. SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: "Castilla 1350-1404", *op. cit.*, p. 163 a 166.

tado y la alianza con la monarquía francesa marcarán el comienzo de una nueva ruta mercantil. Pero también significará tener la irremediable presencia de corsarios y piratas ingleses tras la flota castellana.

En las villas marineras vizcaínas la presencia de corsarios y piratas fue objeto de preocupación y no pocos proyectos. En 1493 una carta real proponía fabricar una armada para vigilar los mares del reino asegurando la navegación de los naturales que “reciben muchos dannos de los corsarios e ladrones...”³³. Esta cédula fue tomada con esperanza por parte de los bilbaínos que veía en este fenómeno una amenaza a su comercio, y por ende al progreso de los negocios. Preocupaba la presencia de estos enemigos en la costa o a la entrada del puerto. Tan es así que al referirse a las mercancías que traían las embarcaciones expresan con claridad “que los henemigos e corsarios las roban todas e se recrecian otros muchos dannos...”³⁴. Esta situación también afectaba al puerto y Villa de Portugaleta, desnudo por su situación geográfica frente a cualquier ataque de los delincuentes del mar.

Seguramente la presión de los corsarios en la costa vizcaína fue el motivo de una Real Orden de 1520 donde el Rey ordena que, ante la virulencia de los ataques corsarios y los males que se puedan sufrir, deja sin efecto y por un año las patentes de corso y represalia; y todo aquel que osare realizar corso sería penado con diez mil maravedís³⁵. Esta ordenanza no fue la única de este tenor, unos años más tarde en otra dirigida directamente al Señorío de Vizcaya y Provincia de Guipúzcoa se lee: “mandasemos rebocar las dchas cartas de marca y represalias... so pena de diez mil maravedis...”³⁶. Estas órdenes no debían ser bien recibidas en los pueblos y villas de la costa que observaban como cada día eran acechados por embarcaciones de corso que intentaban, no pocas veces atacar los mismos puertos adentrándose en ellos. De ahí, que no debe resultar extraño el corroborar lo que indican las crónicas al describir como los vecinos se defendían hasta con chalupas. La situación debió ser extrema porque en 1536 los cónsules de Bilbao hacen un llamamiento a los magistrados en Brujas para que envíen armamento para proteger la flota de Flandes.

Los ataques debieron ser virulentos. En 1536 se firma entre los mareantes vascos de ambas partes de los Pirineos el tratado de *Bonne Correspondence* mediante el cual intentaban remediar los desastres que hacían los piratas de los dos sitios³⁷. Este tratado se reedita en 1653. La guerra había interrumpido la ruta de Flandes y esto repercutía directamente en el comercio de la Villa y en la economía del entorno. Lamentablemente, la actuación de los corsarios vascos en esta época no podrá estudiarse dado que las inundaciones de 1593 destruyeron los papeles del Archivo del Consulado³⁸. El corso debió alcanzar tal desarrollo que inclusive en los tiempos de tregua las naves españolas eran asaltadas. Pero los vizcaínos no se quedaban atrás, ya que en 1542 capturaron 31 naves³⁹.

El siglo XVI comenzó para el Señorío en general, y para Bilbao en particular con grandes expectativas sobre el curso del comercio. Baste decir que el corso dinamitó cualquier esperanza. Es cierto que se ha dicho que el siglo XVI fue el siglo del esplendor de Bilbao, pero lo fue a costa de armar naves para el corso, de formar parte de la Armada Invencible, y de poner todos sus caudales a disposición de la defensa de su comercio.

El siglo XVII, no comenzó con mejores miras. Durante toda la centuria las guerras fueron una constante. Las contiendas entre España y Holanda, y entre Francia e Inglaterra, hicieron del mar un infierno y del puerto una bocana, ahogada por la presencia de enemigos. El Consulado protegía el puerto, instaba a armar embarcaciones para el corso; y en ocasiones se valían de correos terrestres para informar sobre el estado del puerto. Ésta fue una práctica muy usada entre Bilbao y Nantes. Se utilizaron igualmente otras estrategias entre estos dos puertos como fue: la de enviar las naves con doble artillería y con los padrones escritos en francés como forma de confundir a los enemigos holandeses. De estos padrones se enviaba una copia por tierra, para asegurarse la relación de las mercancías. Aceptado el acuerdo por las partes, casi no se lleva a la práctica, porque por estas fechas entran en

33. Colección Documental del Archivo Municipal de Lekeitio, T. II, Fuentes Documentales Medievales del País Vasco nº 38, San Sebastián, 1992, Doc. 155: Bilbao, 10 de junio de 1493.

34. Colección documental del Archivo Municipal de Portugaleta, Fuentes Documentales Medievales del País Vasco nº 12, San Sebastián, 1987, Doc. 31.

35. A.H.S.V., Corregimiento, Judicial, 0007/043. Madrid, 31 de julio de 1520.

36. *Idem*, Corregimiento, Judicial, 0007/056.

37. CLAVERIA, C.: *Los vascos...*, op. cit., p. 200.

38. GUIARD Y LARRAURI, T.: op. cit., p. 36.

39. *Idem*, p. 37.

el escenario los corsarios rocheleses, que por supuesto hablan francés. A pesar de tanto escollo, al parecer el tráfico entre ambas ciudades se mantuvo bastante estable, porque en 1628 el Cónsul de Nantes manifiesta que el negocio va bien⁴⁰. El mar seguía convulso y la situación llegó a ser tal que en ese mismo año el Rey pide a las autoridades del Señorío que armen una escuadra para defender la costa mediante el contrato de asiento⁴¹. Pero los franceses seguían asediando las costas, el peligro era más que evidente, por lo tanto el Rey emite una nueva cédula en la que prohíbe a los mareantes del Señorío de Vizcaya y Provincia de Guipúzcoa utilizar sus cartas de marcas y represalias⁴².

La situación de peligro iba en aumento según transcurría el siglo. Como también crecía la forma y los modos de intentar entrar en el puerto de Bilbao. Así pues en 1651, tres fragatas flamencas, con capitán natural de Ostende y tripulación flamenca, irlandesa y de otras naciones intentaron entrar en dicho puerto con ocho navíos ingleses que previamente habían capturado. Los bilbaínos actuaron con rapidez y astucia reconociendo el engaño. Así pues el Rey pide que las villas, ciudades y puertos estén atentos a este tipo de argucias, y que intenten contener cualquier tipo de acercamiento engañoso⁴³. Como puede observarse para estas fechas los corsarios enemigos estaban plenamente entrenados en el engaño y utilizaban para despistar cualquier tipo de estrategia.

La segunda parte del siglo no fue mejor que la primera. Los corsarios ingleses hicieron acto de presencia en las costas. La presión sobre el Señorío fue mayor porque ahora tres potencias acechaban las salidas de las naves, a lo que se debe agregar algún corsario donostiarra que también intentó entrar en la ría. Y no hubo cierta tranquilidad hasta 1684 en que se firma la tregua con Francia. De ahí que se pueda considerar al Golfo de Vizcaya, como en otro momento se nominó al Mediterráneo, mar de corsarios y piratas. Evidentemente, ninguna ordenanza, ninguna estrategia, ninguna flota armada al efecto, pudo contener la presencia del enemigo, sea cual sea, en aguas vizcaínas. Se aprendió a convivir con ello y a imitar las mismas prácticas y las mismas estrategias. Por eso no es de extrañar que importantes comerciantes bilbaínos fuesen a la vez avezados corsarios. Toda valía para no perder el control de una ruta y mantener, cuando no engrandecer, las ganancias en los negocios. Se trataba de una economía de escala.

Año	Nº de Presas
1742	14
1743	7
1744	9
1745	3
1746	6
1747	7

Fuente: FERRER MALLOL, M.T.: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo*, Op. Cit.; SUÁREZ FERNÁNDEZ, L: "Castilla 1350-1404", Op. Cit.

Como ya se ha expuesto en otro apartado, el siglo XVIII no fue mejor que el anterior. Las guerras, el cambio de dinastía y la lucha que ello apareja no hacen presagiar nada bueno. Pero es evidente que algo ha cambiado, el *status quo* bélico ha modificado la visión que la Corona tenía sobre el fenómeno corsario. Las sucesivas Reales Cédulas así lo atestiguan. Existía un curso regulado tanto para mercantes, como para la Armada. Los comerciantes bilbaínos amparados en esas ordenanzas no tardaron en ejercer un furioso corso. Y así lo atestiguan las fuentes. Igualmente el Consulado de Bilbao comienza a legislar sobre el tema. En 1713 ordena que "de aquí adelante cualquier robo que se hiciera por corsario en navío cargado que viniere a este puerto en poca o en mucha cantidad de los que constare conocimiento se entienda por avería gruesa y que se pague por todos los interesados sueldo por libra"⁴⁴. Un rosario de resoluciones del Consulado tratará de atender todas las necesidades que reclamaban los comerciantes, como así también asegurar la custodia de la costa. De hecho en 1744 se habla del fortín denominado Nuestra Señora de Begoña, emplazado en la anti-glesia de Guecho⁴⁵.

40. *Idem*, 254 y sgte.

41. A.H.S.V., Corregimiento, Judicial, 00007/106. Véase Apéndice Documental, nº 1.

42. *Idem*, 00007/56. 10 de Noviembre de 1629.

43. *Idem*, 0008/71. Madrid, 9 de enero de 1651.

44. CLAVERIA, C.: *Los Vascos...*, op. cit., p. 224.

45. A.H.S.V., Judicial, 0254/001/026.

Entre 1740 y 1747 se apresaron en Bilbao 58 presas buenas de origen francés, inglés y holandés⁴⁶. Por estas mismas fechas actuaban como corsarios 18 corsarios de nombres reconocidos socialmente⁴⁷. Posteriormente entre el 1760 y 1780 se reconocen 40 capturas con un potencial de 3.400 toneladas, con un valor de 200.000 reales⁴⁸, a las que se unen nueve capturas más de nacionalidad francesa e inglesa de las que se desconoce porte y valor⁴⁹. Sabemos por las Ordenanzas de 1718 que estas naves eran sacadas a pública subasta, los autores a los que se ha citado analizan algunas de las ventas producidas en el período. Entre 1742 y 1747 se vendieron 46 “presas buenas” todas de nacionalidad inglesa.

Del total de las embarcaciones el 80 % fueron licitadas por naturales, tal como estipulaba la R. C. de 1718 y la Adición de 1739; y el 18 % son extranjeros distribuidos entre holandeses y franceses. Igualmente se puede indicar que de la totalidad de las ventas, solo el 2% no fueron transferidas a un tercero y el 3% tuvieron una segunda transferencia a nombres de extranjeros, naturales de Bayona, El Havre, Lisboa y Holanda⁵⁰. Estos pocos datos son significativos porque demuestran el incremento que toma el mercado de las embarcaciones apresadas. Incremento que se mantiene, al parecer a lo largo del siglo porque en 1770 se producen 7 ventas y, así sucesivamente.

El último cuarto del siglo XVIII no fue ningún bálsamo, la guerra con Inglaterra primero y con Francia después generalizaron dos cuestiones: la captura de buena presa juntamente con pérdida de barcos vascos y la necesidad de una mayor custodia de la costa. Debido a ello el Consulado en 1793⁵¹ arma consecutivamente dos embarcaciones vigías: una goleta, que más tarde fue apresada, y un bergantín llamado *Consolación*, *alias* “*El Observante*”. Este último armado por Domingo de Zubiría y José Antonio Olalde⁵². Además estas embarcaciones eran artilladas y recibían todo lo necesario para la alimentación en ruta por un acuerdo existente entre el Comisario de Marina de Bilbao y el Ayuntamiento de la Villa⁵³. Por estas mismas fechas el Consulado de Santander comunica al Consulado de Bilbao que las costas están infectadas de corsarios franceses. Debido a ello el tráfico con el Señorío se ha paralizado y se han retrasado tanto mercantes españoles como mercantes extranjeros amigos. Comunica, también, que él mismo costeará la construcción de una lancha que proteja la navegación y el comercio⁵⁴. Y finalmente avisa del apresamiento de dos embarcaciones: el bergantín *San Rafael* de Manuel de Mezcorta, que venía de Santander; y el navío llamado *Paquete de Bilbao*, propiedad de Francisco de Aréchaga⁵⁵.

Es también en este último cuarto de siglo y primeros años del XIX donde comienzan a proliferar la petición y otorgamiento de patentes presentan de corso. Entre 1797 a 1800 se otorgaron seis nuevas patentes de corso⁵⁶ y entre 1800 a 1805 otras seis. Las patentes presentan las siguientes características: diez naves tienen un porte menor de 100 toneladas, solo dos lo superan siendo la mayor de 200 toneladas. Con una tripulación que oscila entre catorce y treinta y cinco hombres. Las patentes se otorgan por plazos que van de los tres meses al año. Y llama la atención lo variado de los destinos donde se realizarán las prácticas corsarias: Inglaterra, La Guaira, Montevideo, Veracruz⁵⁷. Esto da a entender que los corsarios vizcaínos intentaban alejarse de mares en extremo conflictivos, para acceder a aguas un poco más tranquilas, aunque ello supusiera cruzar todo el Atlántico e introducirse en el mercado corsario colonial, a expensas de filibusteros y bucaneros. En suma, los bilbaínos a lo largo de los tiempos modernos no han dejado de practicar el corso, ejercicio que suponía estar presente en un mercado alternativo, que cambiaba según las circunstancias, esto es según el escenario de la guerra.

4. EL CORSO VIZCAÍNO VISTO A TRAVÉS DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

A medida que se configura el Estado Moderno y se perfilan los distintos estratos de la Administración, primero en las Coronas de Castilla y Aragón y más tarde tras la unión de las mismas, y tal como ya ha

46. ZABALA, A.: *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1800*, Bilbao, 1994, p. 45.

47. *Ibidem*. Véase también GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia...*, *op. cit.*, T. II.

48. *Idem*, p. 173.

49. *Ibidem*.

50. Esta información ha sido extraída de las dos obras de A. Zabala y de T. Guiard y Larrauri y C. Clavería.

51. A.H.S.V., Corregimiento, Judicial, 0325/001/004. Decreto de la Diputación General de Vizcaya.

52. GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia...*, *op. cit.*, T.II, p.19. Ver También ZABALA, A.: “La guerra en el mar”, en *Letras de Deusto*, 1994, p. 62 y sgte.

53. A.H.S.V., 0326/001/005. Oficio remitido por Cosme de Cossio, Comisario de Marina de Bilbao.

54. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 879. Santander, 10 de Marzo de 1793.

55. *Idem*, Junio de 1798.

56. MARTIN MATEO, R.: “Piratería histórica y contemporánea. La patente de corso: Enfoque jurídico”, en *II Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*, Santa Pola, 2002, p. 115.

57. ARCHIVO DE PROTOCOLOS DE VIZCAYA, Notario Bolívar, Libros: 3225, 3234, 3235, 3238.

quedado de manifiesto aparece una legislación con el fin de ordenar la vida y las actividades de las comunidades. Surge, pues, un corpus jurídico del que por supuesto no está exento el fenómeno corsario. Pero es precisamente en el desarrollo de la propia actividad donde se muestran discrepancias, desacuerdos, disidencias, sisas, grandes hurtos y diversas reclamaciones por impagos por los que se deba reclamar a la justicia. Son precisamente los expedientes judiciales los que advierten sobre diversos tipos de desavenencias entre los participantes de la actividad corsaria. Ya sea armadores, capitanes, tripulaciones, mercaderes o aseguradores. Todos y cada uno de esos grupos en una u otra circunstancia han debido recurrir a la autoridad judicial para resolver sus conflictos⁵⁸. La documentación manejada, en este sentido, ha sido organizada en cuatro apartados para un mejor tratamiento.

4.1. Causas promovidas contra Compañías de Seguros Marítimos

La legislación sobre seguros marítimos se mantiene intacta desde 1492 a 1829. Estas ordenanzas de 1492 son copia de las barcelonesas de 1484⁵⁹. Y desde este mismo momento comenzaran los problemas entre asegurados y aseguradores porque no siempre se cumplían todos los pasos para el reconocimiento de la póliza, como puede ser, el pasar por el notario tras la firma de la adquisición del seguro. Lógicamente más tarde vendrían los problemas. Pero no sólo la falta de protocolo notarial sería un problema, sino la insuficiente descripción, la diferencia de un nombre en el tomador⁶⁰, la inclusión o no de la marinería⁶¹. En ocasiones los asegurados son conscientes de las deficiencias, pero se hacen los incrédulos. En otras son las Compañías las que tratan de evitar el pago de una póliza.

Estos pleitos se producían lógicamente una vez apresado el navío por los corsarios. Los aseguradores eran reticentes al pago de la prima. A partir de ahí surgía una denuncia, y más tarde los autos correspondientes. No siempre se conoce la sentencia. Pero los casos que se citarán dan una idea de la compleja relación entre aseguradoras y asegurados. Nada que hoy en día no conozcamos. Los seguros se podían realizar sobre la embarcación, sobre la carga, o sobre ambas. No siempre la misma compañía aseguraba las dos cosas. En 1590 tras el hundimiento por parte de corsarios, en la costa portuguesa, del galeón *Nuestra Señora de Begoña*, el maestre Martín de Ajo, vecino de Bilbao inicia una causa por impago. La Compañía se negaba al abono de 60 ducados con 692 maravedís, que suponía el principal de la póliza⁶². Algo similar sucedió en los autos promovidos por Pedro Ochoa, Miguel de Lobiano y otros contra mercaderes aseguradores de Bilbao. En esta ocasión dos zabras *San Miguel* y *Santa Isabel* fueron capturadas en su travesía hacia Sevilla por un corsario francés e inglés, respectivamente. El motivo de la demanda y posteriores autos no fue otro que el impago de la cantidad estipulada en la póliza. Las pólizas habían sido realizadas en Sevilla por el dueño de la carga⁶³. En otra ocasión la zabra *Nuestra Señora de Begoña* fue asaltada por los corsarios en su viaje a las Islas Canarias. El seguro se había realizado en la ciudad de Burgos. Los propietarios de la embarcación, vecinos de Bilbao, habían dado poder a Pedro de Burgos, vecino de dicha ciudad, para cobrar el seguro. La aseguradora no reconoce el poder. Y los propietarios ni siquiera pueden cobrar una parte de las pérdidas⁶⁴.

Las compañías de seguros no siempre dejaban de pagar, tal es el caso del apresamiento por corsario del navío nombrado *Paquete de Bilbao* propiedad de Francisco Aréchaga, al que ya se ha hecho referencia, realizaba el viaje de Londres a Bilbao. Aréchaga presentó la reclamación a la aseguradora y ésta pagó. Algo similar pasó con el bergantín *Amable María* y el bergantín *San Bartolomé*, ambos asegurados por la Compañía Azaola e hijo y Roncal, de Bilbao. El primero venía de Hamburgo y el segundo de La Habana. En ambos casos la compañía abonó la prima, que recuérdese era del 4% en tiempos de paz y del 21% en tiempos de guerra. En los tres incidentes se pagó el 21%⁶⁵.

4.2. Causas promovidas por la pérdida de mercancías

La actividad corsaria involucraba a los diversos agentes sociales que intervenían en la actividad comercial. Era un azote para el comercio, como ya se ha dicho, y la lista de perjudicados era larga y variada. Pero entre los más afectados se encuentran aquellos comerciantes que participaban del tráfico tan sólo

58. Ver Apéndice Documental nº 2.

59. PONS PONS, J.: "Legislación y práctica del seguro marítimo. Las contradicciones de la segunda mitad del setecientos en Mallorca", en MARTINEZ SHAW, C. (ed.): *El derecho y el mar en la España moderna*, Madrid, 1995, p. 39.

60. *Idem*, p. 45.

61. *Idem*, p. 46.

62. A.H.S.V., Corregimiento, Judicial, 86/255. 22 de Marzo de 1590.

63. *Idem*, 3967/009. 28 de febrero de 1591.

64. *Idem*, 0499/054. 18 de Marzo de 1595.

65. A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, 879. Madrid, 24 de junio de 1798.

con sus mercancías. Es decir, no eran propietarios de embarcaciones, sino que exportaban sus productos, y eran alcanzados por el fenómeno corsario en el momento en que la embarcación que portaba sus mercancías era atacada. La pérdida de estas mercancías suponía en la mayoría de los casos una disminución de los rendimientos de sus negocios, y en ocasiones enzarzarse en largos pleitos para recuperar aunque fuese una pequeña parte de lo invertido. Así pues son numerosas las denuncias interpuestas por la pérdida o impago de mercancías. Y estas denuncias se manifiestan en mayor número a partir de la segunda mitad del siglo XVI. Generalmente son comerciantes de hierros y herrajes los que más se ven afectados, pero también aparecen entre las mercancías reclamadas vinos andaluces, riojanos o franceses⁶⁶.

Con respecto a las cargas de vino ocurren situaciones particulares. Es el caso del pleito promovido por Francisco Malet y un comerciante de La Laguna. Ambos propietarios de cargas de bebida que se transportaba en una embarcación atacada por los corsarios. De estas cargas, partes fueron vendidas en Londres y otra parte apresada por los turcos. Esto induce a pensar que existían artículos que por su condición salían o encontraban rápidamente compradores en el mercado, y los agentes no tardaban en venderlo. Eso sí sin dar participación a los propietarios. Con esto se quiere indicar que en torno al fenómeno corsario, máxima expresión del comercio alternativo, existió una corte de intermediarios y especuladores que convertían las mercancías en dinero, conocedores de que el propietario de las mismas tendría pocas posibilidades de recuperar las mismas o su importe, y por otra parte eran sabedores de que estas cargas tendrían seguros. Luego, los aseguradores se encargarían de resarcir a los propietarios.

Es de destacar que también entre las reclamaciones más importantes se encuentran cargas de bacalao, sal y salmón. Con lo cual es evidente que también la ruta de Terranova estaba expuesta al ataque corsario o pirata. Como ocurrió con el navío *Santa Ana*, que transportaba productos de comerciantes irlandeses, quienes no tardaron en reclamar la devolución de la carga o en su defecto del importe de la misma⁶⁷. Algo similar le sucedió al navío *Flor de Lis* que traía carga de Terranova a Saint Maló, con mercancías para comerciantes de Bilbao, y fue apresado por corsarios holandeses⁶⁸. O la reclamación que hizo el comerciante bilbaíno Martín de Aranguren al capitán del navío de corso holandés que atacó al navío *Margarita* que portaba la carga de bacalao seco de su propiedad y que se transportaba del Havre a Bilbao⁶⁹. Otro tipo de productos también era objeto de reclamación como el trigo⁷⁰ o la lana⁷¹.

Importantes comerciantes de la burguesía bilbaína se vieron afectados por este tipo de incidentes. Los Aréchaga, los Barañano, los de Llano, los Aranguren, los Malet, entre otros sintieron el azote corsario, pero a la vez eran armadores de embarcaciones dedicadas al corso. Con esto se puede comprobar como una misma persona o sociedad era víctima y victimario dentro del mismo fenómeno. Dependiendo del momento y la circunstancia, amparados por las leyes vigentes, y con un comportamiento ambivalente, ocupaban diversos status de acuerdo a la situación. En tiempos de paz eran nobles comerciantes defensores de la "república", tal como los define el discurso sobre el comercio de la Real Sociedad Vascongada Amigos del País; y en tiempos de guerra eran consagrados corsarios.

4.3. Causas promovidas por la distribución de las ganancias

El reparto de las ganancias trajo no pocos disgustos a los diversos agentes participantes. En la documentación se destacan tres tipos mayoritarios de causas judiciales: aquellas realizadas por impago de las ganancias a los armadores de una embarcación destinada al corso. Sabido es que la propiedad de una embarcación podía ser individual o conjunta. En la escritura que precedía a la construcción de la embarcación se establecía la participación de cada uno de los intervinientes. Más tarde esto se traducía en una parte proporcional de ganancia. Parte difícil de establecer con exactitud cuando se apresaba un navío. En todas las actuaciones realizadas en los navíos procedentes del corso la falta de transparencia en las cuentas es más que evidente. Como le sucedió a Sebastián Arosqueta que debió reclamar judicialmente la parte proporcional que le correspondía como armador de la pinaza *Sta Elena*. En este caso cada uno de sus socios debió abonar 27 reales a favor del dicho Arosqueta⁷².

66. A.H.S.V., Judicial, 456/045; 1746/005; 1157/090. En el caso del vino francés es de tipo clarete; 0361/356; 1344/025.

67. *Ibidem*, 1344/025. 30 de junio de 1645.

68. *Ibidem*, 4046/004. 16 de octubre de 1657.

69. *Idem*, 485/015. 12 de diciembre de 1672.

70. *Idem*, 2668/009. 5 de abril de 1668.

71. *Idem*, 343/033. 17 de agosto de 1697.

72. *Idem*, 249/0225. 12 de junio de 1645.

También el impago de la gestión de los pleitos por corso generará otros procesos judiciales. Tras un pleito con la marinería, por las ganancias, o por mala presa el mismo quedaba impagado y esto conllevaba un segundo proceso. Generalmente el sentenciado no cumplía la sentencia y la maquinaria judicial volvía a comenzar. Así le sucedió a Martín de Elejalde, a quien la justicia le reclama 63 reales de principal y dos ducados de costas procedentes de una escritura de obligación que se hizo como pago de un pleito por corso durante la epidemia de la peste⁷³.

Otra de las causas que conllevaron demandas fue concretamente la distribución de la ganancia tras la firma de una escritura en donde dos o más individuos se asociaban para realizar corso. Así en 1628 Pedro Lorenzo Carus, capitán del navío *Ntra. Sra. del Rosario*, vecino de Somorrostro y Jacobo Miriategui firman escritura de asociación para el corso de 100 ducados a media ganancia⁷⁴. Dos años más tarde, Carus y los armadores del navío, entre los que se cuenta un comerciante portugués, vecino de Portugalete, inician un juicio por el prorrateo de los daños y costas al ser dado por malo el apresamiento de la urca *Paloma Blanca*⁷⁵. Pero el problema no concluye aquí, porque en 1627 el Alcalde Ordinario de Portugalete había firmado escritura de asociación con el mercader portugués para participar de este corso. El mercader nunca pagó su parte al Alcalde y éste le reclama judicialmente su parte⁷⁶.

Lo cierto es que aunque con una extensa legislación la Corona, no pudo evitar la especulación, el fraude y las artimañas que se producían dentro del fenómeno corsario. Se produce fraude en los apresamientos, en las entregas de las presas, en las ventas de las embarcaciones, en la custodia y venta de las mercancías, en los repartos de las ganancias entre socios y, entre estos y las tripulaciones. Es decir, el fenómeno mismo era la clara evidencia del fraude y de la corrupción del sistema. Todos los agentes participantes intentaban obtener la mayor rentabilidad de una operación en la que a todas luces era posible evadir impuestos. De ahí, que reputados comerciantes y sociedades comerciales participaran activamente del corsarismo.

5. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

5.1. Fuentes

- Archivo General de Simancas (AGS)
- Archivo Museo Naval. Madrid (AMN)
- Archivo Histórico del Señorío de Vizcaya (AHSV)
- Archivo de Protocolos de Vizcaya (APV)

5.2. Fuentes publicadas

Colección de Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas (1200-1369), Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, 1992.

Colección documental del Archivo Municipal de Portugalete, Fuentes documentales medievales del País Vasco nº 12, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1987.

Colección documental del Archivo Municipal de Lekeitio, 4 vols., Fuentes documentales medievales del País Vasco nº 37-40, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1992.

LOPEZ DE GOMARA, F.: *Las Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Madrid, 2000.

Ordenanzas del Bven Gobierno de la Armada del Mar Oceano de 14 de Henero de 1633, Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1974.

5.3. Bibliografía

ALFONSO MOLA, Marina: "La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El corso de la Armada (1778-1802)", en *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals*, Palma, 1989.

73. *Idem*, 0016/0075, 1601.

74. *Idem*, 2930/110. 31 de Mayo de 1628.

75. *Idem*, 1344/033. 7 de mayo de 1630.

76. *Ibidem*.



ARIZAGA, Beatriz, BOCHACA, Michel: "El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 41-53.

ARMERO, Alvaro: *Piratas, corsarios y bucaneros*, Madrid, 2003.

BALARD, Michel: "Comercio local y comercio internacional: las mercancías", en *Mediterraneum. El esplendor del Mediterráneo medieval. S. XIII-XV*, Barcelona, 2004.

BAROJA, Julio Caro: *Los Vascos y el Mar*, San Sebastián, 1981.

BASURTO, Román: "Linajes y fortunas mercantiles de Bilbao del siglo XVII", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 343-356.

BASURTO, Román: *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1983.

BILBAO, Luis: "Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 259-285.

BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1993.

CASADO SOTO, José Luis: "El País Vasco y el mar. Desde los orígenes hasta el siglo XVIII", en *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995.

CLAVERIA, Carlos: *Los Vascos en el mar*, Pamplona, 1996.

II Congreso Internacional de Estudios Históricos, El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios, Santa Pola, 2002.

FEIJOO, Ramiro: *La ruta de los corsarios*, Madrid, 2000.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Fernando: "Castilla, Sevilla y el País Vasco en la segunda mitad del siglo XVII", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 287-295.

FERRER MALLOL, María Teresa: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo Medieval*, Madrid, 2000.

FERRER MALLOL, María Teresa: "El Mediterráneo de los siglos XIII al XV: La expansión catalana", en *Mediterraneum. El esplendor del Mediterráneo medieval. S. XIII-XV*, Barcelona, 2004.

FERRER MALLOL, María Teresa: "Los vascos en el Mediterráneo Medieval. Los primeros tiempos", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 115-128.

FLORES DIAZ, Manuel: *El mar, fuente de derecho en la España Medieval. Expansión comercial y desarrollo legal. S. XI a XIII*, Madrid, 2000.

GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y el comercio de la Villa*, Bilbao, 1981.

MARTIN CORRALES, Eloy: *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán*, Barcelona, 2001.

MARTIN MATEO, R.: "Piratería histórica y contemporánea. La patente de corso: Enfoque jurídico", en *II Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*, Santa Pola, 2002.

MARTINEZ SHAW, Carlos (ed.): *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1995.

Mediterraneum. El esplendor del Mediterráneo medieval. S. XIII-XV, Barcelona, 2004.

PINUCCIA, F.: *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari, 1993.

VAL VALDIVIESO, María Isabel: "Economía y sociedad en la Edad Media", en *Gran Atlas Histórico del Mundo Vasco*, Bilbao, 1994.

ZABALA, Aingeru: *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*, Bilbao, 1994.

ZABALA, Aingeru: *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, Bilbao, 1983.

ZABALA, Aingeru: "La guerra en el mar", en *Letras de Deusto*, Bilbao, 1994.

ZABALA, Aingeru: "El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítima comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 297-311.

APÉNDICE DOCUMENTAL Nº 1

EL REY

Junta Diputados, procuradores generales y cavalleros hijos dalgos de la tierra Llana y ciudad, encartaciones y Merindad de Durango del mi muy noble u muy Leal señorío de Vizcaya, Conviniendo ami servicio que se acreciente el número de navíos de mis armadas y se entretenga y exercite la gente de mar, y seVaya multiplicando y haciendo platica La mayor cantidad della q se pudiere, se ha considerado que para esto y tener limpias de corsarios Las costas de mis reynos, y Infectar la de los enemigos, sera aproposito que algunas personas de calidad caudal y seguido del Señorío, se encarguen de tomar en asiento el sustento deUna Squadra pº navegar y servirme conella andando continuaste en la mar Los diez meses del año, ó nueve por lo menos obligandose ala paga y conserbación de totalagente de mar y guerra perteos municiones y de mas cosas necesarias, para lo cual seles daran consignaciones fixas y de buena calidad de manera que puedan valerse dellas seguramte, de he querido auisaros encargos y mandaros como lo hago lo platiqueiscon las personas que se juzgaren aproposito de ese Señorío y quisieran entrar en ello, pues yo spero que abra muchas que llebadas de subuena inclinacn, y del zelo y amor con qe siempre me auey seruido se dispornan atomararlo a Su cargo, de qe han de resultar sus propiosaugmentos y bien de todos los naturales, y los qe dispusieren podran venir asta Corte a tratar del negocio, ó enviar personas ó poderes bastantes para que conellos se ajuste y concluya lo qe se huviese de hazer y auisareisme delo qe se os ofrecieze. De Madrid a XIIº, de Abril de 1628. YO EL REY

Por man(do) del REY Ntro Sr.

Pedro Coloma.

A.H.S.V., Corregimiento, Judicial, 0007/106.

APÉNDICE DOCUMENTAL Nº 2

Embarcaciones vizcainas objeto de causas judiciales por motivos del corso.

Año	Nombre	Tipo	Destino
1554	Concepción	Galeón	
1560		Galeón	
1579	Ntra. Sra. de Iciar	Navío	
1590	Ntra. Sra. de Begoña	Galeón	
1591	Sta. Isabel	Zabra	Sevilla
1591	San Miguel	Zabra	Sevilla
1591	Ntra. Sra. del Rosario	Navío	Vila do Conde
1595	Ntra. Sra. de Begoña	Zabra	Islas Canarias
1600	San Juan Bautista	Navío	
1607	San Juan	Navío	
1628	Ntra. Sra. del Rosario	Navío	
1649	Ntra. Sra. del Rosario	Fragata	
1655	Ntra. Sra. de Begoña	Navío	
1656	Ntra. Sra. La Antigua de la Esclavitud	Barco	
1668	Caridad	Balandra	
1668	Santo Tomás	Fragata	
1668	Ntra. Sra. del Rosario y San Ant. de Padua	Fragata	
1673	Ntra. Sra. de Atocha	Navío	
1694	Jesús, María y José	Barco	
1695	San Buenaventura	Navío	Bristo
1697	San Nicolás	Navío	
1697	San Fco. Javier	Navío	Amsterdam
1697	San Emeterio y Celedonio	Navío	Amsterdam

Fuente: Elaboración propia a partir de los expedientes del Archivo Histórico del Señorío de Vizcaya.



APÉNDICE DOCUMENTAL Nº 3

Embarcaciones extranjeras con causas judiciales por corso en Vizcaya

Año	Nombre	Tipo	Nacionalidad
1599	Sacre	Navío	Francesa
1630	Paloma Blanca	Urca	
1639	Santiago	Navío	
1644	Timoteo	Navío	
1645	Santa Ana	Navío	Irlandesa
1657	San Pedro Pescador	Fragata	Holandesa
1657	Santa María	Fragata	Holandesa
1657	Flor de Lis	Navío	Francesa
1657	Arco Iris o Celeste	Navío	Inglesa
1658	Cordero Blanco	Navío	Holandesa
1658	Esperanza	Navío	Holandesa
1664	San Juan Bautista y San Pablo	Nao	Cubana
1668	Margarita	Navío	Francesa
1672	San Pedro	Navío	Francesa
1672		Fragata	Holandesa
1673	Ciervo Blanco	Fragata	Holandesa
1673	Unicornio	Fragata	Holandesa
1675	Faisán y diez más	Navío	Holandesa
1675	Pechilingues	Fragata	Holandesa
1675	San Nicolás	Pingue	Francesa
1676	San Miguel	Navío	Francesa
1676	Pequeño José	Navío	Francesa
1676	Espejo	Fragata	Holandesa
1676	Trinidad	Navío	Francesa
1676	Santa Ana	Navío	Francesa
1676	Fortuna	Navío	Francesa
1676	Salvaje	Navío	Francesa
1676	Tres Hermanos	Navío	Holandesa
1676	Pequeño Jesús	Navío	Francesa
1676	Dragón volante	Fragata	Holandesa
1677	Juan	Navío	Inglesa
1677	Mercader de Lementon	Navío	Inglesa
1678	San Pedro	Navío	Francesa
1678	Baltasar	Fragata	Holandesa
1690	Fugitivo	Fragata	Holandesa
1690	San Nicolás	Navío	Sueca
1691	Armas de Masterlan	Navío	Sueca
1694	Juan de Londres	Navío	Inglesa
1694	Sociedad bergantín		Francesa
1696	Raposo	Fragata	Holandesa

Fuente: Elaboración propia. Archivo Histórico Señorío de Vizcaya.