



OTERO LANA, Enrique: “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 193-227.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Los corsarios vascos en la Edad Moderna

Enrique Otero Lana

Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia

EL CONCEPTO DE CORSO

Hay una constante confusión en el lenguaje coloquial entre *pirata* y *corsario*, aumentado por el uso generoso que la literatura, el cine y otros medios de comunicación hacen de ambas palabras. Incluso los hechos parecen dar la razón en algún momento a estas confusiones. Los corsarios solían usar la prepotencia de los hombres armados ante los indefensos, curiosamente más frente a las tripulaciones neutrales que contra las enemigas. En su afán de demostrar que la presa era legítima, en ocasiones llegaron a la tortura. Los piratas, por su parte, torturaban para obligar a confesar donde estaban escondidas las riquezas de los prisioneros o como sistema de intimidación de futuras presas, cuyos tripulantes ya no resistirían para evitar el tormento. A pesar de estos excesos de los corsarios, que en la práctica hacían que las diferencias fuesen confusas, debe recordarse que existe una clara diferenciación entre corsario y pirata desde el punto de vista jurídico. El corsario necesitaba de una licencia o *patente* para actuar, sólo podía capturar barcos enemigos o mercantes neutrales con contrabando de guerra y sus presas eran legitimadas en un juicio posterior. Los piratas actuaban al margen de la ley, atacando a toda embarcación que encontrasen en su navegación y su presa jurídicamente era un robo, una adquisición no legalizada.

Una situación intermedia era la de los *filibusteros*, los famosos Hermanos de la Costa del mar Caribe, también conocidos como *bucaneros* porque parte de las tripulaciones eran antiguos cazadores de cerdos semisalvajes de la isla Española, cuya carne preparaban en forma de *bucán* (es decir, ahumándola). Estos “espumadores del mar”, aun careciendo de patentes, fueron protegidos, en primer lugar, por los franceses en la isla de la Tortuga y, más tarde, por los ingleses en la de Jamaica. Atacaban de forma exclusiva a los españoles, fuese a sus barcos o a sus ciudades (a veces, bien protegidas por murallas pero con guarniciones escasas y poco entrenadas). Su situación jurídica, de todas formas, se acercaba mucho más a la ilegal de los piratas que a la reglamentación de los corsarios.

Actualmente, algunos historiadores prefieren usar el término “corsarismo” a fin de evitar la ambigüedad que tiene la palabra “corso” de significar, a un tiempo, natural de la isla de Córcega y recorrer el mar atacando el comercio enemigo. Sin embargo, el término corsarismo es un neologismo¹ (todavía no está aceptado por la Real Academia de la Lengua Española) y, desde luego, nunca aparece en la documentación de la época. Por este último motivo, particularmente prefiero el término corso, ya que el contexto actual elimina toda ambigüedad; aunque para obtener una cierta flexibilidad literaria utilizo ambos (justificado, además, porque ya hablamos de un estadio de “guerre de course”). Igualmente, para evitar la repetición constante de corsario, uso también la palabra “corsista”, como se hacía en el siglo XVII para referirse a los pertenecientes a la Monarquía Hispánica, así como “corsaire” para los franceses y “privateer” para los ingleses.

UNA INVERSIÓN CAPITALISTA

Frente a las ideas, de raíz romántica, de que los corsarios y más los piratas, eran unos hombres libres que rompían totalmente con la rígida sociedad estamental y de que, gracias a su actividad, lograban grandes tesoros, la realidad nos presenta al corso como una verdadera actividad capitalista. Se requerían grandes inversiones previas ya que un buque y su armamento, por escaso que fuese,

¹. Gonçal López Nadal aplica el término “corso” para su forma más primitiva, casi pirática, y la palabra “corsarismo” como equivalente a la *guerre de course* (“Mediterranean Privateering between the Treaties of Utrecht and Paris, 1715-1856: First Reflections”; en VV.AA.: *Pirates and Privateers*, Exeter, Universidad, p.108); pero la mayoría de los que hablan de “corsarismo” utilizan la palabra con sentido amplio, lo que refuerza su carácter de mero neologismo.

eran bastante caros; había que entregar adelantos a los marineros y alimentarlos durante la navegación. A esto se añadían los gastos en los juicios posteriores, que, a veces, podían durar años. Incluso en la piratería los gastos previos (embarcación, armas, bastimentos para el barco) eran muy fuertes, aunque algunos de estos ladrones empezaban su negocio robando a un propietario que había pensado en una actividad pacífica para su embarcación y contratado a la gente equivocada.

En el siglo XVIII un armador donostiarra, Juan Ignacio de Otaegui, expuso con cierta crudeza el predominio de los intereses económicos en el corso: “En fin, a los armadores, en mi sentir, no les mueve el servicio del Rey, la gloria de la nación, ni el mal que hacen a los enemigos, sino las utilidades que logran; si éstas se les cortan, como faltó el móvil de sus operaciones, de sus riesgos y trabajos, faltó el corso”². (Aunque para alguno fue una forma de ascenso social).

Algunos historiadores marxistas han considerado esencial en el capitalismo el que el capital se emplee en extraer plusvalía a la fuerza de trabajo en el proceso de producción³, pero esto puede llevarnos al absurdo de que empresas financieras o simplemente de servicios, esenciales para el funcionamiento del capitalismo, no son capitalistas por no estar relacionadas claramente con la producción. Es cierto que el capitalismo relacionado con el proceso de producción es más estable y tiene mejores posibilidades de desarrollo que un capitalismo basado en la actividad comercial⁴, pero habría que preguntarse si la postura citada no confunde lo esencial, lo que define el sistema (la inversión de capital), con la forma como se utiliza.

Dejando abierta la discusión, hay que decir que tampoco es nueva la idea de que el corsarismo es una actividad capitalista. Ralf Davis sostiene que el corso mediterráneo era una fuente de ganancias tan rentable a comienzos del siglo XVII que debe ser considerado como una “gran industria, en gran escala y organizada como un negocio más por los ricos comerciantes”⁵.

Por nuestra parte consideramos que el corso español fue una actividad capitalista por tener los siguientes rasgos, tanto principales como secundarios:

- El afán de lucro, representado en la búsqueda rápida de ganancias a través del riesgo. La forma puede considerarse anticuada, pero no hay que olvidar que Braudel⁶ consideraba como la forma de capitalismo más evidente aquella que tenía especulación y riesgo, idea abierta a discusión.
- Las fuertes inversiones previas o capital necesario.
- Reinversión de sus beneficios o ganancias en el propio corso.
- La formación de sociedades para su financiación, existiendo socios que se encargan de la gestión del negocio y tienen responsabilidad personal e ilimitada (armadores con patente y fiadores), y socios cuya responsabilidad se limita a la cantidad aportada (armadores secundarios). En términos jurídicos actuales sería una sociedad en comandita simple.
- La “profesionalización” de ciertos armadores que se mantienen durante muchos años en esta actividad, que es uno de sus negocios fundamentales, pero no el único.
- Diferenciación entre capital y propiedad, pertenecientes a los armadores, que pocas veces navegan, y el trabajo realizado por una tripulación asalariada según beneficios. Como eslabón intermedio está el cabo y capitán de la embarcación.
- Función de redistribución de bienes al vender las presas, lo que exige, por tanto, su integración en un circuito de intercambio comercial. Aunque se veían obligados a vender las presas y mercancías a precios bajos, buscaban los mejores mercados.

2. Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHN), Estado (E), leg. 1.622, 7-agosto-1741, carta de Otaegui, incluida en otra del intendente de corso de Guipúzcoa, D. Manuel de las Casas.

3. DOBB, M.: *Estudios sobre el desarrollo del capitalismo*, Madrid, 1982, p. 32.

4. Una demostración de este hecho sería la victoria final de los portugueses frente a los holandeses en el Brasil en 1635. Charles Boxer lo atribuye a que los lusos habían echado raíces como colonos y participaban plenamente en el proceso de producción. Allí donde no llegaron a hacerlo, como en Extremo Oriente, fueron derrotados por los neerlandeses (BOXER, C.: *Four centuries of Portuguese expansion, 1415-1825*, Johannesburg, 1961, pp. 49-54, citado por WALLERSTEIN, Immanuel: *El moderno sistema mundial*, t. II, Madrid, 1984, p. 219, n. 146)

5. DAVIS, R.: “England and the Mediterranean, 1570-1670”, en FISHER, F. J. (ed.): *Essays in the economic and social history of Tudor and Stuart England*, London-New York, 1961, p. 127 (citado por WALLERSTEIN, I.: *op. cit.*, p. 66, n. 72). En San Sebastián, la capitulación de 1693 para un mejor control de las tripulaciones fue presentada por los “hombres de negocios y armadores de corso” de la ciudad (Archivo General de Simancas [AGS], Guerra Antigua [GA], leg. 3.844, sf, 7-abril-1693).

6. BRAUDEL, Fernand: *La dinámica del capitalismo*, Madrid, 1985, pp. 63-70. Braudel añade la tendencia al monopolio y a relacionarse con el Estado, especialmente en el comercio a larga distancia.

Sin embargo, la importancia del corso, sobre todo en la Provincia de Guipúzcoa, nos puede llevar a engaño. Frente a las comunidades aisladas (como las islas de Mallorca, Cuba o Puerto Rico) el corso no fue imprescindible para la economía vasca. Es cierto que algún momento es esencial para alguna localidad: sería el caso del puerto de San Sebastián en los inicios de la Guerra de la Oreja (1739-1748) y, posiblemente, en el siglo anterior entre 1635 y 1645. Pero ésta no era la situación general.

Como veremos, entre 1553 y 1555 la mayor parte de los barcos corsarios parecen ser mercantes armados en "corso y mercancía" y sólo una parte son corsarios de forma exclusiva. En el siglo XVII había un importante tráfico marítimo en San Sebastián con mercantes neutrales y enemigos con permiso, ya que las Concordias con Labort y Bretaña hicieron que el comercio con el enemigo fuese continuo a pesar de las constantes guerras con Luis XIV. Así sabemos que entre 1650 y 1675 fueron concedidos 4.109 permisos para traer a Guipúzcoa alimentos y grano y 919 para retornos con productos de la tierra cuya salida no estuviese prohibida⁷. A modo de comparación, entre 1648 y 1678 se hicieron 239 presas, sin contar 3 barcos hundidos, aunque ciertamente ésta es una cifra mínima; y gran parte de estas capturas se debieron a los corsarios flamencos llegados a Galicia. En el siglo XVIII hay abundantes armamentos mercantes en San Sebastián, aunque muchos fuesen navíos franceses con "testaferros" donostiarras⁸. Con respecto a nuestro tema, no nos interesa mucho saber si el comercio se hacía en barcos de construcción vasca o de origen foráneo. En el puerto de Bilbao los barcos corsarios eran una parte de sus inversiones y había navíos que traían manufacturas enemigas con el pretexto de ser neutrales.

Los mismos armadores donostiarras, los más profesionalizados en el corso, diversificaban sus inversiones (caso de la reanudación de las pesquerías de Terranova en el siglo XVII) aprovechando los buenos barcos capturados y con la intención de evitar los excesivos gastos que exigían los armamentos corsarios. Desde 1765 el comercio, aunque indirecto, con América desplaza en Donostia a los corsarios propiamente dichos.

En resumen, el corso fue importante en la economía vasca, especialmente en la donostiarra, y en algún momento tal vez esencial para una continuidad mercantil gracias a la venta de los productos capturados. Pero, básicamente, se puede decir que las presas fueron un complemento y no la base de la economía marítima del País Vasco. Desde luego unos estudios locales más concretos podrán matizar y completar estas afirmaciones, pero creo que no las modificarán en esencia.

LIMITACIONES BÉLICAS⁹

Por su propia naturaleza el corso marítimo está unido al comercio de forma inseparable y, desde el punto de vista económico, podemos considerar al corso de particulares como una derivación del comercio: primero lo interrumpe y después lo continúa al vender lo capturado. Estas ventas a bajo precio son antieconómicas y a la larga un corso con éxito degradaría el sistema económico general. La actividad que se puede calificar como corso "estatal" o, si afinamos más, la guerra económica sostenida por unidades de las Armadas nacionales (sean barcos de superficie o submarinos), es más destructiva y simplemente desea acabar con el tráfico enemigo. Pero tanto en uno como en otro caso, la idea esencial es el ataque al comercio.

El ataque al comercio del enemigo más poderoso es, aunque parezca contradictorio, una guerra *defensiva*. El "agresor" renuncia a disputar la supremacía marítima e intenta vencer a su contrario de forma indirecta, produciendo daños en su comercio hasta límites inaceptables. El corso marítimo es, en realidad, un arma de "débiles" (en el mar, se entiende) y militarmente tiene un carácter *paralelo y complementario*. "Paralelo" en cuanto que es un tipo de lucha que se puede dar aislada con respecto a la guerra de escuadras, de grandes batallas, y "complementario" en cuanto que por sí

7. AGS, GA, leg. 3.814, s.f., resumen presentado en 19-enero-1691.

8. Según el estado presentado por el Consulado de San Sebastián en diciembre de 1757, de 48 mercantes que pertenecían al mismo 22 eran de fábrica francesa, 8 de construcción inglesa, otro de portuguesa y 9 embarcaciones se habían vuelto a vender o sido hechas prisioneras en la guerra entre Gran Bretaña y Francia que se estaba librando entonces. Sólo ocho eran "lexitimas españolas" (AGS, Secretaría de Marina [SM] leg. 538, s.f., 26-diciembre-1757, remitido por D. Manuel Diego Escobedo, ministro de Marina de Guipúzcoa).

9. Un desarrollo más completo puede verse en OTERO LANA, Enrique: "El corso marítimo español y sus limitaciones bélicas", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, 24-28 de noviembre de 1997, Madrid, 1999, pp. 383-397.

solo el corso no proporciona el dominio del mar, ni siquiera el control de las comunicaciones. Es una agresión de baja intensidad, más comparable a la guerrilla, que a la guerra propiamente dicha. Pero en la guerra económica marítima es el principal arma posible y, desde luego, muy superior a los “bloques económicos”, siempre rotos por el contrabando o los subterfugios comerciales.

Sin embargo, el historiador Symcox¹⁰ piensa que el corso estaba admirablemente adaptado al estado de la guerra en la Edad Moderna, en la que si bien el ataque al comercio enemigo no era capaz de producir resultados decisivos, tampoco las escuadras eran capaces de establecer un dominio efectivo del mar. Dependiendo de un “motor” tan cambiante como el viento, sometidos totalmente a las inclemencias del tiempo, los barcos de la época difícilmente podían mantener un bloqueo efectivo de los puertos enemigos (operación siempre complicada), y mucho menos si eran puertos secundarios con algunos pocos corsarios. Por poderosa que fuera una Armada, no podía estar en todos los lugares y en todo momento controlando el mar, y entre sus débiles redes de vigilancia se escabullían los corsarios.

Algunos autores¹¹ han considerado que más que un “dominio del mar”, difícil de obtener de forma total incluso hoy día, el objetivo a conseguir por toda potencia naval sería el “control de las comunicaciones”, afirmación que toma mayor importancia si se considera que estamos hablando del ataque y la defensa del comercio.

* * *

Al ser un armamento de particulares, que además podemos entender como una empresa capitalista con fuerte inversión previa y la aspiración de obtener rápidos beneficios, el corso marítimo estaba lastrado, desde el punto de vista bélico, por graves inconvenientes.

En la legislación española sobre el corso marítimo y en las mismas patentes aparece muchas veces la justificación moral de que se daba a los particulares el permiso para armar embarcaciones con el fin de defender las costas españolas y rechazar a los corsarios enemigos. A la hora de la verdad los corsistas españoles evitaban enfrentarse con sus iguales del país enemigo (y éstos con aquellos), ya que, como algún funcionario más avisado reconocía, no compensaba la toma de un barco armado para la guerra –por tanto, difícil de tomar– y sin carga valiosa (“La utilidad que deja la presa de una embarcación armada en corso nunca llega a subsanar los gastos”, especificaba el marqués de Muzquiz¹²). Por tanto, su protección de las costas solía ser indirecta, basada más en su propia existencia que en la lucha contra los corsarios enemigos.

La necesidad de preservar las capturas y llevarlas a un puerto amigo limitaban mucho las posibilidades de acción de los corsarios. A pesar de las numerosas tripulaciones, un corsario con cierto éxito podía encontrarse corto de gente por haber enviado previamente a España varias capturas con sus correspondientes tripulaciones de presa y tenía que recurrir al “rescate” en dinero por parte de los mismos apresados¹³. Otras veces el rescate se debía a un excesivo número de prisioneros: cuando la fragata *El Extravagante* apresó a un bergantín de 80 toneladas que iba a Terranova, los corsarios se encontraron que llevaba 101 pasajeros y liberaron a la presa por 2.500 pesos al considerar que era imposible controlar a tanta gente¹⁴.

El rescate de las embarcaciones capturadas era una costumbre que en el siglo XVII era admitida con reticencias; pero en el siglo XVIII estaba ya establecida y sólo se ponía la condición de que no se debía hacer ningún rescate si antes no se habían enviado a puerto hasta tres presas en aquel mismo viaje¹⁵.

10. SYMCOX, Geoffrey: *The crisis of French seapower 1688-1697. From the “guerre d’escadres” to the “guerre de course”*, Martinus Nijhoff, La Haya, 1974.

11. Así opinaban Cyprian Bridge, Julian S. Corbett y Rauol Castex, según indica COUTAU-BÉGARIE, Hervé: *La potencia marítima (Castex)*, Ediciones Ejército, Madrid, 1987, pp. 65 y 111.

12. AGS, SM, leg. 542, s.f., 20-agosto-1779. Propuesta para armar dos fragatas en Cataluña por cuenta del Rey contra corsarios mahoneses y berberiscos.

13. Así le sucedió al *Galgo Marino*, mandado por el capitán D. Pedro Suazo, que rescató una presa de 90 toneladas en octubre de 1741 por 1.050 libras esterlinas y trajo como rehenes del pago al capitán y dos pasajeros de la presa (AHN, E, leg. 1.622, 6-noviembre-1741). Hay que decir que si envió una tripulación de presa en una captura posterior mucho más valiosa.

14. AHN, E, leg. 1.622, 23-abril-1742.

15. Ordenanza de Corso de 1 de febrero de 1762, art. XLIV y siguientes.

El viaje a España de las presas podía entrañar peligros: varias veces fueron rescatadas por los navíos de guerra ingleses¹⁶ y en alguna ocasión se rebeló la tripulación apresada. En 1745 una presa de un corsario de San Sebastián que volvía con 21 españoles y 4 ingleses capturó a su vez al bergantín inglés *La Cathalina*, con 9 hombres. Repartidas las tripulaciones se envió al bergantín hacia España con 6 españoles y 4 ingleses, mientras que en la presa anterior, *La Juliana*, iban 15 corsarios y 9 ingleses (los 4 que ya iban en ella y 5 hombres del bergantín). Los ingleses recién llegados intentaron recobrar el barco y asesinaron, mientras dormían, al cabo de la presa y al piloto, pero los 13 corsarios restantes reaccionaron y mataron, a su vez, a los prisioneros cogidos del bergantín (se respetó la vida a los cuatro tripulantes de *La Juliana* que no habían intervenido). Sin víveres ni piloto, los corsarios se vieron obligados a entrar en Setubal¹⁷.

UN PROBLEMA PERSISTENTE: LA INDISCIPLINA¹⁸

Otro problema que reducía la efectividad de las embarcaciones corsarias era la indisciplina de sus tripulaciones. Aunque no les faltaba valor en el combate, eran hombres poco fiables que deseaban ganar dinero sin exponerse demasiado. Estebanillo González describía así su vida como corsario: “Anduvimos muchos días, unas veces huyendo por reconocer ventaja, convertidos los más valientes en temerosas liebres, y otras dando alcance, por ser nosotros los más fuertes, transformado el más cobarde en invencible león. Al fin, habiendo echado algunos bajeles a fondo y cogido presas de importancia, nos volvimos la vuelta de Flandes [...]”¹⁹. Más contundente fue la contestación que dieron los marineros de la fragata *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas* cuando se les quiso animar a tomar nuevas presas: “hemos traído hartas buenas presas y cumplido bien con nuestra obligación; y no queremos navegar más; y no sea que los castigue Dios por demasiada codicia a los armadores; y no queremos ir a morir, que la vida es amable”²⁰. Aunque hay decir que, al final, las tomaron, posiblemente seducidos por el acicate de un mayor botín.

Cuando el proveedor general Ortiz de Velasco decía que la gente se embarcaba en los armamentos particulares por amor al “pillaje, haraganería y libertad”²¹, estaba definiendo la causa de muchos problemas. A los marineros corsarios nada les parecía prohibido: cobraban los adelantos y después no se presentaban en sus barcos²², robaban lo que podían de las presas²³, obligaban a los capitanes a volver a puerto antes de cumplir su campaña con diversos pretextos –como la falta de provisiones, cuando ellos mismos las habían estropeado²⁴– o incluso recurriendo al simple amotinamiento. Todos estos excesos llevaron a endurecer las penas en el siglo XVIII: la desertión de un corsario había estado castigada con dos meses de cárcel y se proponía que se subiese a dos años de servicio en los navíos del Rey, aunque ya existían condenas de cinco años en el Regimiento de Murcia²⁵.

El caso extremo de indisciplina era el amotinamiento. Un motín bien conocido, pues nos han llegado los resúmenes de las declaraciones de los testigos y de la sentencia, fue el que se dio en el buque corsario *El Carnava*²⁶. El buque corsario salió el 4 de marzo de 1762 del puerto donostiarra. Había sido armado por don Juan Francisco de Cardaveraz e iba mandado por el capitán don Pedro

16. El capitán corsario D. Juan de Zabaleta perdió una presa importante, un navío de 320 toneladas procedente de Esmirna, cuando fue atacado por navío de línea inglés de 60 ó 70 cañones (AHN, E, leg. 1.622, 17-abril-1741).

17. AGS, SM, leg. 535, s.f., 6-enero-1745. Hubo allí problemas por la reclamación del cónsul de Gran Bretaña, que pretendía que una presa no podía capturar a otra embarcación. Pero, tras un embargo inicial, los portugueses consideraron que la presa era correcta. Nadie exigió responsabilidades por la muerte de los 5 ingleses sublevados.

18. Para una visión más detallada, véase OTERO LANA, Enrique: “El problema de la indisciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles”, ponencia presentada en el *II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval. Aspectos Sociales en la Historia Marítima*. Lima, septiembre-1998, y editado en *Derroteros de la Mar del Sur* (Lima, Perú), año VI (1998), nº 6, pp. 155-167.

19. *La vida y hechos de Estebanillo González, hombre de buen humor, compuesto por él mismo*, Cátedra, Madrid, 1990, t. II, p. 360. La obra, de 1646, es atribuida a Gabriel de la Vega en esta edición de Antonio Carreira y Jesús Antonio Cid.

20. Archivo Provincial de Tolosa (APT), Sec. 2, Neg. 12, Exp. 44, s.f., testimonio de Pedro de Burga, escribano, 20-octubre-1690.

21. AGS, GA, leg. 3.372, s.f., informe secreto a Felipe IV sobre la conveniencia del corso, 4-septiembre-1655.

22. AGS, SM, leg. 535, s.f., 15-marzo-1744. Carta de D. Manuel Navarrete, ministro de Marina en Bilbao, al marqués de la Ensenada. Aquí también se citan algunos de los abusos que recogemos a continuación a partir de otros documentos.

23. AHN, E, leg. 1.622, s.f., 7-agosto-1741. “los marineros, y aun los oficiales, a espaldas del armador, hurtan cuanto pueden”.

24. AGS, GA, leg. 3.844, s.f., capitulación presentada por los armadores de San Sebastián, 7-abril-1693. Éste es el delito conocido en la jurisdicción naval como *baratería*.

25. AGS, SM, leg. 535, s.f., 2-junio-1744. Aviso al ministro de Marina de Málaga, D. Gabriel López.

26. AGS, SM, leg. 540, s.f., 11-agosto-1762. El baillío Arriaga, desde el palacio de San Ildefonso, devolviendo la sentencia a D. Manuel de Escovedo, ministro de marina de San Sebastián, para que la notifique a los interesados y admita sus apelaciones para el Consejo de Guerra.

de Aguirre; su campaña prevista era de tres meses. El viaje fue desafortunado desde el principio; durante varias semanas no se hizo ninguna captura. Sólo a los 25 días de la partida se encontró una posible presa con cacao y azúcar, que el capitán liberó al día siguiente con gran resentimiento de la tripulación que creía que el navío era una buena presa por ser de fábrica inglesa –por las declaraciones de los oficiales sabemos que era holandés y por tanto neutral–. La agitación fue favorecida por los oficiales subalternos, muchos de los cuales eran de origen francés –posiblemente vascofrancés–, y por los pobres resultados del viaje; y el día 20 de abril estalló el motín. Los marineros se presentaron ante el capitán e insistieron en volver a puerto, pretextando que la leña y los víveres de a bordo no llegaban ni para ocho días. El capitán Aguirre propuso mantenerse ocho días más en el mar o ir a buscar víveres a La Coruña, pero no hubo forma de que los insurrectos entrasen en razón. *El Carnaval* entró en San Vicente de la Barquera, y según la declaración colectiva de los marineros, lo hizo perseguido por tres corsarios de “Garnivie” y un navío mayor; aunque ningún otro testimonio cita tal persecución y parece la disculpa típica de los que quieren justificar sus faltas exagerando los peligros. Allí permanecieron varios días y durante ese tiempo fue necesario utilizar como leña las tablas, escotillas y remos auxiliares, por lo que la queja de la marinería no carecía de fundamento. Se salió para San Sebastián, pero los vientos contrarios obligaron a entrar otra vez en San Vicente y allí la mitad de la tripulación desertó.

Los sublevados se comportaron con cierta ingenuidad, pues se fueron tranquilamente a San Sebastián a buscar nuevos barcos corsarios en los que embarcarse. El armador se quejó ante el ministro de Marina de aquel puerto y éste encerró en prisión a los que pudo encontrar en la ciudad. La sentencia fue rápida –su fecha es anterior al 23 de julio, aunque no conozcamos el día con exactitud– y en ella los oficiales subalternos, el escribano y trece marineros, todos franceses, fueron condenados a ser desterrados de España por 4 años y a que, en el futuro, no se les permitiera servir en ninguna embarcación española; al teniente (que era de Pasajes) y a otro marinero español se les castigó a no servir antes de 5 años en ninguna embarcación española –lo cual era negarles su habitual medio de vida– y, si contravenían esta orden, se les condenaría a cumplir esos años trabajando en el arsenal del Ferrol; a todos los condenados se les ordenó pagar 20 ducados cada uno por daños y costas (reservándose al armador el recurso de menoscabos y perjuicios).

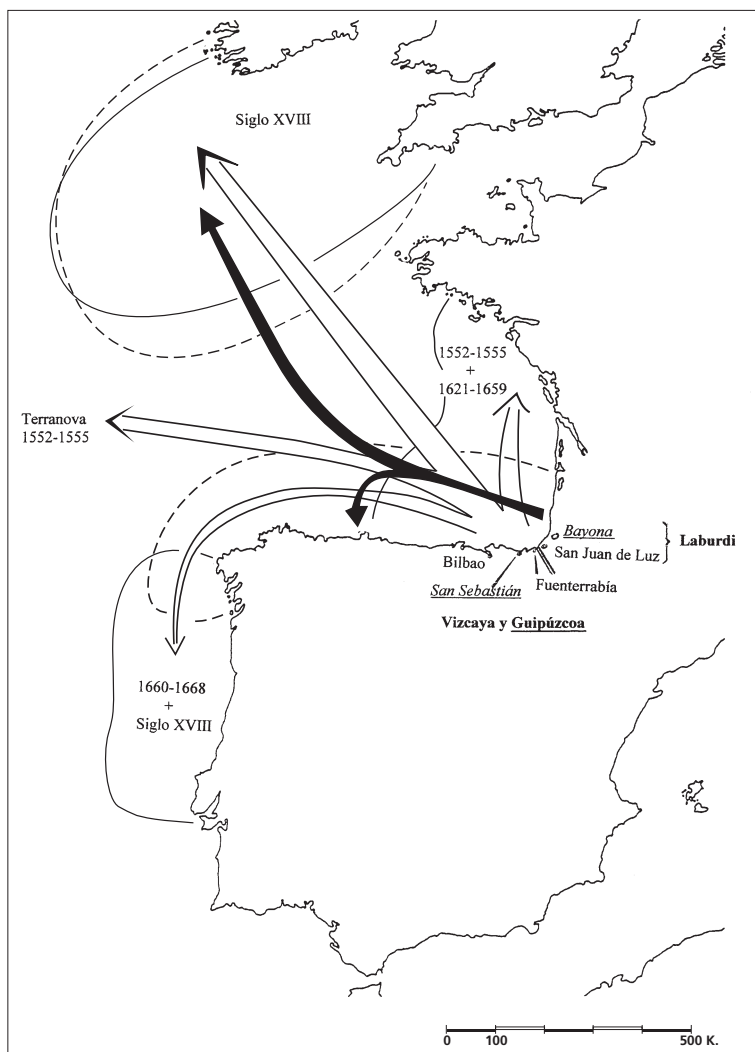
En la Corte madrileña el marqués de Someruelos revisó la sentencia, a instancias del baillío Arriaga, secretario de Marina (equivalente al actual ministro). La dio por buena, pero objetó que no se mencionaba la posibilidad del recurso al Consejo de Guerra, que era el Tribunal Superior en los asuntos de corso. Con esta modificación se ordenó que se comunicase la resolución final a los interesados.

Conocemos otra causa judicial en la que cuatro marineros desertores fueron condenados inicialmente por el ministro de Marina de San Sebastián, D. Manuel de Escobedo, al servicio de tres años en el arsenal del Ferrol y, en tanto no se les llevase a ese puerto, a trabajar en el Castillo de la Mota donostiarra a modo de ejemplo para los demás marineros corsarios, pues si no se castigaba duramente a los desertores –reflexionaba Escobedo– se podían retraer los armamentos del corso por desánimo de los armadores²⁷.

Nos han llegado las declaraciones del juicio. Los cuatro desertores justificaron su abandono del barco corsario como consecuencia de la cobardía manifestada por su capitán, monsieur Cadet, durante la navegación: le acusaban de que, cuando les persiguió una balandra de diez cañones, el capitán se metió en la cámara para mudarse de ropa y rendirse. Algunos oficiales le imitaron. Fue la reacción de la tripulación la que logró salvar al barco: a fuerza de remo y vela lograron huir tras hora y media de persecución y de muchos cañonazos del perseguidor. Cadet se mostró tibio en hacer presas, pues cuando se divisaban velas “todas ellas parecían a su capitán ser fragatas inglesas”, comentaba irónico uno de los desertores. En la única presa hecha en el viaje se vio a Cadet ponerse tras la cocina y estar abrigado por el palo mayor; y antes de empezar el combate no había tomado medidas para preparar el armamento.

Tras estos lances los marineros, incluso admitiendo que Cadet era buen marinero, “reconocieron que el citado capitán no era para ocupar este empleo”. El marinero de más experiencia, un tal Nicolás Mari, de nación veneciana, resumió el pensar de los desertores: “el ánimo del declarante y de dichos sus compañeros en el corso [era] o perder la vida o sacar a riesgo de ella alguna ventaja

27. AGS, SM, leg. 540, s.f., sentencia dada el 16 de agosto de 1762 (incluida en una carta de Escobedo al baillío Arriaga).



ZONAS DE ACTUACIÓN DE LOS CORSARIOS VASCOS
(flechas blancas para los corsistas guipuzcoanos y vizcainos y flechas negras para los corsaires laburdinos hacia las zonas de máximas capturas)

condenarlos a la mitad de lo obtenido en el corso, “sin omitir el prevenir al armador que se asegure de espíritu y prudente conducta del capitán de quien se sirva para confiarle la embarcación corsaria”. El bailío Arriaga se mostró conforme con la rebaja de la pena, aunque consideró innecesaria la prevención al armador.

LOS ORÍGENES DEL CORSO GUIPUZCOANO Y SUS EXPEDICIONES A TERRANOVA

El origen del corso vasco está en su propio comercio medieval. La exportación del hierro vizcaíno y de las lanas castellanas a Flandes y otros países de la Europa Atlántica estaba unido, muchas veces, al saqueo de otros barcos mercantes más débiles encontrados por el camino²⁸, especialmente en caso de guerra entre la Corona de Castilla y otras potencias. Hay que recordar que esta situación de ataque al barco más débil era usual en la Baja Edad Media y fue el intento de contener estas acciones esporádicas lo que llevó a Enrique V de Inglaterra, el vencedor de Azincourt, a establecer las pri-

para poder vivir con más descanso, y que con dicho capitán a buen librar no podían sacar otra cosa que una larga prisión en Inglaterra o Portugal, [por lo que] determinaron todos cuatro dejar el corsario por motivo del capitán y venirse a esta ciudad [San Sebastián] para ver si hallan otro capitán de valor y experiencia en el corso”.

Los desertores reconocían haber recibido 22 pesos de adelanto por dos meses de campaña y se declaraban dispuestos a cumplir lo pactado, pero bajo el mando de otro capitán. En el fondo no dejaban de mostrar una cierta ingenuidad al pensar que, habiendo sido apresados como desertores, todavía podían imponer sus condiciones.

Evidentemente los marineros pensaban que un capitán corsario debía dar ejemplo de valor, aparte de la habilidad para aprovechar las oportunidades de hacer presas, y que el capitán Cadet carecía de ambas cosas. Su alegato tuvo su impacto en la Corte: el marqués de Someruelos, que también revisó estos autos y su sentencia, objetó que había errores de procedimiento en el juicio y que bastaba con

28. CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé: *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya, 1472-1492*, Madrid, 1983, pp. 181-265. Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ nos recuerda que fueron los súbditos de Enrique IV de Inglaterra quienes iniciaron esta espiral de violencia (*Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959, p. 84 sq.).

meras regulaciones de actividad de los corsarios en 1420. Había precedentes, como el *Libro del Consulado del Mar* de Barcelona o las *Partidas* de Alfonso X el Sabio (en la Partida II, Título XXV, Ley 4 se marca el *quinto* o 20 por ciento del botín como parte de la Corona), pero fue el rey inglés quien intentó separar radicalmente corsarios y piratas.

En los últimos siglos de la Edad Media fueron, primordialmente, los ingleses quienes sufrieron los ataques de los corsistas del Norte de España, entre ellos los vascos. La Corona de Castilla tenía una alianza tradicional con Francia y sus marinos atacaban a los británicos estuviesen o no en guerra. Eduardo III se quejaba de los “malhechores y piratas de Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Lequeitio, Bermeo, Portugaleta, Castrourdiales, Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera, Avilés, Ribadeo, Vivero, Coruña, Noya, Pontevedra y Bayona del Miño”²⁹.

Un hecho que favorecía a los castellanos fue que, en 1296, las villas de Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria, Bermeo, Vitoria, Castrourdiales, Santander y Laredo formaron la *Hermandad de las Villas de la Marina de Castilla*, también conocida por la *Hermandad de las Marismas*, a fin de reforzar su poder al actuar al unísono los marinos de estos puertos vascos y cántabros.

No es de extrañar, visto lo anterior, el prestigio que gozaban los vascos en lo referente a las cosas de la mar. “Los que moraban en aquel condado de Vizcaya y en la provincia de Guipúzcoa son gente sabida en el arte de navegar y esforzados en las batallas marinas e tenían naves e aparejos para ellos, y en estas tres cosas, que eran las principales para las guerras de la mar, eran más instruidos que ninguna otra nación del mundo”³⁰.

Pero también los castellanos podían ser las víctimas. El corsario francés Colón fue un azote para el comercio del Norte de España durante varios años. Para combatirlo, los Reyes Católicos tuvieron que recurrir al expediente de perdonar los delitos pasados a uno de sus compañeros, Juan de Granada, que era vecino de Rentería. Éste combatió con éxito a su antiguo jefe, llegando a tomarle dos naves en La Coruña. En febrero de 1476 fue indultado de sus antiguos crímenes³¹.

Para las monarquías autoritarias que estaban surgiendo a fines del siglo XV este curso incontrastado y dominado muchas veces por intereses locales era un verdadero problema. Se buscaba consolidar unas relaciones internacionales estables y la acción de unos mercaderes medio comerciantes medio piratas dificultaban este objetivo al crear constantes tensiones. Un ejemplo sería la actividad de Juan Martínez de Elduayen en 1480, tomando naves francesas cuando ya estaba firmada la paz con el país vecino³². Por ello, en 1489, el rey Fernando el Católico anuló las licencias de corso que tenían los particulares. Más tarde se fueron haciendo algunas concesiones: en 1498 autorizó el corso sin limitaciones en Guipúzcoa y Vizcaya y también permitió corsear en los mares de Italia. Sólo quedaban prohibidas las correrías en el Norte de África, donde curiosamente hubiesen sido más necesarias para oponerse a los corsarios berberiscos³³.

Siguiendo a Tellechea Idígoras, en 1529, con fecha de 28 de enero, el emperador Carlos V dio el permiso “para armar por mar e fazer todo el daño que pudieren en ropa de enemigos, haziéndoles merced de todo lo que así tomaren enteramente”³⁴.

Según Teófilo Guiard, en 1542 los vizcaínos apresaron 31 naves francesas³⁵, aunque, como era típico en aquella época, sería más aprovechando las navegaciones comerciales que a partir de un corso profesionalizado.

Hasta la guerra entre el emperador Carlos V y el rey Enrique II de Francia carecemos de una documentación completa sobre corso vasco –queda la esperanza de que los archivos locales de

29. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Marina de Castilla*, Madrid, 1894 (edición facsímil, Madrid, 1995), p. 76. Al igual que el autor, no me resisto a reflejar la curiosa transcripción inglesa de los puertos españoles: “Fonte Arabia, Sant Sebastián, Gatary, Mortico, Lagety, Vermeye, Gornis, Pontegalac, Villanan, Castro Urdealis, Laredo, Saint Ander, Saint Vicens de la Warkeyere, Abhiles, Arribedeu, Viuero, La Crionhe, Noie, Pount Debrede y Bayeu de Myor” (Fernández Duro parece considerar Gornis y Villanan como inidentificables). No hay que olvidar que, por nuestra parte, decimos Londres por London.

30. PULGAR, Hernando del: *Crónica de los Reyes Católicos*, Cap. XCIX, citado por FERNÁNDEZ DURO, C.: *op. cit.*, p. 291.

31. ROYO BERMEJO, Antonio: “Corso y política exterior”, en *Historia* 16, nº 334 (Febrero-2004): *V Centenario: Isabel, reina de Castilla*, p. 80.

Fernández Duro también cita al corsario francés como Cullán, Columbo o Colombo, indicando que era oriundo de Gascuña, bayonés para más detalle (*op. cit.*, p. 200).

32. MURUGARREN, Luis: *Korsarioak eta Piratak*, San Sebastián, 1994, p. 78 (traducción castellana).

33. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, Madrid, 1895 (edición facsímil, Madrid, 1973), tomo I, p. 64.

34. *Nueva Recopilación de los Fueros*, Tolosa 1867, Título II, p. 36, transcrito por TELLECHEA IDÍGORAS, J. Ignacio: *Corsarios guipuzcoanos en Terranova, 1552-1555*, San Sebastián, 1999, p. 16.

35. GUIARD LARRAURI, Teófilo: *La industria naval vizcaína*, Bilbao, 1968 (2ª ed.), p. 80.

Guipúzcoa y Vizcaya cubran esta laguna-. En cambio hay datos bastante concretos, aunque posiblemente algo exagerados³⁶, sobre esta contienda. El origen de esta mejor documentación está en la carta partida concedida con fecha de 10 de mayo de 1544 por el príncipe D. Felipe en nombre de su padre, Carlos V, y de su abuela D^a Juana. En su artículo 2^o se decía:

“En lo que toca a las presas y cavalgadas q. se hicieren de aquí en adelante, así por mar como por tierra, con la gente de guerra q. esté a nro. sueldo en el regimiento de ellas, mandamos q. entendáis solamente vos, el dho. Don Sancho [de Leyba], capp^{an} gen^{al}, y que lo mismo hagáis en las que se hicieren con orden nra. o de vro. theniente por la gente de guerra, aunque vaya en ella gente de la tierra; y en las que se hicieren con gente de la tierra, aunq. aya mezclas de gente de guerra, no haçiendose por horden de vos, el dho. gen^{al}, o vro. theniente, entenderéis solamente vos, el dho. correg^{or} y Justicias de la Provinz^a [de Guipúzcoa], cada uno en su jurisdicción, sin intervención de vos, el dho. Capitán Gen^l, y vro. theniente y dho. correg^{or} y Justicias, cada uno en lo que tocara conforme al poder q. de Nos devéis [sic, tenéis] y a las leyes de estos reinos.”³⁷

Es decir, si la expedición, fuese de una escuadra o de un solo barco, se hacía por orden de las autoridades militares, éstas serían los jueces superiores en cualquier litigio, mientras que si las expediciones eran de carácter particular las presas serían juzgadas por las autoridades de la Provincia (y en este supuesto entraban los corsarios). Esta carta partida fue ratificada por el ya rey Felipe II, modificando algunos puntos que trataban de causas criminales y con un nuevo artículo que establecía que esta carta se respetaría mientras fuese voluntad real. En 1691 las autoridades de la Provincia consideraban que este artículo no era válido por ser el resto de la carta partida privilegios forales. Dejando aparte que es muy dudoso que se hubiesen atrevido a decírselo así al mismo Felipe II (otro caso era la corte de Carlos II, sede de un menguado poder), tampoco presentaban otros documentos que avalasen la idea de que estas leyes ya existían antes y eran, por tanto, forales³⁸.

Fue la existencia de la carta partida lo que llevó a la Provincia de Guipúzcoa a presentar un memorial en octubre de 1555 destacando los éxitos de sus corsarios. El texto era ya conocido por una copia existente en el Museo Naval de Madrid, pero Tellechea Idígoras nos ha dado una transcripción y un primer análisis del original encontrado en el Archivo Provincial de Tolosa³⁹. Por nuestra parte añadiremos algunos comentarios.

A partir del análisis del documento vemos que el curso guipuzcoano aparece, en la práctica, como una forma de *corso y mercancía* (con mercantes armados que aprovechan su superioridad frente a pequeños barcos enemigos), salvo en casos muy concretos –que son precisamente en los que más se extiende el memorial–. Se habla de que en Guipúzcoa se armaron más de 300 barcos (naos grandes, galeones, zabras, fustas) y que estos corsarios persiguieron a los franceses desde las pesquerías de Terranova hasta al mismo comercio europeo en los mares que iban desde el cabo de Finisterre a Inglaterra, Irlanda (“Guirlanda”) y Escocia. No tiene sentido el perseguir a barcos franceses en zonas donde su presencia sería marginal y los barcos mayores eran poco apropiados para hacer capturas por su lentitud. Desde luego las expediciones de Terranova, el “principal trato” de los franceses, o las correrías por la costa gala, con desembarcos en la “ría de Burdeos” y en la península de Bretaña, sí que exigían una organización militar que sólo puede darse en los barcos corsarios. Todo indica que en el memorial se mezcla la actividad de los corsarios profesionalizados con la de los mercantes que, en sus viajes comerciales, procuraban apresar alguna embarcación menor. Otro indicio es que, en octubre de 1555, se nos dice que hay 30 navíos preparados para salir (sólo del puerto de Deva, lo han hecho 7 u 8) y, por otra parte, se aclara que las 42 presas obtenidas en ese año han sido hechas por 7 naos armadas en San Sebastián y Pasajes de Fuenterrabía, los verdaderos corsarios.

Tampoco es muy fiable la cifra de las capturas hechas a los franceses a lo largo de la guerra. La Provincia de Guipúzcoa, en sus preguntas, ya indica que las presas fueron más de mil (una forma de

36. Escritas estas páginas llegó a mis manos el libro de José Antonio AZPIAZU: *Historias de corsarios vascos. Entre el comercio y la piratería*, San Sebastián, 2004. En él se coincide con esta apreciación (p. 116), así como en el predominio del corso accidental durante los viajes comerciales en esta época. Me remito a su lectura para ver las aportaciones obtenidas en los archivos provinciales y en la Chancillería de Valladolid.

37. AGS, GA, leg. 3.894, s.f., disputa entre el capitán General y la Provincia de Guipúzcoa sobre la primera instancia del corso, 1-abril-1697, copia por el veedor de la gente de guerra D. Ventura de Landaeta, a petición del capitán general Marqués de Villadarias.

38. Sin entrar en mayores discusiones sobre la validez o no del derecho consuetudinario frente al derecho legislado, en las páginas 90 y siguientes de mi libro *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Madrid, 1999 (2^a ed.), trato del problema del neoforalismo a fines del siglo XVII.

39. Archivo Provincial de Tolosa (APT), JD IM 2/12/11 (antes legajo 2^o, número 10, según cita Vargas Ponce en la copia de su colección, Museo Naval de Madrid, t. 1 [arábigo], doc. 112, fols. 142-283). Entre ambos textos hay algunas pequeñas diferencias, pero hemos seguido la versión dada por J. Ignacio TELLECHEA IDÍGORAS en su libro *Corsarios guipuzcoanos en Terranova, 1552-1555*, San Sebastián, 1999, pp. 41-152.

indicar lo que se debe responder). A varios armadores donostiarros la cifra les pareció insuficiente y en las respuestas se alternan los 1.000 barcos franceses presentados por la Provincia y los 1.200. Los testigos del Pasaje de Fuenterrabía se mantuvieron en la cantidad más alta y se atribuyeron la captura de 500 naos galas con 2.000 ó 3.000 "tiros" (o bocas de fuego). Los de Deva no podían ser menos y dijeron haber capturado ellos solos 600 naos (eso sí, menos artilladas pues únicamente capturaron 1.400 ó 1.500 "tiros"). Para poder encajar las cifras (pues ahora a los de San Sebastián y al resto de Guipúzcoa les quedaban 100 capturas galas), elevan el total a más de 1.500 presas. Si hubiesen declarado los corsarios de Orío, Zumaya, Motrico, Guetaria, Irún y Oyarzun (donde las preguntas de la Provincia presuponian armamentos), es difícil saber hasta donde llegaría el número de las capturas atribuidas. Pero, a la hora de la verdad, nadie se acordó de los posibles corsarios de esos puertos.

Otros datos del mismo documento nos hacen ver que las presas no pudieron ser tan numerosas. En el memorial sólo se especifican 81 presas y el rescate de una carraca vasca. Se podrían sumar otras 4 presas que los guipuzcoanos dejaron a los pescadores de Terranova para que volviesen a Francia. Estas presas concretas son las repetidas una y otra vez por los testigos, aunque se podía alegar que eran las que mejor recordaban. Pero hay más, en el año 1555, desde su inicio hasta octubre (si bien con una tregua de cuatro meses, lo que nos deja cinco o seis útiles) se hicieron 42 presas, lo que nos da una media de 8,4 por mes. Esto podría significar entre 350 y 400 capturas para toda la guerra, cifra de ninguna manera despreciable (y debe reconocerse que tampoco demostrable más allá de un cálculo matemático que exige una media constante). No hay que olvidar que frente a navegaciones afortunadas (como las que hicieron en 1555 los capitanes Juan de Erauso, Juanes de Lizarza y Manuel de Iturain, de las que volvieron con 14 presas el primero y 8 cada uno de los restantes; es decir, con 30 presas en total sin contar 4 cedidas a los pescadores de Terranova), hubo otras expediciones que no obtuvieron el éxito que pretendían: en 1552 una armadilla de 22 ó 23 velas recorrió las costas francesas capturando únicamente tres barcos⁴⁰. Un éxito intermedio lo obtuvo Martín Cardel, que con su galeón y otros seis navíos atacó la ría de Burdeos, saqueó el territorio, tomó siete navíos "cargados de pastel" y a la vuelta, tras un combate contra tres embarcaciones galas, apresó otra una nao francesa que andaba en corso.

Hecha esta simple crítica a unas cifras que considero exageradas, hay que destacar el valor de los guipuzcoanos en sus desembarcos en la costa francesa en plan de guerra, con banderas, tambores y "bifaros" [*sic.* pífanos], enfrentándose a enemigos numéricamente muy superiores (aunque, ciertamente, serían milicias de vecinos con poco entrenamiento militar). El capitán Erauso, visto que no podía forzar la entrada de un puerto de Terranova, donde había ocho pesqueros franceses, desembarcó con unos 200 hombres y dominó la situación al conquistar las fortificaciones preparadas por los galos.

Dejando aparte el número de "tiros" (piezas de artillería) que fueron capturados, 5.000 ó 6.000 según los testigos, lo cierto es que los franceses tendrían problemas para reponer sus bocas de fuego y los barcos mercantes irían peor armados. A este efecto de desgaste se le añadió el efecto psicológico (lo que conocemos como "efecto Drake" por las repercusiones que tuvieron las actividades de este corsario inglés en el comercio español). Los testigos insisten en que los franceses, especialmente vascos y maluinos, no se atrevían a ir a pescar a Terranova al tener noticia de la presencia de corsarios guipuzcoanos, y que los galos temían que su comercio iba a desaparecer si continuaba la guerra.

Queda por comentar, para terminar esta parte, que en ningún momento se nos dice que los corsarios trajesen al capitán francés o algunos de sus marineros como testigos de la captura por la parte apresada. Al parecer bastaba con la declaración de los apresadores, lo que hubiese sido ilegal en épocas posteriores en las que había que demostrar de forma fehaciente que se había hecho una presa de corso y no un acto de piratería. Esto no quiere decir que hubiese algo que ocultar. Por los testimonios sabemos que el trato con los vencidos fue generoso. Cuando Erauso, Lizarza e Iturain capturaron doce pesqueros en un puerto de Terranova dejaron dos de ellos a los franceses para que volviesen a sus casas. A continuación el capitán Juan de Erauso tomó otros ocho barcos en un puerto de Terranova. De ellos dejó dos a los galos para su regreso a Europa. La victoria no significaba el ensañamiento con el vencido.

* * *

40. ZUMALDE, Irune: "Un ejemplo significativo del corso en Guipúzcoa en el siglo XVI", en *Boletín de la Sociedad Bascongada de Amigos del País*, año XLI (1985), cuadernos 1-2, pp. 249-261. En la armada de corsarios iban navíos, zabras y pinazas de Fuenterrabía, Pasajes, San Sebastián, Deva, Lequeitio, Laredo y Castro Urdiales (p. 255).

La derrota de la Gran Armada, mal conocida como la Invencible, llevó a Felipe II a disminuir sus reticencias contra el corso. En realidad, ya en 1587 las Cortes reunidas en Madrid⁴¹ votaron para que se pidiese al Rey el dar licencias a los vasallos de sus reinos para que armasen como corsarios (aunque hay que decir que se opusieron los representantes de las ciudades de Granada y Jaén, tal vez por temor de que los moriscos fuesen parte de sus tripulaciones). Y, al parecer, en las Cortes de Toledo de 1560⁴² se había concedido el quinto real a los naturales de la Corona de Castilla que armasen navíos para defender sus puertos y sus costas –una de las justificaciones teóricas del corso–.

En esos años se armaron seis barcos corsarios en San Sebastián y otro en Fuenterrabía. Entre los armadores del momento puede mencionarse a Martín de Justiz, que más tarde tendría cierta fama en la década de los veinte del siglo XVII. Armó dos navíos, de los que uno hizo dos presas holandesas y otra inglesa, que tuvo que devolver al firmarse la paz con Gran Bretaña (1603). Durante el tiempo que estuvo en corso entregó diez piezas de artillería a la Corona, pero Felipe III y el duque de Lerma, opuestos al corso⁴³, le retiraron la patente⁴⁴. Por otra parte no hay que olvidar que en este periodo el armador más importante fue el cántabro D. Fernando de la Riva Herrera, que en 1590 proyectó armamentos tanto en Bilbao y Portugalete –una zabra y un patache–, como en Castro, Laredo y Santander –otras cuatro o cinco embarcaciones–. No sin ciertas renuencias (a Felipe II le interesaba más reconstruir la Armada Real) se le dio permiso para dichos armamentos⁴⁵.

EL SIGLO XVII. LA ÉPOCA DE LA ESCUADRA DEL NORTE

Si la guerra contra Francia en 1552-56 fue el primer momento brillante del corso guipuzcoano, su continuación estaría en la larga contienda iniciada en 1621 contra Holanda y años más tarde, 1635, complicada con la intervención de Francia⁴⁶. En gran parte, el arranque estuvo en las ordenanzas de corso de 24 de diciembre de 1621 (inspiradas en un proyecto de 19 de mayo de 1615, posiblemente impulsado por el almirante Diego Brochero). Aunque con ciertas lagunas y una confusa redacción típica del siglo XVII, establecían un marco jurídico que, durante casi un siglo, rigió la acción de los *corsistas* (como se mencionaban en aquel entonces a los corsarios españoles para distinguirlos de los enemigos), marcando sus privilegios militares y, más tarde, la posibilidad de que sus méritos fuesen reconocidos para la carrera militar. Es sintomático que en 1623 y 1624 se hiciesen añadidos a partir de las sugerencias de Martín de Justiz, un armador hondarribitarra que, por entonces, residía en San Sebastián. Era un mero reflejo de la importancia del corso guipuzcoano en aquellos años. Las cifras son claras: entre 1621 y 1627 se armaron, según nuestros datos, 62 embarcaciones en San Sebastián y de 20 a 22 en Fuenterrabía. Otras diez en el resto de la Provincia. Por su parte, los vizcaínos prepararon 23 barcos corsarios en su Señorío, de ellas 15 en la ría del Nervión (Bilbao, Portugalete, etc.). Es decir, los armadores donostiarras aportaban ellos solos más del 50% de las embarcaciones de todo el País Vasco, aunque sus puertos operativos eran tanto la misma Donostia como el de Pasajes. Al estar entre San Sebastián y Fuenterrabía y tener una buena ría (aunque con la bocana algo estrecha y difícil), el puerto de Pasajes era muchas veces la base operativa de los barcos corsarios donostiarras y hondarribittarras, aunque también tuvo corsarios propios. Y era también un puerto receptor de presas, pero dada su difícil entrada los corsarios parecen preferir San Sebastián como puerto de destino. Sería, por tanto, la ciudad donostiarra la más beneficiada de la actividad corsaria y no las dos villas de Pasajes.

Martín de Justiz, en un memorial de 27 de septiembre de 1624, nos dice que en menos de dos años se habían hecho 47 capturas y dos semanas más tarde (11 de octubre) añade otras seis, sumando 53. Las cifras de los siguientes memoriales de estos primeros años son menos concretas, pero en general pausibles. No lo serían tanto en fechas posteriores. Ésta fue una época de un corso numeroso, aunque algo desorganizado.

41. *Actas de las Cortes de Castilla*, t. IX (2ª parte de Cortes de Castilla, 1568-88), Madrid, 1885, p. 154.

42. En las *Actas de las Cortes de Castilla*, t. XVI (4ª parte de las Cortes de Madrid, 1592-1598), Madrid, 1890, p. 627, hay una referencia a esta concesión de 1560. No he tenido ocasión de consultar el capítulo original.

43. Como demuestra el caso del duque de Osuna, aunque en esta ocasión hubiesen otros motivos. Sobre la escuadra de corso de este noble puede leerse, todavía con provecho, el estudio clásico de Cesáreo FERNÁNDEZ DURO: *El gran duque de Osuna y su marina*, Madrid, 1885.

44. AGS, GA, leg. 3.173, s.f., memorial de Martín de Justiz de 11-octubre-1624, recogido en otro de 11-febrero-1639.

45. AGS, GA, leg. 282, doc. 71, 13-marzo-1590, memorial de Fernando de la Riva Herrera a S.M. Felipe II.

46. Para la redacción de esta parte he utilizado mi libro *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Madrid, 1999 (2ª ed.). Para no sobrecargar el artículo con notas, me remito a su consulta para indicación de las fuentes, salvo cita textual.

Esta falta de control creaba problemas. Poco acostumbrados a ponerse límites, los corsarios guipuzcoanos cayeron rápidamente en excesos. El capitán Pedro de Aguirre, más conocido por "Campanario", Juan López de Yllaregui, Andrés de Zubizar y el flamenco Juan Bos, residente en San Sebastián, saquearon barcos franceses o rompieron la neutralidad gala para capturar algún navío holandés fondeado en Francia. Como represalia los franceses empezaron a embargar las embarcaciones corsarias que entraban en sus puertos. Más feroz fue la venganza tomada contra la tripulación del capitán (o "cabo" como se decía en la época) Pedro de Ibusti en 1626. Este hombre y dos de sus subordinados fueron condenados al suplicio de la rueda, otros cuatro fueron ahorcados y el resto de los corsarios enviado a galeras. En los años siguientes continuó la acción represiva de los guardacostas galos con la muerte, sin ninguna justificación, del capitán don Pedro de Diustegui en el momento de la captura (año 1631).

Aunque dispongamos de cifras mínimas de los armamentos corsarios, queda claro que el puerto de San Sebastián fue durante el siglo XVII y en gran parte del siglo XVIII el primer puerto corsario de la Península Ibérica y el segundo de todos los territorios de la Monarquía Hispánica. Sólo el puerto flamenco de Dunkerque le superaba en número de armamentos. Habría que añadir otro factor: el número de presas por barco corsario era mayor que en otras zonas (con la salvedad, otra vez, de Dunkerque, en donde se inventó, a principios del siglo XVII, un nuevo tipo de fragata que fue el precedente de la unidad clásica del siglo XVIII). Indudablemente tal cantidad de armamentos corsarios condicionaba, en algún periodo, la economía de la ciudad. No hasta el grado de ser cuestión de supervivencia como fue el caso de las islas de Mallorca o de Cuba (que sin las presas de la actividad corsaria podían llegar a carecer de productos manufacturados esenciales), pero sí en cuanto determinar su vida comercial. Gracias a las presas se reanudó en Guipúzcoa la navegación a Terranova hacia la mitad del siglo XVII, arrebatando a los vascofranceses el monopolio que tenían desde principios de siglo⁴⁷. Una marinería numerosa (los barcos corsarios iban muy bien tripulados), que entre viaje y viaje residía en las posadas⁴⁸, animaría evidentemente la economía de la ciudad. Los marineros corsarios, con unos ingresos superiores a la media de los trabajadores de la época y con una vida de riesgo, serían proclives a gastar sin pensar en el mañana. Esta filosofía de la vida se refleja en la declaración de un marinero desertor: "el ánimo del declarante y de dichos sus compañeros en el corso [era] o perder la vida o sacar de ella alguna ventaja para poder vivir con más descanso"⁴⁹. Se debe añadir que no toda la marinería era donostiarra, sino del resto de la provincia de Guipúzcoa o incluso, ya en el siglo XVIII, de otros países (especialmente franceses o italianos). Como ya veremos, en los primeros años de la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-48), San Sebastián se convirtió en una ciudad donde la abundancia de presas atraía a comerciantes de otros países, especialmente franceses.

No todo eran ventajas para los armadores navales de San Sebastián. Durante las guerras (que dificultaban el comercio normal⁵⁰) se buscaban nuevas inversiones que fuesen rentables y el corso ofrecía una buena salida a sus capitales, pero requería fuertes inversiones iniciales y la actividad de los barcos corsistas tenía evidentes riesgos. A estos problemas se añadía la presión que ejercían los marineros corsarios para obtener una mayor parte del botín: según la legislación de 1621 les correspondía la tercera parte de la presa, según la famosa división del "tercio vizcaíno" (un tercio para el coste del navío, otro para la panática y municiones y el restante a repartir entre los armadores y la tripulación), pero muchos de los armadores de las embarcaciones menores, como bergantines a remos, llegaban a ofrecer la mitad del botín a sus marineros. Los armadores de los buques mayores (dentro de la pequeñez de los barcos corsarios, según la ley inferiores a 300 toneladas) no podían permitirse este reparto por sus mayores gastos y atacaron de dos formas: pidiendo que se prohibiese el uso de embarcaciones tan pequeñas, alegando que no podían hacer nada ante un mercante bien defendido y que sólo provocaban pérdidas en la marinería, y tratando de impedir que los marineros cambiasen de barco tras haber cobrado un primer adelanto (costumbre muy extendida entre los corsarios que todavía perduraría en el siglo siguiente a pesar de las órdenes reales, como el capítulo 4 del añadido en 12 de septiembre de 1624 a la ordenanza de 1621).

47. AGS, GA, leg. 3.372, sf, 12-noviembre-1655, informe del veedor Miguel de Necolalde a Felipe IV.

48. Museo Naval de Madrid (MN), colección Vargas Ponce, t. 3º, doc. 95, f. 357, art. 9 de la propuesta de una escuadra corsaria por parte de la Provincia de Guipúzcoa.

49. AGS, SM, leg. 540, sf, sentencia de agosto de 1762, con declaraciones de los testigos, aquí la de Nicolás Mari, veneciano.

50. Sin embargo, al estallar la guerra con Holanda (1621) el comercio guipuzcoano superaba al vizcaíno, como ha demostrado Luis María BILBAO: "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 (2003), Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, pp. 259-285. Incluso continuó el trato con el enemigo a través de los puertos franceses. Pero los grandes beneficiados fueron los inversores genoveses y los conversos portugueses, lo que explica que gran número de armadores donostiarras se decidiesen por invertir en el corso, superando desde un primer momento en el número de armamentos a los hondarribitarras y a los bilbainos, como se ve en el cuadro estadístico que acompaña a este artículo.



San Sebastián en el siglo XVII. Detalle de un óleo que se conserva en el Monasterio de El Escorial. Representa la visita de Felipe III en 1615 a la entonces villa. Como datos de interés naval es destacable la presencia de los galeones en la bahía de La Concha, la visión del puerto protegido por los malecones y la construcción de otro galeón, a punto de ser botado, en el arenal de La Concha. En el siglo XVII Donostia se convirtió en el primer puerto corsario de la Península Ibérica (aunque muchos de sus armamentos partían desde Pasajes). Gracias al corso su economía se revitalizó: acudieron comerciantes de otras partes, se reanudaron las pesquerías de Terranova y muchos de sus armadores, como Antonio de Beróiz y Agustín de Diustegui, se enriquecieron. Igualmente, los armadores donostiarros fueron el núcleo de la Escuadra del Norte, creada en 1633 para organizar el corso del Norte peninsular.

Para hacer frente a todos estos problemas, empezando por el de los gastos, aparecieron “familias” de armadores, grupos que se apoyaban entre sí siendo coparticipes en la financiación y saliendo fiadores unos de otros. Así el gran armador donostiarra Antonio de Beróiz estuvo asociado con otros también importantes como don Juan de Beográn, su hijo don Francisco de Zárraga Beográn, Miguel de Zuzuarregui, Tomás de Arsu e incluso con su propio padre Francisco de Beróiz, dejando aparte un gran número de armadores menores. El hondarribitarra Martín de Justiz se afilió primero con Juan López de Reyzu, Juan de Zuaznavar, Juan de Beográn y Santiago de Zapiáin; después, al ofrecer en su patache menor la mitad del botín, rompió con Beográn y formó una nueva compañía con López de Reyzu, Francisco Bustinsoro, Juan de Zuaznavar y el francés Vicente Achart. En épocas posteriores, don Agustín de Diustegui, que llegaría a ser nombrado general de la Armada de Barlovento, estuvo asociado con Diego de San Juan e Ignacio de Ondarza Munave, ambos de cierta importancia. Podríamos seguir multiplicando los ejemplos.

* * *

Hacia 1630 era evidente que la acción de los corsarios españoles, empezando por los guipuzcoanos, estaba decayendo y se necesitaba reforzarlos de alguna manera. Por otra parte, para el conde duque de Olivares el corso pasaba a ser un arma estratégica y no un simple acoso al comercio enemigo. La Armada Real española comprometida en la lucha con los holandeses, en la defensa de las costas españolas, en la protección de la carrera de Indias y del tráfico con Brasil, se encontraba con un número excesivo de obligaciones y no podía imponerse en ningún lugar a los neerlandeses. Otra opción era atacar al enemigo “infestándole por muchas partes para que por ninguna pueda imponerse, sino que la perplejidad de [a] cuál ha de acudir le embarace sin poder reparar ninguna”⁵¹. Aunque esta frase del remitente desconocido, posiblemente un alto cargo naval, se refiere a la Armada del Mar Océano, la aplicación era fácil para el corso. Los dunkerqueses y los guipuzcoanos podían causar esta “infección” desconcertando a los holandeses, mientras la Armada Real buscaba el predominio local.

Una propuesta del superintendente de fábricas y plantíos de la Provincia de Guipúzcoa, don Alonso de Idiáquez, de formar una escuadra de particulares apoyados con empréstitos reales llevó a la formación de la **Escuadra del Norte**, nombrándose *superintendente* de la misma al propio Idiáquez. Era una forma de dar al corso vasco la organización general de la que hasta entonces carecía. En la creación de esta Escuadra el superintendente tuvo la colaboración esencial del veedor don Miguel de Necolalde para la administración económica de los empréstitos y el apoyo, desde la Corte,

51. AGS, Estado (E), leg. 4.126, s.f., s.d. (1635). Carta desde Cádiz.

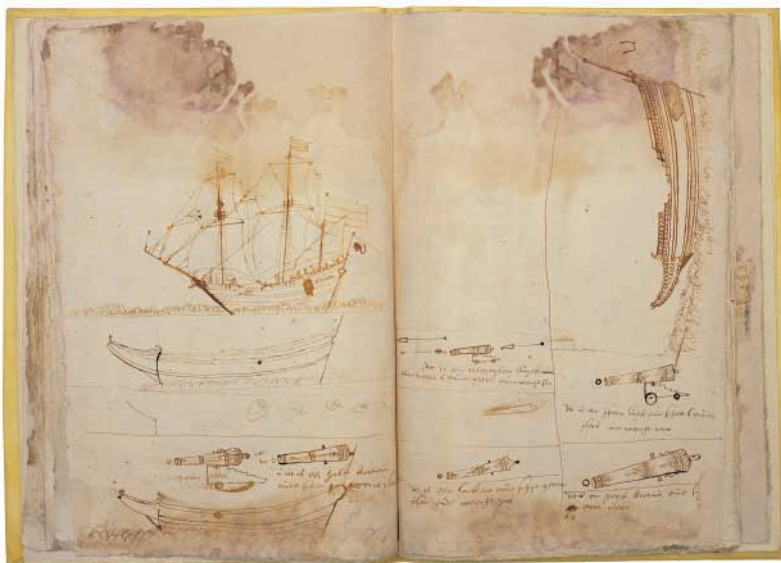
del mismo Olivares. La Provincia de Guipúzcoa opuso algún reparo al pasar la primera instancia de las presas de las autoridades locales al superintendente de la Escuadra, pero parece que las afirmaciones de Idiáquez de ser un buen hijo de la Provincia acallaron estas reticencias iniciales.

El corso guipuzcoano pasó a ser, ahora, más agresivo, colaborando con la Armada en varias expediciones y llegando al Canal de la Mancha. Según un acta notarial, desde la fundación de la Escuadra del Norte hasta fines de 1640 se habían hecho 353 presas –que Idiáquez redondeó rápidamente en 400–. La media de 44 presas al año, aunque inferior a la de los corsarios de Dunkerque, no es en modo alguno despreciable. Siempre había algún corsario en la mar: según cartas de Idiáquez, 7 en noviembre de 1633 y 6 en octubre de 1638.

El corso del Norte peninsular no se redujo al País Vasco. El armador Francisco de Zárraga Beográn, tratando de imitar a Idiáquez y conseguir sus mismas prerrogativas y recompensas, se desplazó a Galicia y preparó cuatro fragatas para la que denominó **Escuadra del Rosario**. Sus esfuerzos terminaron fracasando, tanto en lo económico como en la obtención de las ventajas que pretendía.

Un inicio más afortunado lo tuvo el irlandés Richard Pronovil. Se casó en Ribadesella y empezó a utilizar este puerto como base operativa de una escuadra de doce barcos corsarios con los que hizo veintiocho presas (aparte de hundir otros siete). Después la suerte le abandonó: fue capturado por los franceses y, según su hija, envenenado por los apresadores como venganza del daño que les había hecho cuando ya estaba pagado el rescate.

Sin embargo, con la entrada de Francia en la guerra (1635) y las derrotas navales de Guetaria (1638) y las Dunas (1639), el dominio del mar establecido por la combinación de las armadas holandesa y francesa fue decisivo en la lucha naval. El intento de Olivares de forzar a los diferentes reinos de la Monarquía Hispánica a contribuir más decisivamente en la lucha contra el enemigo llevó a las sublevaciones, en 1640, de Portugal y Cataluña y a las conspiraciones nobiliarias de Aragón y Andalucía. La derrota de Rocroi (1643) fue el inicio de la decadencia de los Tercios españoles.



Estas ilustraciones corresponden a un navio holandés apresado por el patache corsario guipuzcoano Santo Domingo en 1631. Desconocemos el nombre del navio holandés así como su puerto de origen y lugar de apresamiento. Sólo sabemos que portaba diez piezas de artillería y un valioso cargamento de telas y panes de azúcar que fue vendido por un importe de 12.000 ducados, cifra importante para la época y que nos demuestra el valor de la presa. Las ilustraciones se encuentran en un pleito que se litigó en Hondarribia entre el capitán del patache corsario, el zumaiarra Esteban de Echaniz, y parte de la tripulación que le reclamaba el reparto de los beneficios. Pocos datos más sabemos de la presa, por las ilustraciones y por el armamento que disponía podemos deducir que era un barco de gran porte. (Archivo Municipal de Hondarribia, ref. E-7-I-8-Exp. 15). [Pie de foto realizado por J.R. Guevara].

Con la pérdida de poder militar y naval se estaba pasando a una guerra defensiva, pero incluso en ésta la acción de los corsarios guipuzcoanos podía ser destacada, como se demostró en su apoyo a la defensa de Fuenterrabía en 1638. Su lucha contra el comercio enemigo seguía siendo efectiva, como prueba el hecho de que entre 1640 y 1647 se hiciesen un mínimo de 108 capturas (predominando las francesas) y se hundiesen otros dos barcos. Pero los problemas se estaban acumulando: a la caída política, en 1643, del conde duque de Olivares, le siguió en 1645 la muerte de don Alonso de Idiáquez, el impulsor de la escuadra de corsarios. La superintendencia de la Escuadra del Norte (tras ser rechazada por el veedor don Miguel de Necolalde) pasó a la máxima autoridad militar que existía en la Provincia, a los Capitanes Generales de Guipúzcoa, que, en general, no demostraron tanta preocupación por el corso como había tenido Idiáquez. Muchos años después de la muerte de este personaje, se recordaba su superintendencia como un periodo especial.

Pero había más dificultades para los corsarios vascos: los acuerdos con los holandeses previos a la paz de Münster-Westfalia limitaron sus actividades contra los mercantes neerlandeses y el Tratado de Marina de 1650 estableció claramente el principio de que la “bandera protege la mercancía”. La excepción sería el contrabando de guerra para el enemigo que estaba explícitamente prohibido, pero en muchos casos era casi imposible demostrar que la mercancía capturada era esencial para el esfuerzo bélico. Como era de esperar, hubo numerosas irregularidades por parte de los mercantes de las Siete Provincias neerlandesas con el apoyo de sus poco escrupulosas autoridades. Además, las malas cosechas, el hambre y la peste fueron generales en la Península Ibérica y la Monarquía se vio obligada a conceder permisos a las Cuatro Villas, Vizcaya y Guipúzcoa para importar grano, aunque fuese de territorios enemigos. Así aparecen las Concordias entre la Provincia de Guipúzcoa (1652) y el Señorío de Vizcaya (1653) con la Provincia de Labort o Laburdi, que aseguraban un abastecimiento seguro de “pan de mar” pero también limitaban las posibles presas. Ante todos estos problemas, el comportamiento de los corsarios con los neutrales se hizo más agresivo con la esperanza de demostrar que llevaban contrabando bélico.

En la Corte la opinión en contra del corso estaba en uno de sus puntos más críticos, considerándolo antes un origen de problemas con las potencias neutrales (empezando por la, entonces, poderosísima Holanda) que un apoyo verdaderamente efectivo para la Armada. Se pensó en prohibirlo definitivamente y se pidieron informes que resultaron contradictorios⁵², pero el ataque de la Escuadra inglesa enviada por Cromwell a las Antillas (que obtuvo la caída de Jamaica, un premio menor en sus objetivos) obligó a recurrir otra vez a los corsarios. La unión de las Armadas francesa e inglesa era excesiva para la Armada del Mar Océano y, por tierra, el ejército español tenía que hacer frente a la coalición de las tropas galas y británicas en Flandes, defender la frontera franco-española (pues Cataluña ya había sido recuperada) y tratar de acabar con la rebelión lusa.

En el mar, a los barcos franceses y a los escasos mercantes portugueses, se añadía ahora la posibilidad de atacar al rico comercio inglés. A los corsistas de la Monarquía Hispánica (dunkerqueses, guipuzcoanos y ahora también mallorquines), se añadieron los corsarios fieles a los destronados Estuardo (irlandeses, escoceses e incluso ingleses), de los que muchos –especialmente los irlandeses– se asentaron en San Sebastián. Eran un aliado poco fiable, pues se mostraban remisos a atacar a los franceses, en cuyos puertos habían estado en años anteriores. La acción de los corsarios españoles y de los legitimistas británicos fue importante (aunque la cifra de 1.500 capturas con la que se atacó a la intervención militar del dictador Cromwell, debe considerarse antes una cifra “política” que un dato documentado) y si se hubiese mantenido más tiempo, tal vez, hubiese llevado a una tregua beneficiosa para España. Varios factores ajenos al corso llevaron a la paz. La derrota en la batalla terrestre de las Dunas (1658), la muerte de Oliver Cromwell y las mejores condiciones ofrecidas por el *valido* francés, el cardenal Mazarino, llevaron a la paz de los Pirineos (1659). Al año siguiente la restauración de Carlos II en su trono significó el fin de la contienda con Gran Bretaña.

Se suponía que la poderosa España acabaría con relativa facilidad con los independentistas lusos, pero éstos tenían ayuda constante de los ingleses y los franceses, a pesar de los tratados en contra, y la Monarquía Hispánica y, sobre todo, sus pueblos estaban agotados tras cuarenta años de lucha ininterrumpida. Los intentos de invasión por tierra fracasaron y el corsarismo, aunque muy activo, fue insuficiente. Actuando desde Galicia los corsistas flamencos y vascos atacaron al comercio que entraba en Portugal (de 138 capturas, sólo 19 fueron lusas) y lo molestaron lo suficiente para que acudieran escuadras extranjeras a proteger su comercio. En 1663 los holandeses recorrieron las costas del país vecino deshaciendo el corso español –llegaron a capturar diez fragatas de corso– y protegiendo al pretendido comercio neutral. La tendencia de los corsistas a actuar aislados para obtener mayores beneficios y la tardía e inoperante actuación de la Armada española fueron las causas de estas pérdidas. También significó un cierto punto de ruptura entre la Monarquía Hispana y sus corsarios. Siempre habían existido fricciones, pues sus intereses eran contrapuestos: la Corona consideraba al corso como una mera arma auxiliar de su Armada a fin de obtener el dominio naval y los armadores pensaban obtener los mayores beneficios posibles con la protección legal del Gobierno español. Ahora los neutrales habían roto la orden de bloqueo dada por Felipe IV en 1662 y la Armada Real no había defendido a quienes solamente habían obedecido a su Rey. A partir de este momento los caminos tenderían a ser divergentes.

52. Fue negativo el del proveedor don Antonio Ortiz de Velasco y positivo, aun reconociendo los problemas, el del veedor Necolalde (AGS, GA, leg. 3.372, sf, 4-septiembre y 6-octubre-1655, respectivamente).

En cuanto a los corsarios vascos, tuvieron un armamento importante. Conocemos 26 embarcaciones de San Sebastián, 3 de Fuenterrabía, 9 de Bilbao y otras 5 en diversos lugares de Vizcaya. Pero ya hemos dicho que actuaban desde los puertos gallegos, aunque si las presas eran muy ricas o de interés preferían llevarlas al País Vasco. Tenían que competir con los armadores flamencos desplazados desde Ostende y con algún gallego.

Muerto Felipe IV en 1665, la guerra languideció hasta que en 1668 se firmó el tratado por el que se reconocía la independencia de Portugal.

ARMADORES Y BARCOS EN EL SIGLO XVII

Veamos en un breve resumen quienes eran los armadores más famosos de aquella época. El siglo XVII, y más su primera mitad, fue la época de los grandes armadores donostiarras, en parte porque las continuas guerras hacían rentables, a largo plazo, las inversiones en la actividad corsaria. Brevemente vamos a recordar a algunos de los más importantes⁵³. Antonio de Beróiz, que estuvo en activo entre 1624 y 1668, fue uno de los más importantes y estuvo interesado, muchas veces como armador principal, en cerca de 60 barcos corsarios. A esto habría que añadir actividades comerciales de todo tipo, de tal forma que en algún momento se le acusó de tener tratos con el enemigo francés, lo que significó en 1640 su envío a Madrid como prisionero, problema del que salió, aparentemente, sin ningún castigo. Era, por tanto, uno de los grandes mercaderes de la villa donostiarra. En algún momento ayudó con sus navíos de guerra a la Armada Real (como en la invasión de Laburdi en 1637 o durante el sitio de Fuenterrabía al año siguiente). A pesar de ello las recompensas recibidas de la Corona Hispana fueron escasas: en 1640 se le concedió la plaza de capitán ordinario de mar con sueldo de 30.000 maravedíes al año.

Mayores recompensas obtuvo don Agustín de Diustegui. Pero hay que reconocer que su vida fue más agitada y que incluso, siendo ya un rico armador, no dudaba en embarcarse en sus fragatas si su ocasión lo requería. Según Seoane⁵⁴, era natural de Pasajes y había nacido hacia 1602, aunque sabemos por las pruebas de caballero de Santiago que en 1662 tenía unos 45 años y habría nacido hacia 1617. Ya siendo niño tuvo su primera aventura. En 1631 iba embarcado con su padre Pedro de Diustegui cuando el patache corsario fue apresado por los franceses. El capitán Diustegui fue asesinado y la tripulación condenada a galeras. Sin embargo, Agustín, al que se cita como el hijo menor del capitán, logró huir en compañía del capellán y del cirujano del corsario. Sabemos que en 1653 era ya armador de corso y que años más tarde envió un navío a las pesquerías de Terranova. Por méritos no bien conocidos fue nombrado caballero de la Orden de Santiago, una de las mayores recompensas que podía esperar un hidalgo del siglo XVII. En 1664 fue nombrado general de la Armada de Barlovento, en parte gracias a un préstamo de 50.000 pesos a la Corona. Sin embargo, su actuación en América fue poco lucida y en 1668 volvió a España desde Veracruz como general de la Flota de la Plata, otro cargo de importancia. Los barcos que había dejado en América fueron derrotados por Henry Morgan en la entrada de la bahía de Maracaibo gracias al uso de brulotes o barcos incendiarios. Agustín de Diustegui murió en Madrid en 1670.

Don Alonso de Idiáquez es una de las grandes figuras del corso guipuzcoano, no tanto como armador como por organizador y primer superintendente de la Escuadra del Norte. Nació en Amberes entre 1594 y 1596, cuando su padre era teniente de la fortaleza. Su rama paterna era la de los Idiáquez de Azcoitia, pero la rama materna no era vasca, sino que mezclaba un origen aragonés (de Teruel) y santanderino. Su hermano, don Martín de Idiáquez, ganaría justa fama por la sólida resistencia que hizo con su tercio a los ataques de los hasta entonces invencibles suecos en la batalla de Nordlingen (1633), la última gran victoria de los tercios españoles. En cuanto a Alonso, tras unos inicios prometedores en la carrera militar, fue nombrado en 1620 superintendente de fábricas y plantíos de la provincia de Guipúzcoa y desde entonces residió en ella, normalmente en Pasajes. También fue constructor de varios galeones para la Armada Real. Como armador se interesó en la actividad corsaria hacia 1623, cuando propuso una escuadra de seis navíos con ayuda real. No se hizo el asiento por un retraso en el empréstito de la Corona, pero obtuvo entonces el hábito de caba-

53. En mi libro *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Madrid, 1999 (2ª ed.), se encuentran noticias de la actividad de algunos corsarios (pp. 415-456).

54. SEOANE Y FERRER, Ramón: *Navegantes guipuzcoanos*, Madrid, 1908 (edición facsímil: San Sebastián, 1985).

llero de Santiago. Llegó su momento en 1632, cuando se le consultó desde Madrid sobre cómo organizar a los corsarios del Norte peninsular (muy numerosos, pero no muy efectivos por desorganizados). De sus propuestas se eligió la menos onerosa para la Hacienda Real (organizar a los particulares con la concesión de empréstitos) y así surgió en 1633 la Escuadra del Norte, de la que fue, como ya dijimos, el primer superintendente. El apoyo del conde-duque de Olivares desde la Corte y la colaboración en Guipúzcoa del veedor don Miguel de Necolalde, hermano del embajador en Londres, fueron esenciales para la organización inicial de esta escuadra.

Gracias a Idiáquez el corso guipuzcoano se hizo más efectivo: aumentó su radio de acción, llegando sus barcos hasta Irlanda y el Canal de la Mancha, y también se incrementó el número de capturas. Los corsistas ayudaron a la Armada Real en las entradas en Francia de 1636 y 1637 y en la defensa de Fuenterrabía de 1638. Idiáquez estuvo incorporado a la escuadra de don Lope de Haro y perdió su propio navío en la derrota de Guetaria (1638) al intentar salvar a la nave capitana. A pesar de esta derrota y de la más decisiva de las Dunas (1639), la presión de los corsarios guipuzcoanos se mantuvo constante, obteniendo muchas presas en los años inmediatos. Don Alonso de Idiáquez murió en Pasajes en 1645 y su importancia en el desarrollo de la Escuadra del Norte fue tanta que incluso más de veinte años después de su muerte se hablaba de los tiempos de Idiáquez como punto de referencia.

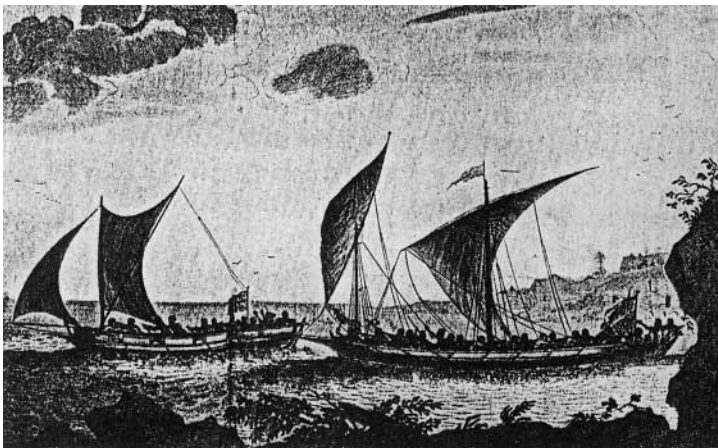
No tan afortunado fue don Francisco de Zárraga Beográn, a pesar de sus múltiples armamentos. Era hijo de don Juan Beográn Zárraga (en aquel entonces no había mucha rigidez en cuanto a los apellidos) y se inició en el corso buscando el conseguir un hábito de la Orden de Santiago. Ello le llevó a presentar varias propuestas de pequeñas escuadras de corso, pero nunca pudo llevarlas a la práctica por no tener "caudal", como aclaraba un crítico. Por fin en 1642 armó en La Coruña la llamada Escuadra del Rosario. Pero su actuación no fue afortunada: perdió la capitana y la almiranta en una lucha contra ocho navíos de Argel, una rica presa capturada en Oporto por su fragatilla o galerilla *San Antonio* se perdió en los bajos de Aveiro y una fuerte tormenta le hundió una fragata en el mismo puerto de Coruña. En 1652 conocemos, gracias a un último memorial de Zárraga, sus dificultades económicas: desde los años veinte había armado a su costa 31 navíos y fragatas (en varios buques asociado con Antonio de Beróiz) y perdido grandes sumas de dinero en estos armamentos, por lo que estaba arruinado. A pesar de haber tenido concedido el hábito de caballero de Santiago en 1633, no lo había tomado por falta de medios, y de las pensiones concedidas sólo se le pagaba una de 40 escudos en el presidio de San Sebastián. Pedía que se le aumentase a 70 escudos o que pudiese cobrar en la nómina de los Consejos, lo que indica que por entonces vivía en Madrid.

Por su singularidad merecen destacarse Cristian de Echevarría y Juana Larando. El primero era un francés natural de Rosco, en la península de Bretaña. En la documentación aparece su apellido de diversas formas (Chávarri, Echávarri, Hecheverril, etc.),... tal vez por la confusa españolización de su apellido original. Fue un corsario muy activo y prestó constantes servicios a la Corona de Castilla, posiblemente para demostrar su fidelidad a la patria adoptiva cuando se inició la guerra con Francia. En cuanto a Juana Larando, era una viuda donostiarra que poseía una posada, donde fiaba a los tripulantes de su patache *San Juan*. Su barco corsario logró alguna presa de importancia, aunque mal vendida y con fuertes gastos judiciales que redujeron mucho las ganancias⁵⁵. En todo caso, es la única mujer armadora que conocemos en esta época. (Abundan más en el siglo XVIII, pero casi todas como meras inversoras en las compañías de corso).

Por último mencionaremos a uno de los capitanes de la época que obtuvo más éxitos. Según su viuda (lo que pone un poco en entredicho la cifra), el capitán Francisco Escorza había apresado más de 100 navíos, tanto holandeses como franceses. Colaboró en los socorros a Fuenterrabía y estuvo en la acción de Guetaria, donde fue dado por muerto. Su hazaña más famosa fue la captura, en 1643, de cinco navíos "vascos" de Terranova, tras hundir a otro, con tres fragatas armadas por Idiáquez. El superintendente de la Escuadra del Norte propuso que, por este hecho, se le concediese el título de capitán de mar y guerra, pero en Madrid no hicieron caso de la petición. Años después, murió combatiendo contra un barco holandés y por entonces sí que se concedió una limosna de 3 reales diarios a su viuda.

* * *

55. MURUGARREN, Luis: *op. cit.*, p. 81 (traducción castellana).



Bergantín dando caza a un falucho mercante y listo para abordarlo. Las pequeñas embarcaciones corsarias, como este bergantín, solían ser a remos, si bien sólo los utilizaban en momentos de calma chicha o sin viento, en maniobras difíciles o cuando era necesario conseguir más velocidad, como en esta persecución. En la escena el filibustero ha esperado en algún rincón de la costa a que pasase alguna posible captura cerca de su lugar de acecho y ahora intenta abordarla. Los corsarios vascos, normalmente con embarcaciones algo mayores, preferían merodear en alta mar buscando sus presas. (Grabado reproducido en Maurice Besson: Les Frères de la Coste. Flibustiers et corsaires d'après les textes et les estampes de l'époque, 1928).

En la época de la Escuadra del Norte las embarcaciones más utilizadas eran los galeoncetes, los navíos, las fragatas a remos, alguna fragata redonda (o de velas cuadradas), los bergantines a remos, los pataches y las galizabras. Los galeoncetes seguirían la construcción tradicional vizcaína y tendrían el castillo de proa y el alcázar de popa relativamente altos, lo que les daba más potencia pero reducía su velocidad y agilidad (aspectos imprescindibles en la guerra de corso). El superintendente D. Alonso de Idiáquez, más preocupado por el prestigio militar que por las presas, construyó alguno. También el navío era una embarcación de aparejo redondo. Ambos tipos de barco tenían tres mástiles (trinquete, mayor y mesana), sin contar el bauprés inclinado en la proa. En el caso de los corsarios los navíos solían ser antiguos mercantes adaptados. El *Santiago*, mandado por Pedro de Diustegui nos sirve de ejemplo: tenía 114 toneladas de porte y estaba armado con ocho piezas de artillería "gruesa", dos trabucos de borda, ocho pedreros (no sabemos si cañones pedreros montados o, por el contrario, cañoncitos de borda), con una tripulación de 130 hombres. Tenía ocho remos para que "pudiese bogar" en las maniobras difíciles o en momentos de calma chicha. Lo de "grueso" calibre para la artillería es una cierta exageración. Las piezas utilizadas por barcos corsarios solían tener un calibre máximo de a 10 libras de bala, y las más mencionadas (aunque los documentos son escasos) son las de 3 y 6 libras. En cuanto a los pedreros, éstos podían ser cañones pedreros que arrojaban bolaños o balas de piedra de calibre mayor que las piezas de artillería pero con menos alcance y precisión, o piezas de borda que estaban sujetas al casco del barco con una horquilla y que solían arrojar metralla. La ambigüedad con que se utiliza el término en la documentación impide saber muchas veces si estaban hablando de un tipo de pieza u otro, pero ambas eran especialmente útiles en el combate a corta distancia y en el abordaje, por lo que fueron las armas preferidas de los corsarios.

Cuando se habla de fragata en la primera mitad del siglo XVII se puede estar hablando de la fragata a remos, de pequeños mercantes o incluso de la innovadora fragata dunkerquesa (aunque ésta no sería frecuente en Guipúzcoa). De la primera conocemos alguna descripción: Francisco de Beróiz, el padre del famoso armador Antonio de Beróiz, en 1624 estaba fabricando dos fragatas de 30 codos de quilla (unos 15 metros), 34 de eslora, 9 de manga y 4 de puntal⁵⁶; tenía una pieza de 32 quintales de peso a la proa y dos de 14 quintales a sus lados. En el cuerpo llevaba 10 pedreros, que en este caso serían de borda pues se necesitaría espacio para remar. La tripulación era de 90 hombres, 60 de ellos con mosquetes. A partir de estos datos podemos deducir que el tonelaje sería de 70 u 80 toneladas si lo comparamos con la descripción de otras embarcaciones. Al ser embarcaciones rasas y de poco puntal, sin alcázar de popa, eran malas para navegar en invierno; pero eso no amedrentaba a los osados corsarios.

Las fragatas de tres mástiles y velas cuadradas, más utilizadas en Guipúzcoa, eran normalmente antiguos mercantes construidos según la tradicional técnica vizcaína. Pero este sistema constructivo,

56. Aunque para la mayoría de los lectores será innecesario, recordaré al que sea profano en términos marítimos que la *quilla* es una pieza de madera o posteriormente de hierro, dispuesta en la parte inferior y de proa a popa, sobre la que se asienta la estructura de la embarcación, la *eslora* sería la longitud de la embarcación desde el extremo de la proa (sin contar el bauprés o palo inclinado de proa) hasta la coronación de la popa, la *manga* el ancho del barco en su parte más gruesa y el *puntal* la altura del casco desde la quilla hasta la cubierta superior.

óptimo en otras épocas, ya había quedado anticuado. Eran embarcaciones relativamente anchas de manga y, por tanto, poco ágiles para perseguir a las presas.

El patache y la galizabra tenían funciones de exploración cuando servían en la Armada, lo que las hacía útiles para el corso. Eran propulsadas a remo y vela, con uno o dos palos.

Al resolverse la captura por abordaje el armamento personal era esencial. Se citan los mosquetes y los pistoletos como principales armas de fuego de los hombres. Los alfanjes y hachas de abordaje como armas blancas. Como lanzas, las picas y los chuzos (mucho más útiles por ser una lanza más corta y poder ser utilizada tanto como arma de mano como, también, arma arrojada).

Los diarios de navegación que nos han llegado y las noticias sobre el lugar de las capturas nos indican la tendencia de los corsarios vascos a *merodear* por la costa francesa en el siglo XVII o al sur de las islas de Irlanda y Gran Bretaña en la centuria siguiente. Sin embargo, no despreciaban el permanecer en algún punto de la costa al acecho de las posibles presas si tenían noticias de que éstas iban a pasar cerca⁵⁷.

LOS JUICIOS

En todo buque apresado, por lo menos a partir de las Ordenanzas de Corso de 24 de diciembre de 1624, se debían traer, al menos, algunos tripulantes enemigos (preferentemente el capitán y sus oficiales) a fin de declarar en el juicio de presa. Nos han llegado los autos de algunos juicios. La *primera instancia* se hacía, según fuese una época u otra, ante las autoridades locales (como los alcaldes donostiarros) o ante los oficiales reales (fuese el superintendente de la Escuadra del Norte o el ministro de Marina de San Sebastián, ya en el siglo XVIII), que eran ayudados por un auditor. Como normalmente el barco corsario seguía en la mar, declaraban por una parte el cabo de presa y los marineros corsarios que habían traído el mercante capturado a puerto y, por la otra, varios de los tripulantes apresados. Las declaraciones podían completarse con las del capitán corsario cuando el barco capturador volvía a puerto. En otras ocasiones, si la entrada de apresador y captura eran simultáneas, declaraban los mandos de ambas embarcaciones, completados por sus oficiales y algunos marineros. Con estos testimonios se decidía sobre la legitimidad de la presa y, si era un mercante enemigo, aquí terminaba el juicio. El barco capturado y su carga se vendían, normalmente a mitad de su precio normal en el mercado, y el botín se repartía según el tercio vizcaíno entre los armadores (que llevaban un mínimo de 2/3 por el barco y sus bastimentos) y los tripulantes; aunque había otras modalidades de reparto como mitad y mitad (especialmente en los barcos pequeños), o descontar los costes de la embarcación y repartir el resto entre armadores y tripulación (sistema usado en Donostia a finales del siglo XVII).

Si el mercante era neutral el proceso podía ser mucho más complicado. El que había perdido el juicio en primera instancia o, habiéndolo ganado, quería adelantarse a la reclamación de la otra parte, apelaba al tribunal de *segunda instancia* (normalmente el Consejo de Guerra reunido en sesión de Justicia). Aquí el juicio se podía eternizar: se discutían todos los detalles por nimios que fuesen, se daban plazos para presentar nuevos documentos (a veces falsificados, lo que complicaba más el juicio), en las siguientes reuniones tenían que estar los mismos miembros que en la primera. Al final el Consejo daba una sentencia del juicio en *vista* de segunda instancia y todavía las partes podían pedir una revisión, la fase de *revista*, con una sentencia ya definitiva e inapelable. No es de extrañar de que los armadores se quejaron amargamente de estos largos pleitos en los que se les iban los beneficios obtenidos con tanto esfuerzo y riesgo. Afortunadamente los mercantes neutrales con posible contrabando de guerra eran sólo una parte de las capturas.

EL TRATO A LOS PRISIONEROS

A los corsarios vascos no les interesaba retener mucho tiempo a los marineros apresados en los mercantes, salvo que por su importancia mereciesen un rescate, fuesen una garantía del pago por la liberación en alta mar de una presa o se les precisase para un canje general (este último caso muy

57. AZPIAZU, José Antonio: *op. cit.*, p.151.

típico del siglo XVIII). Al revés de la situación en el Mediterráneo, donde los musulmanes eran convertidos en esclavos y, por tanto, constituían una parte más del botín, en el océano Atlántico se efectuaba una “buena guerra” que normalmente significaba la pronta libertad de los apresados (entre otras cosas, para que los armadores ahorraran los gastos de su alimentación). Dejando aparte el hecho de que los prisioneros eran víctimas del *pendolaje* –o saqueo de sus pertenencias personales–, el trato que se les daba era bastante correcto. En 1624 el contador Jerónimo de Aramburu escribía que los prisioneros “andan por la villa [de Fuenterrabía] toda ella por cárcel y [...] se les da de comer, y al despedir [los] su mochila”. Añadía que marchaban contentos pues, aunque sin hacienda, se iban con vida y no eran enviados a galeras como temían⁵⁸. Muchas tripulaciones ni siquiera eran llevadas a puerto, sino que eran desembarcadas en una costa neutral o incluso la española (costumbre que se persiguió por las autoridades, tanto por las víctimas como por los problemas que creaba), reservándose a los oficiales –maestre o capitán mercante, piloto o contramaestre– para declarar en el juicio de la presa. El tener demasiados prisioneros era un problema: en 1740, durante la guerra de la Oreja, se avisaba desde Madrid que, hasta la decisión de la presa, los ingleses deberían ser mantenidos por los corsarios y después se les asistiría por parte de la Corona “con un pan de munición cada uno sin otra cosa, depositándolos en paraje seguro y reservando con buena conducta, por no convenir que anden sueltos por los puertos”⁵⁹. En San Sebastián el lugar seguro sería, lógicamente, el castillo de la Mota.

Si se reservaba el conjunto de las tripulaciones era para canjes generales. Al iniciarse en 1635 la guerra con Francia el Rey Cristianísimo, entonces Luis XIII, ordenó que los prisioneros españoles fuesen puestos en galeras. Rápidamente Felipe IV mandó que se hiciese lo mismo si los franceses seguían adelante con su intento. La amenaza tuvo éxito: se devolvieron los españoles apresados y Francia pidió la entrega de los galos.

También durante la guerra de la Oreja (1739-1748) los canjes generales fueron continuos y fue necesario retener prisioneros para intercambiarlos con los hechos por los ingleses.

Algunos prisioneros, por su elevada categoría social, merecían un rescate personal. A veces con condiciones especiales: en 1634, en el abordaje de un barco holandés, dos caballeros franceses y sus acompañantes fueron el alma de la defensa y hundieron el mercante antes que entregarlo. Francia era, teóricamente, una potencia neutral, pero la intervención en la lucha de ambos caballeros –parientes del cardenal Richelieu– los convertía en enemigos. Idiáquez, entonces, los reservó para que pagasen el valor de la presa y para que se desembargase un barco corsario apresado en el puerto de Blavet⁶⁰.

Como ya se dijo, en el siglo XVIII fueron frecuentes los autorrescates por parte de los apresados en el mismo momento de la captura. Era un intercambio que interesaba a ambas partes: los corsarios se evitaban gastos innecesarios y el riesgo de llevar la presa a puerto (podía hundirse por tormenta o ser recuperada por el enemigo) y las víctimas salían del brete pagando una cantidad mucho menor de lo que valía el buque y su carga. Pero para los armadores el cobrar el pago definitivo podía tener problemas. En 1741 el capitán donostiarra Juan Berriondo de San Martín liberó un navío inglés por 1.931 libras esterlinas, unos 9.600 pesos, y trajo a San Sebastián como rehenes a Robert Moore, piloto, y a Pierre (o Meter) Brenan, pariente del capitán y del armador del mercante inglés. Los dos ingleses huyeron del castillo de la Mota, donde estaban recluidos, y llegaron hasta Bayona, pero fueron devueltos por las autoridades francesas. Al poco tiempo murió Brenan y los armadores británicos se desentendieron de la suerte del piloto. Preferían ahorrarse el dinero prometido por el rescate de su navío. En 1749, ocho años más tarde del apresamiento, el intendente Las Casas proponía que se diese la libertad a Moore, que ya había costado 14.000 reales al armador D. Martín de Zavaleta, y que el Rey de Inglaterra obligase a los comerciantes británicos a pagar la cantidad acordada⁶¹. Es dudoso que llegase a hacerse.

En general, los prisioneros enemigos eran bien tratados (salvo que fuesen musulmanes) y en el momento de la captura los que podían sufrir un peor tratamiento eran, contradictoriamente, los neutrales. Se quería demostrar que la carga del barco neutral era contrabando de guerra o, cuando menos, propiedad de comerciantes enemigos. Había que corroborar que los papeles que llevaba el

58. AGS, GA, leg. 3.150, sf, 25-mayo-1624.

59. AGS, SM, leg. 527, sf, 15-julio-1740.

60. AGS, GA, leg. 3.162, sf, 7-julio-1634.

61. AGS, SM, leg. 537, sf, 10-noviembre-1749.

mercante eran falsos. Y para ello se recurría a la tortura si los corsarios lo consideraban necesario: un caso concreto se dio en el navío holandés *La Veleta María* (año 1744). Los corsarios “pusieron al muchacho de la cámara, criado del capitán apresado, cuerdas medio encendidas entre los dedos, atándole las manos con esposas, con el fin de que, atemorizado, dijese la verdad”. El intendente Las Casas minimizaba la acción de los apresadores diciendo que “no llegaron a quemar ni hacer mal considerable al muchacho”, “todo quedó en amago de amenaza” y que en los tribunales ingleses las confesiones arrancadas de este modo eran válidas. Pero, a pesar de todo, castigó con dos meses de cárcel al capitán Vigot por haberlo consentido y al marinero responsable, tanto por lo “indebido” de la acción como por satisfacer a la parte agraviada⁶². La misma reacción de las autoridades indica que abusos tan extremos no eran frecuentes, pero es de temer que sí que lo sería la intimidación verbal y física. Era la prepotencia de hombres armados frente a víctimas indefensas, una forma fácil de descargar las frustraciones.

LA CRISIS DEL CORSO GUIPUZCOANO

Hasta finales del siglo XVII continuaron las guerras con Francia. La librada entre 1673 y 1678 todavía significó un fuerte armamento en Guipúzcoa (34 embarcaciones en Donostia y 10 en Fuenterrabía), a las que habría que añadir algunas más, tres, en Vizcaya. En 1675 la Reina Gobernadora, doña Mariana de Austria, les pidió a los guipuzcoanos que fuesen a proteger las costas de Cataluña. La respuesta fue negativa: las embarcaciones eran demasiado pequeñas y el único armador que tenía fragatas grandes, Luis Belbar, alegó que faltaban marineros y que éstos, si los había, pedirían sueldos demasiado ventajosos. También se decía que se tenía que defender, contra los corsarios de Bayona, a los navíos de pesca que pronto regresarían de Noruega y Terranova y que, en general, los armadores no se habían repuesto de los gastos y pérdidas de guerras anteriores. Las presas hechas hasta entonces eran pocas y de escaso valor (sólo conocemos 32 para toda la guerra y, curiosamente, predominan las inglesas, 15). En fin, era una negativa cortés, pero negativa al fin y al cabo. Como reacción, al terminar la guerra, la Corona disolvió la Escuadra del Norte; pero olvidaba que, desde hacía mucho tiempo, su principal acicate para los armadores, los empréstitos del Gobierno, no funcionaba. Se volvió a la legislación de 1621 y los Capitanes Generales de la Provincia fueron nombrados superintendentes de corso de Guipúzcoa.

Hay que destacar que en el corso del Norte de España se estaba dando una serie de cambios: Guipúzcoa iba perdiendo la primacía casi absoluta que había tenido en décadas anteriores (en parte porque algunos armadores flamencos se habían asentado en Galicia), aunque todavía tenía más del 50 por ciento de los barcos corsarios de la zona. Algunos de los armadores destacados en épocas anteriores, como Tomás de Arsu, Tomás de Vidasoeta o Miguel de Zuzuarregui, seguían en activo; pero otros de mayor importancia habían desaparecido, tal era el caso de Antonio de Beróiz o Agustín de Diustegui. Las embarcaciones eran cada vez más pequeñas y la actividad, terminada la guerra de Portugal, se reducía al golfo de Vizcaya. Era un periodo de crisis para el corso vasco, pero no para el de toda España: el corsarismo mallorquín estaba en uno de sus mejores momentos.

La crisis se siguió acentuando en la guerra siguiente de 1683-84. Los corsarios franceses dominaban el mar y los armadores guipuzcoanos se mostraban remisos a preparar sus embarcaciones. El mismo rey Carlos II de España (mejor sería decir, sus consejeros) dio ejemplo armando un corsario en San Sebastián y con cierta renuencia le siguieron los particulares. En el País Vasco únicamente se armaron once embarcaciones. Y mejor que no lo hubieran hecho: en noviembre de 1784 se les ordenó devolver las presas posteriores al 15 de agosto, según lo acordado en la tregua de Ratisbona. Los armadores se quejaron, con razón, de que habían tenido grandes gastos y que las presas estaban ya repartidas entre ellos y 500 marineros pobres, que en el mismo mes de agosto se les daba las gracias y se les instaba a continuar en su actividad. Tal vez para compensar esta contraorden, se permitió la creación de la Compañía Guipuzcoana o Armada de Vizcaínos que, con tres fragatas y un bajel de remos, actuaría contra los piratas de América⁶³. Aunque, en la práctica, se dedicó más al comercio que a perseguir a los “espumadores del mar”.

62. AGS, SM, leg. 536, sf, informe de Las Casas, 11-agosto-1744 (incluido en el expediente de 18-junio-1744 a 2-julio-1746).

63. GARMENDIA, A. J.: “Armadores y armadas en Guipúzcoa (1685-1692)”, en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 19 (1985), pp. 259-277.

La guerra de la Liga de Augsburgo representó el enfrentamiento entre una debilitada España (sostenida más por sus aliados que por su propia capacidad) contra la hegemónica Francia de Luis XIV. En el mar significó la lucha por el dominio naval entre ingleses y franceses hasta la derrota gala en la batalla de La Hogue o Barfleur (1692). A fin de continuar la contienda marítima Luis XIV impulsó la *guerre de course* como forma de lucha sustitutiva. Nombres como Jean Bart, el caballero Forbin, Duguay-Trouin, Duchase y Croisic (o Coursic) han pasado a la leyenda de los corsarios franceses. Sin embargo, el corso español, y en especial el guipuzcoano, no hizo un mal papel. Se armaron 105 barcos corsarios, 77 en Guipúzcoa y 8 en Vizcaya. En el Principado de Asturias se dio un último resurgir del corsarismo, llegándose a armar 13 bajeles. Centrándonos en la Provincia de Guipúzcoa, los armadores donostiarras prepararon 50 embarcaciones y los hondarribitarras 24⁶⁴. Las capturas vuelven a aumentar (conocemos documentalmente 71 presas, sin contar 16 que fueron devueltas al firmarse la tregua que daba fin a la guerra) e incluso sabemos al detalle las capturas de Fuenterrabía⁶⁵. A esta gran actividad contribuyó una modificación en la legislación. La jurisdicción en primera instancia de las presas pasó del capitán general de Guipúzcoa, que era también intendente de corso y contrabando, a las autoridades locales –alcaldes y corregidores–. Incluso la segunda instancia le fue arrebatada transitoriamente al Consejo de Guerra, eligiendo los armadores su tribunal superior. Temiendo que el corso vasco se deslizase a una mera piratería bajo la protección de las interesadas autoridades de la Provincia y del Señorío, los embajadores extranjeros protestaron y el débil Carlos II rectificó el despacho anterior en otro de 31 de enero de 1693, en el que se devolvía la jurisdicción al superintendente del corso y al Consejo de Guerra. La Provincia de Guipúzcoa alegó que iba contra sus fueros y decidió no cumplir lo referente a la primera instancia. Cuando menos entre 1691 y 1727 los alcaldes de San Sebastián juzgaron las presas en este nivel de jurisdicción y en 1698 la Provincia de Guipúzcoa nombró un “guardamayor de corso” del que no conocemos las funciones⁶⁶, aunque es posible que fuesen similares a los antiguos superintendentes.

Según finalizaba el siglo XVII la situación del corso vasco era similar a la de los primeros años del reinado de Felipe IV: un gran número de armadores y embarcaciones, carencia de un centro organizador (por lo menos hasta la creación de la figura del “guardamayor”) y tendencia a actuar en solitario, reduciéndose la zona de las correrías al golfo de Vizcaya. Como diferencias están el que las embarcaciones corsarias fueran más pequeñas y las presas más pobres, el escaso interés de la Corona en apoyar esta actividad –se le ve como algo inevitable, pero causante de constantes problemas con las potencias neutrales e incluso aliadas– y el neoforalismo de la Provincia de Guipúzcoa que reclama la jurisdicción del corso y, en algún caso, lo somete a sus intereses particulares (o, tal vez, a los de los Caballeros Junteros).

LOS INICIOS DEL CORSO VASCOFRANCÉS. LOS CORSAIRES DE LUIS XIV

Si seguimos los estudios franceses la actividad de los corsarios de la provincia de Labort o Laburdi no se iguala, dentro del reino galo, a la de los corsarios de Saint-Malo o del Dunkerque francés⁶⁷. Incluso Burdeos superó durante la República y el Primer Imperio en número de armamentos a los puertos de Bayona y San Juan de Luz⁶⁸ (aunque, dadas las fuertes relaciones comerciales del puerto girondino con las Antillas, muchos de sus armamentos posiblemente fuesen en corso y mercancía). De todas formas nos faltan estadísticas continuas de armamentos corsarios y de sus presas, por lo que las diferencias entre los corsarios vascofranceses y los dunkerqueses y maluininos pudieron no ser tan grandes como se dice.

Si consideramos el corso vasco en conjunto, sin distinción de fronteras, San Sebastián fue, durante la mayor parte del siglo XVII, el primer puerto corsario entre las localidades vascas, siendo su pre-

64. Para el corso de Fuenterrabía en esta época es esencial consultar el artículo de José Ramón GUEVARA “El corso hondarribiarra (1690-1714)”, en *Boletín de Estudios de Bidasoa / Bidasoako Ikaskuntzen Aldizkaria*, nº 15 (diciembre-1997), pp. 35-116 (separata), cuyo conocimiento debo a José María Unsain, codirector del Museo Naval de San Sebastián.

65. Aparte del artículo de Guevara en la nota anterior, veáanse las referencias en mi libro, páginas 166 y 167, basadas en el documento AGS, GA, leg. 3.905, s.f., informe del corregidor de Guipúzcoa, 17-junio-1698.

66. AGS, SM, leg. 526, sf, año 1740, disputa entre el subdelegado de Marina de San Sebastián y los alcaldes de aquella ciudad, y AGS, SM, leg. 528, sf, años 1739-40, competencia de la Provincia de Guipúzcoa en el conocimiento de presas.

67. Sirvan de ejemplo las consideraciones al respecto de Caroline LUGAT en su artículo “Les corsaires basques et la guerre de course classique (XVII)”, en *Zainak* (Donostia), 2002, p. 409.

68. ZABALA, Aingeru: “La guerra en el mar”, en *Letras de Deusto*, nº 65 (1994), p. 70.

dominio absoluto. Entre finales de dicho siglo y la mitad del siguiente hay un cierto equilibrio en cuanto al número de armamentos, pero todavía con ventaja de Donostia, que pasa a ser el primer puerto corsario de la Corona española. Pero a partir de mediados del siglo XVIII los armamentos donostiarras descienden radicalmente (principalmente por transformaciones económicas, como veremos en el próximo apartado). Será el momento de los corsarios de Bayona y de San Juan de Luz, que pasan a ser los primeros en el corso vasco. En resumen, la diferencia entre el corso guipuzcoano y el laburdino está en que el vascofrancés ha sido objeto de diversos trabajos, a veces algo novelados, desde finales del siglo XIX⁶⁹, mientras los estudios globales sobre el corso vascoespañol se están iniciando ahora.

En la guerra entre España y Francia, librada entre 1552 y 1556 y en la que los corsarios guipuzcoanos destacaron tanto, hay referencias a naves corsarias de Bayona (como la *Bretonne* y la *Cube de Bayona* tomadas por los corsistas guipuzcoanos Pablo de Aramburu y Domingo de Albistur la primera y por Francisco de Illareta y otra vez Aramburu la segunda). Su éxito fue mínimo frente al ataque de los guipuzcoanos.

Durante los años veinte del siglo XVII el enemigo de los laburdinos fue otro: los "piratas" hugonotes que desde La Rochela atacaban a los súbditos leales al Rey Cristianísimo. Como réplica los de San Juan de Luz armaron algunos corsarios en defensa de su comercio y en 1627 una flotilla de pinazas de Bayona y San Juan de Luz sirvió a Luis XIII y al cardenal Richelieu en el sitio del puerto protestante.

Cuando hacia 1670 se inicia el "ciclo" francés del corso de Europa occidental es también cuando se desarrolla el corsarismo vascofrancés. No es comparable al dunkerqués o al maluino. Faltan figuras tan destacadas como Jean Bart, el caballero Forbin o Doguay-Trouin; pero algunos personajes merecen ser mencionados. En Bayona destacó Joannis de Suhigaraychipy, más conocido como "Croisicq" o "Coursic", cuya fama fue tal que Luis XIV le encomendó el mando de la fragata *L'Aigle*, de 400 toneladas de porte y 40 cañones de armamento. Natural de Armendaritz, en la Baja Navarra, era Renaud d'Eliçagaray, más conocido como "Petit-Renau", un oficial real que en su madurez realizó viajes "corsarios" persiguiendo al comercio enemigo por orden de Su Majestad. El capitán Duconte, de San Juan de Luz, se destacó por realizar 11 presas en una sola salida (aunque, anteriormente, había sido superado por el donostiarrá Juan de Erauso en su expedición a Terranova de 1555). En Ciburu es mencionable el armador Jean Périts de Haranader, que también realizó armamentos en Bayona. Frente a un corso vascoespañol en crisis, los corsarios galos dominaron en las primeras guerras de Luis XIV contra la decadente España e incluso en los primeros años de la guerra de la Liga de Augsburgo. Según informaron al Rey Sol, en el año 1692 los de San Juan de Luz capturaron 125 mercantes aliados. La cifra parece un poco exagerada, aunque pudo ser un año excepcional. Después la situación se equilibró por el resurgir del corsarismo guipuzcoano (consecuencia de la liberalización de los juicios en primera instancia) y las Concordias de Vizcaya y Guipúzcoa con Laburdi, lo que llevó a una desviación del ataque de los vascofranceses al tráfico inglés. Todo esto significó un respiro para el comercio vasco de ambas partes de la frontera. Después no parece haber muchos datos del corso bayonés durante la guerra de Sucesión Española, en la que los corsarios guipuzcoanos y vizcaínos serían ahora aliados... y competidores, pero eso no quiere decir que no fuese activo.

LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII: UN ÚLTIMO AUGE DEL CORSO VASCOESPAÑOL

La sucesión de Carlos II trajo consigo un cambio de alianzas. La nueva dinastía española de los Borbones tuvo una política de aproximación a su rama principal, la gobernante en París, y Francia pasó a ser el coaligado casi constante en el siglo XVIII después de haber sido el enemigo tradicional durante dos siglos. Pero había una situación geoestratégica más profunda: si se quería preservar el

69. Los más clásicos parece ser los de DUCÉRÉ, Eduard: *Historie maritime de Bayonne. Les corsaires sous L'Ancien Régime*, Bayona, 1895, y *Les corsaires basques et bayonnais sous la République et l'Empire*, Bayona, 1898, volúmenes que, por desgracia, no he tenido ocasión de consultar. Otros estudios citables serían los de COLAS, Louis: *Marins basques du temps passé: baleiniers, flibustiers et corsaires*, Biarritz, 1927, de LAMAINÈRE, Eduard: *Les corsaires de Bayonne*, París, 1927 (que yo sepa, el único traducido -San Sebastián, 2001- y, en mi opinión, muy novelado), y de RECTORAN, Pierre: *Corsaires basques et bayonnais du XVe au XIXe siècle. Pirates, flibustiers, boucaniers*, Bayona, 1946. Incluso la *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco* de la Editorial Auñamendi de San Sebastián se centra en el corso vascofrancés en su entrada dedicada a los corsarios. Más modernamente se puede mencionar el interesante artículo de LUGAT, Caroline: "Les corsaires basques et la guerre de course classique (XVII)", en *Zainak* (Donostia), 2002, pp.379-409, cuyo conocimiento debo a José María Unsain, del Museo Naval de San Sebastián, al igual que la referencia de otros artículos recientes en las publicaciones vascas.

imperio español en América ante el expansionismo colonial de la Corona británica (que, a lo largo de aquel siglo, arrebataría a Francia el Canadá, parte de las Antillas y casi todas sus posesiones en la India) había que recurrir a una coalición con la segunda potencia marítima de Europa, con el reino galo. Inglaterra buscaba un equilibrio en Europa y su hegemonía colonial. España deseaba extender este equilibrio a las colonias.

Este cambio de alianzas también llevó a un cambio en las zonas de actuación del corso vasco. El Golfo de Vizcaya, antes zona de disputa y donde ahora dominaba el comercio francés, pasaba a ser un mar aliado o, cuando menos, neutral. Había que ir a buscar las presas a los mares de las Islas Británicas, lo que exigía embarcaciones mayores y más caras y era siempre arriesgado, dado el poderío de la Royal Navy. O, en su defecto, ir a corsear en la zona del cabo Finisterre y la costa portuguesa, en competencia con el cada vez más fuerte corsarismo gallego (ahora realizado por armadores y marinos naturales de la zona). En los periodos en que España y Francia eran aliados había que contar con la competencia de la acción simultánea de los corsaires galos. Por otra parte, frente a las guerras casi continuas del siglo XVII en la centuria siguiente alternaron las contiendas con largos periodos de paz y este hecho tendía a dificultar la profesionalización en el corso.

Otra zona nueva de actividad corsaria era el Estrecho de Gibraltar, especialmente tras la caída del Peñón en manos inglesas (1704), pero aquí actuaron, casi exclusivamente, los armadores andaluces (sobre todo los de Algeciras), y los ceutíes y melillenses⁷⁰ por parte española y los privateers gibraltareños por parte británica. Sólo esporádicamente hubo presencia de los corsarios de otras partes de España.

Por último, la situación económica fue, en general, mejor en el Siglo de las Luces que en el siglo XVII. Las opciones de inversión capitalista eran más abundantes y, en principio, mucho mejores que una actividad tan arriesgada como era el corso. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas⁷¹ sería una gran competencia para los armamentos corsarios y para otras navegaciones, al atraer al capital, a los oficiales con experiencia y a la mayor parte de la marinería. Muchas veces la Compañía armó sus buques en "corso y mercancía", obteniendo las correspondientes patentes reales.

En la guerra de Sucesión Española, librada entre 1701 y 1714, las Provincias Vascaas tomaron partido por Felipe V de Borbón. Su contribución a la guerra fue importante en lo referente al corso: en San Sebastián se hicieron 28 armamentos y 17 en Fuenterrabía. Menos interesada en esta actividad, la villa de Bilbao sólo hizo 4 armamentos, según nuestros datos. En total 52 embarcaciones, siendo 47 de Guipúzcoa y 5 de Vizcaya. Los datos sobre las presas son, por desgracia, parciales. José Ramón Guevara⁷² recoge cinco capturas hechas entre 1704 y 1705 por el bergantín *Nuestra Señora del Rosario* y *las Ánimas* y otras cuatro, de 1705, realizadas por la fragata *San Joseph* (o *Jesús, María y José*) y *las Ánimas*. También la *Gaceta de Madrid* avisa que, en 1708, un corsista vasco había hecho seis presas, pero sin darnos más datos⁷³.

Hay alguna continuidad entre los armadores de finales del siglo anterior: los donostiarras Juan Bautista de Zuaznavar, Pedro de Arosarena y Antonio de Edavide, o los hondarribitarras Carlos de Serondo, Juan Benito de la Fuente, Lázaro Castillo y José Fernández de Villafranca siguen en activo, por citar algunos ejemplos.

Las intermitentes guerras libradas en las décadas siguientes se centraron sobre todo en Italia, donde la política revanchista de Felipe V y las aspiraciones de su segunda mujer Isabel de Farnesio buscaban recuperar los territorios perdidos en Utrech. Las intenciones de la reina obtendrían un buen fin: su hijo Carlos conseguiría ser rey de Nápoles, antes de serlo de España, y el infante don Felipe llegó a ser duque de Parma. Pero fue a costa de un país que necesitaba todavía recuperarse económica y demográficamente en su propio territorio. Al País Vasco estas guerras le hubiesen afectado poco si no fuese por la invasión francesa durante la guerra que la Cuádruple Alianza sostuvo contra España (1717-20). A pesar de esto, debieron de hacerse algunas capturas pues, como ya se dijo en páginas anteriores, los alcaldes de San Sebastián juzgaron varias presas de sus corsarios entre 1691 y 1727.

70. OCAÑA TORRES, Mario L.: *El corso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1782)*, Algeciras, 1993. Los corsarios mallorquines y catalanes también estuvieron presentes ocasionalmente, pero en escaso número.

71. Sobre esta Compañía pueden verse los libros de Ronald D. HUSSEY: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, Caracas, 1962, de Monserrat GARATE OJANGUREN: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, 1990 y Gerardo VIVAS: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas, 1998.

72. Art. cit., pp. 110-113.

73. *Gaceta de Madrid*, 24-abril-1708.

También se da un fenómeno que José Ramón Guevara⁷⁴ ha destacado: la polarización del comercio vasco en Bilbao y San Sebastián facilita los armamentos en estas dos ciudades, desplazando a las localidades menores como centros corsarios. Y en el caso de Fuenterrabía la sedimentación en el río Bidasoa dificulta su utilización como puerto corsario y termina con una, hasta entonces, intensa actividad.

* * *

El resurgir del corso español, y en particular del vasco, se dio en la llamada Guerra de la Oreja de Jenkins⁷⁵, provocada por el contrabando inglés en la América española y las represalias de los guardacostas hispanos (muchos armados por particulares, por lo que también podríamos calificarlos de corsarios). El hecho de que el capitán Jenkins perdiese su oreja (según algunas versiones, mientras se envolvía con la bandera británica) fue algo anecdótico y, desde luego, un motivo bastante pobre para que los ingleses iniciasen una larga guerra. El marqués de la Ensenada, secretario del Almirante General D. Felipe, vio en el corso una forma de apoyar a la naciente Armada española, ya reconstruida pero demasiado débil para enfrentarse en plan de igualdad con la Royal Navy británica. Esta vez los armamentos fueron generales en toda la Península e incluso en América. Galicia, el Estrecho de Gibraltar, Cuba y Santo Domingo serían las zonas de mayores armamentos, dejando aparte el País Vasco del que vamos a tratar a continuación. Según nuestros datos, se llegaron a armar 457 buques corsarios en los territorios de la Corona de España; descontando los de "corso y mercancía", nos quedan unos 430 corsarios propiamente, pero la cifra se acercaría, en la realidad, a unos cuatrocientos por las duplicaciones de algunos nombres que nos llevan a contar dos o tres veces a un mismo barco por no saber si es exactamente el mismo u otro.

San Sebastián seguía siendo el primer puerto corsario de España, llegando a armar en él hasta 63 barcos. Se podrían añadir en Guipúzcoa, siete más en Pasajes, dos en Fuenterrabía y otro en Orío. En el Señorío de Vizcaya se armaron dos lanchas en Plencia y 35 embarcaciones en Bilbao. Habría que añadir otros tres corsarios que armaron en las Provincias Vascas sin que conozcamos su puerto. En teoría el total sería de 113 barcos corsarios, pero hay duplicaciones; es decir, en un mismo buque aparece otro capitán o algún armador no mencionado anteriormente y esto nos obliga a contabilizarlo, por las dudas, como otra nueva embarcación. Por poner un ejemplo, sabemos que en Bilbao actuaban simultáneamente tres embarcaciones corsarias que tenían como nombre *Nuestra Señora de Begoña*, y que, teóricamente, hubo hasta seis a lo largo de la guerra, sólo distinguibles por el nombre del santo que acompañaba a la advocación mariana (*San Agustín*, *San Juan Bautista*, o *San José*) o por su apodo (la *Centella*, el *Marte Vizcaíno*, la *Exhalación*, o el *Galgo Marino*). El número real de estas *Begoñas* está entre estas dos cifras, tres y seis, sin que lo conozcamos con seguridad.

Al País Vasco le siguieron en importancia la zona del Estrecho (109 embarcaciones, también con posibles duplicaciones), Galicia (75), Mediterráneo (64, incluyendo algunos italianos) y América (unos 45 barcos). Pero las simples cifras no bastan para diferenciar estas zonas corsarias. En Galicia se actúa aisladamente en la costa portuguesa y los corsarios del Estrecho actuaban en grupo en una zona mucho menor. Algunos corsarios italianos con patente española llegan a atacar a los turcos en el Mediterráneo oriental (a pesar de las prohibiciones del Gobierno español). Por su parte, los corsarios vascos se ven obligados a navegar hasta los mares de las Islas Británicas para encontrar sus presas; eso sí, las más ricas entre las capturadas.

Dentro del País Vasco fue San Sebastián el puerto que tuvo, al principio de esta guerra, los armamentos más importantes, pero muy pronto Bilbao fue desplazándolo en cuanto la calidad de sus barcos. Fuese por construcción o preparación de sus mercantes, los bilbaínos armaron fragatas de las que conocemos un porte medio de 161 toneladas para seis embarcaciones (y la artillería y tripulación de otros barcos nos indican un tonelaje similar). Frente a esto, las embarcaciones corsistas donostiarras nos dan una media de 96 toneladas en cinco barcos. La media del País Vasco sería de 115 toneladas, superior a la de las otras zonas corsarias. En el mar Mediterráneo el tonelaje medio sería de 94,7, en la zona del Estrecho de 74,7 y en Galicia sólo de 34 toneladas.

74. Art. cit., p. 58.

75. Para un estudio más detallado, ver mi libro *La Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748) y el corso español*, Madrid, 2004. Me remito a él para evitar un exceso de notas, salvo en la mención de fuentes de especial interés para nuestro tema.

Si consideramos las presas, los corsarios vascos siguen siendo los más efectivos. Conocemos documentalmente 961 capturas (843 inglesas y 118 neutrales, aunque algunas de estas últimas no fueron válidas) para todas las zonas y todos los corsarios de la Monarquía Hispánica. De estas presas, 346 (337 inglesas y 9 neutrales) fueron hechas en el Atlántico, normalmente en las rutas cercanas a las Islas Británicas, la zona de los corsarios vascos. Habría que añadir alguna más en la costa portuguesa, aunque pocas pues la actividad de los vascos en esta zona fue escasa, y otras que los navíos de la Compañía de Caracas tomaron en América (al principio de la contienda el *San Ignacio* llegó a hacer cinco presas, posiblemente aprovechando el desconocimiento de la declaración de guerra por parte de los mercantes británicos con los que se cruzaba). En resumen, el 36 por ciento de las presas fueron hechas por los barcos corsarios vascos que eran, aproximadamente, el 25 por ciento de los armamentos totales.

Durante esta guerra las embarcaciones más utilizadas en San Sebastián y Bilbao son la fragata y el navío como buques mayores. Estamos hablando ya de los modelos más conocidos por el lector medio cuando piensa en la navegación a vela, con tres mástiles y velamen "redondo" o de velas cuadradas, si bien con un tamaño relativamente pequeño pues nos referimos a buques corsarios. De algunas fragatas sabemos que fueron construidas en Orío. Más pequeños serían las balandras, los queches (aparecen como "caches" en la documentación), los bergantines y las lanchas (éstas a remos, aunque no se utilizaban en todo momento sino más bien con tiempo calmo, persecuciones o maniobras difíciles).

Como en esos años había que navegar hasta los mares del sur de Irlanda o de Inglaterra para buscar presas, los barcos vascos solían ser mayores que en otras zonas corsarias. Por poner algún ejemplo, la fragata bilbaína *Nuestra Señora de Begoña* y *San José*, también conocida como el *Marte Vizcaino*, tenía 200 toneladas de porte, estaba armada con 18 cañones de 6 y 4 libras y 8 pedreros de borda; su tripulación era de 200 ó 240 hombres. Merece ser citada, además, por ser el corsario del que conocemos documentalmente más presas: 32 capturas en diversas campañas de 1741, 1742, 1743 y 1746 (y evidentemente, pudo hacer más en otras campañas no conocidas en los mismos años o en aquellos en que no tenemos datos de su actividad). La fragata donostiarra *La Sacra Familia* era algo menor: su porte era de 140 toneladas y su armamento de 14 cañones de 4 y 3 libras; su tripulación, 147 hombres. De la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, de Donostia, las cifras son divergentes: su artillería oscila, según los documentos entre los 18, los 22 y los 24 cañones, a los que se añaden 8 pedreros; y su tripulación entre los 120 y los 180 hombres. Si no fuese por el armador, Jon Bautista Oterza, y sus capitanes parecería que estuviésemos hablando de varias fragatas. Entre 1740 y 1741 hizo, por lo menos, 22 presas; las mismas que la fragata *Nuestra Señora de Begoña*, por otro nombre *El Galgo Marino*, en las campañas de 1741 y 42 que hizo desde San Sebastián (posteriormente actuó desde Bilbao y conocemos 4 presas más entre 1744 y 1748). Frente a éstas la fragata donostiarra *Nuestra Señora del Rosario* y *las Ánimas* sólo tenía 4 cañones y 4 pedreros y estaba tripulada por 50 hombres. Como se ve, incluso en las épocas en las que la terminología naval parece algo más definida estamos hablando de embarcaciones muy distintas para un mismo tipo de barco.

* * *

En los primeros años de la guerra fue San Sebastián el puerto corsario que obtuvo más beneficios. "Con la noticia de ser este puerto paradero de tanta presa, han acudido diferentes mercaderes franceses y se han recibido tantas comisiones de fuera del reino que han hecho levantar de precio los géneros apresados, especialmente para llevarse a Francia, Holanda y otros dominios, que son azúcar mascavada, algodón en rama, aguardiente de caña, arroz, aceites, betunes, arboladuras, tablas y otros de esa naturaleza"⁷⁶.

Había, sin embargo, algunos problemas. La reacción de los ingleses produjo pérdidas humanas y económicas, pues capturaron, hasta 1742, siete fragatas y dos lanchas donostiarras. Los largos juicios significaban gastos extras y amenazaban con arruinar a los armadores. En 1744 Francia entró en guerra y esto conllevó la competencia de los armadores de Bayona, con una inevitable subida de las primas y adelantos a la marinería corsaria. El curso donostiarra había llegado a tal decadencia

76. AHN, E, leg. 1.622, y AGS, SM, leg. 530, s.f., 7-agosto-1741.

que, en 1747, el intendente Las Casas tuvo que animar a sus armadores para que hiciesen un nuevo esfuerzo a fin de “no dejar que se les huya de entre las manos la bella y favorable ocasión que les presenta la guerra para hacerse ricos”⁷⁷. Los corsarios respondieron tibiamente: hubo un aumento de los armamentos, pero por poco tiempo.

* * *

La guerra de la Oreja hizo resurgir el problema de la jurisdicción sobre el corso en los juicios de primera instancia. La Provincia de Guipúzcoa reclamó estos juicios a partir de sus fueros (a los que añadía el despacho del rey Carlos II de 6 de junio de 1691, concediendo la jurisdicción a los alcaldes donostiarras, a pesar de que este mismo Rey lo había derogado poco después –hecho que la Provincia se cuidó de no mencionar y que la burocracia madrileña parecía desconocer–). Felipe V nombró una comisión para atender a las reclamaciones guipuzcoanas y, el 27 de noviembre de 1740, aquella dio su dictamen. Hizo notar que los armamentos actuales se estaban haciendo por orden de Su Alteza el Almirante General y no por iniciativa de la Provincia; pero, reconociendo la predisposición de los guipuzcoanos al corso, recomendaba que se dejase la primera instancia a los ministros de Guipúzcoa “con la calidad de que, antes de publicar la sentencia, [...] las remita a S.A. para consulta”. Las apelaciones serían a la Junta del Almirantazgo, el tribunal superior en los primeros años de la contienda.

Conseguido el reconocimiento del privilegio, se dio algún cambio de postura del que no tenemos datos y el Juez de Marina de San Sebastián, don Manuel de las Casas y Cuadra, a quien se le iba a retirar la jurisdicción en primera instancia, pasa a ser mencionado como *intendente* (un claro ascenso de categoría) y siguió juzgando todas las presas que llegaban a los puertos guipuzcoanos e informando de forma continua a Madrid⁷⁸. Tal vez los armadores presionaron, pues los ministros de la Provincia tendían a defender en demasía al comercio neutral, aunque tuviese irregularidades, para favorecer el comercio de granos y otros comestibles (y, posiblemente, de otros productos manufacturados).

El Señorío de Vizcaya sostuvo una lucha por sus privilegios si cabe aún más enconada. El detonante parece ser la captura del navío francés *San Joaquín y Santa Ana*, en realidad un mercante bilbaíno dedicado a la introducción ilícita de productos ingleses. El Señorío se negó a meter en prisión a varios comerciantes de Bilbao y Portugalete implicados en el contrabando, a pesar de las peticiones del intendente del corso guipuzcoano⁷⁹.

En 1741 Vizcaya pidió a Su Majestad que las patentes se enviaran a su corregidor “sin intervención del Almirantazgo” y que fuesen las justicias locales quienes viesan las presas en primera instancia. Los armadores bilbaínos se encontraban en mala posición: tenían que pedir sus patentes en Guipúzcoa, Santander y otras partes, y las presas que llegaban a Bilbao debían retroceder a Santoña, Santander y San Sebastián para ser juzgadas por los ministros de Marina de aquellos puertos a fin de que no lo hiciese el ministro de Marina de Bilbao, D. Manuel de Olarte. Declaradas buenas y legítimas capturas iban a Bilbao para la venta de sus productos. Otro subterfugio usado por las autoridades vizcaínas era que considerar que los productos ingleses de los mercantes capturados eran un posible contrabando. Todas estas triquiñuelas legales perjudicaban a los armadores y no es de extrañar que en los primeros años de la guerra hubiese pocos corsarios vizcaínos.

Al final se llegó a una solución de compromiso: el corregidor de Vizcaya, D. Manuel de Navarrete, dio una cédula al ministro de Marina, Olarte, para que reconociese las presas con asistencia del escribano de contrabando. La Corte, por su parte, nombró juez subdelegado en las causas de corso al corregidor de Vizcaya⁸⁰. En la práctica, el Señorío de Vizcaya había logrado sus pretensiones.

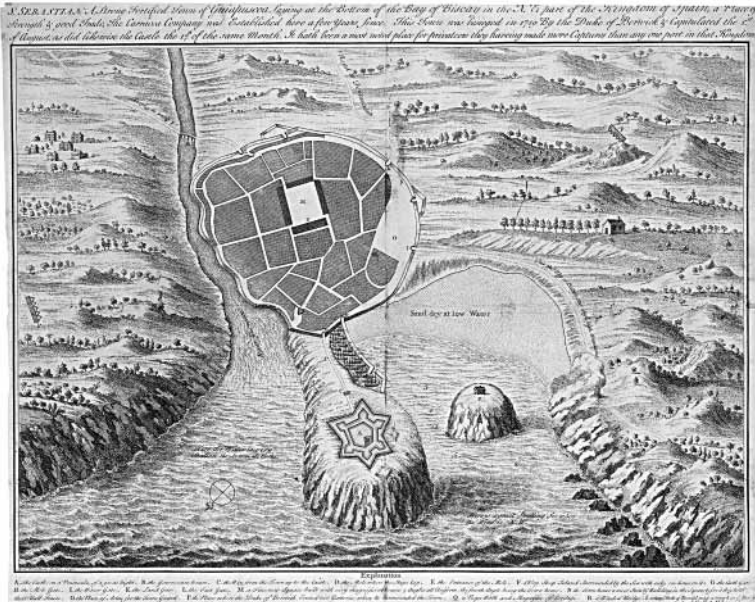
* * *

77. AGS, SM, leg. 536, s.f., informe del intendente Manuel de las Casas al marqués de la Ensenada, 17-enero-1747.

78. En la guerra siguiente la figura del intendente había desaparecido. D. Manuel Diego de Escobedo se autodenominaba “Comisario Ordenador de Marina, Ministro Principal de ella en esta Provincia, Juez de Arribadas de Indias, y del Contrabando de Mar y Tierra” (AGS, SM, leg. 540, s.f., s.d. [año 1762]).

79. AGS, SM, leg. 532, s.f., 27-diciembre-1740 a 8-febrero-1742, papeles sobre dicha captura.

80. Diversos papeles de los años 1741 y 1742 en AGS, SM, legs. 531 y 532.



Mapa inglés de San Sebastián de 1740. En la parte superior se lee –entre otras cosas– que San Sebastián fue una importante plaza corsaria en la que se hicieron más capturas que en ningún otro puerto del Reino. Durante el siglo XVIII Donostia siguió siendo el primer puerto corsario de la Península, especialmente durante los primeros años de la guerra de la Oreja, cuando acudían a la ciudad comerciantes de otros países a comprar las presas. En el reinado de Carlos III se inició la decadencia de su corso por varios motivos, entre ellos el libre comercio con América y la subida de los precios agrícolas. (Colección Hnos. Arbelaz).

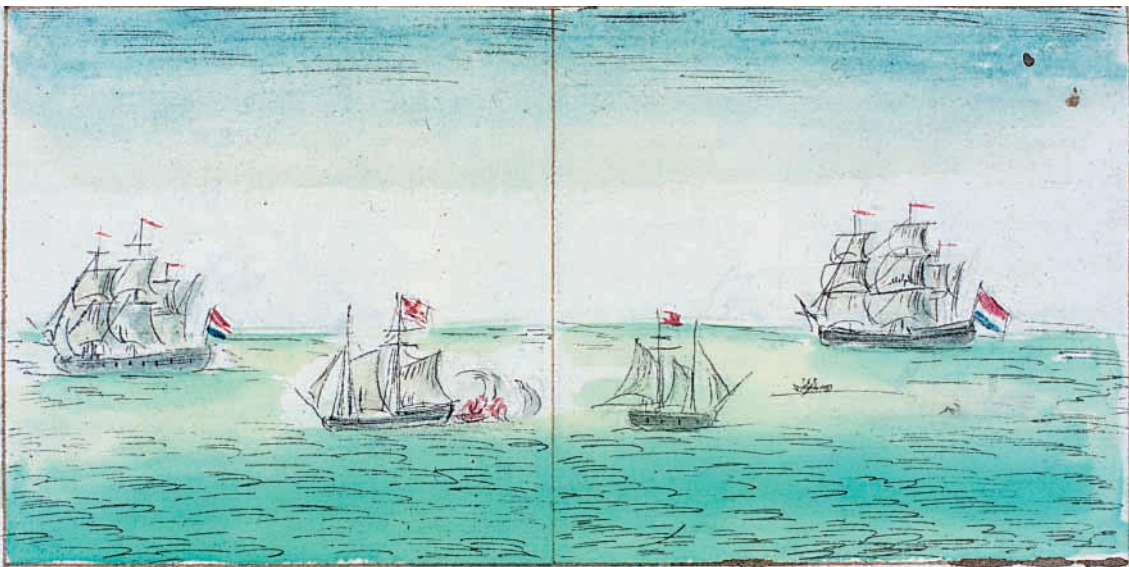
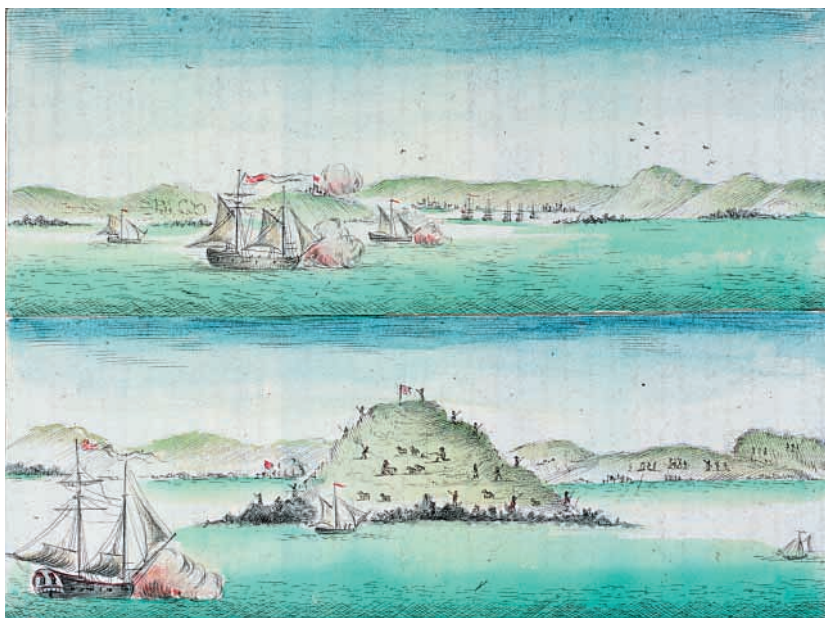


Ilustración del diario de navegación de Juan Pedro Cruz de Belefonte, corsario de origen irlandés, vecino de San Sebastián. El diario narra la campaña corsista llevada a cabo por la goleta donostiarra La Gata en 1762, que partió de Pasajes con tripulación mayoritariamente guipuzcoana. La doble escena describe perfectamente el procedimiento a seguir: el corsario mostraba su bandera (en este caso la Cruz de Borgoña sobre fondo blanco, enseña mercante de España) y la aseguraba con un cañonazo, para después enviar un bote a inspeccionar los documentos de navegación. Si los papeles eran correctos se permitía continuar su viaje al buque detenido. Si, por el contrario, se pensaba que encubría mercancías enemigas se enviaba el mercante a un puerto español para comprobar la autenticidad de su documentación. (Archivo General de Simancas; Mapas, Planos y Dibujos, LVIII-55, Diario de navegación de Juan Cruz de Belefonte, 1762, p. 6a).



Doble escena de la incursión del corsario La Gata en la costa sur de Irlanda. En la parte superior, la goleta donostiarra persigue a una balandra que se refugia bajo la fortaleza de Corqui, próxima al puerto de Cork. Debajo, el desembarco en la cercana isla de Bellicoton en busca de alimentos. Los corsarios vascos encontraban suficientes presas en alta mar por lo que no necesitaban acercarse a las costas enemigas, pero en diferentes guerras hicieron incursiones en el litoral francés o en el inglés, según la época, sembrando el desconcierto entre sus adversarios. (AGS, M, P y D, LVIII-55, p. 7r).



La goleta La Gata huyendo de un paquebote inglés. Como se ve en el dibujo la persecución se hizo con poco viento y el barco corsario, dado su menor tamaño, sacó unos remos en tanto que el buque perseguidor tuvo que recurrir a los botes para intentar, inútilmente, alcanzarlo. (AGS, M, P y D, LVIII-55, p. 9r).

Terminada la guerra de la Oreja, Fernando VI tuvo un reinado pacífico, buscando para España el papel de potencia secundaria que mantenía el equilibrio entre las dos grandes potencias que entonces eran Gran Bretaña y Francia. Por desgracia, esta neutralidad no evitó problemas. Dejando aparte los enfrentamientos internos en la Corte entre los grupos anglófilos y francófilos, el inicio de la Guerra de los Siete Años (1756-1763) también afectó a España, aunque fuese de forma indirecta⁸¹. Su comercio se vio molestado por las detenciones de los corsaires franceses y de los privateers británicos, que buscaban contrabando de guerra o simplemente mercancías para el bando contrario. Los “insultos” de los británicos fueron constantes. El capitán Nicolás Marroquín fue asesinado en una de estas detenciones. En 1758 los ingleses apresaron doce navíos vizcaínos y tres donostiarras que iban a Terranova a cambiar víveres y pertrechos por bacalao; eso sí, con los pescadores galos enemigos de los británicos⁸². Meses antes un barco inglés de 16 cañones, un privateer claramente, apresó dos pingües de Pasajes y los llevó a Bristol. En el viaje encontraron un mercante guipuzcoano y uno de los capitanes apresados pidió “en español y vascongado” que avisasen al armador de ambos buques, don Vicente Zabaleta⁸³. Si algún corsario inglés era capturado bajo la acusación de piratería, su armador y el cónsul británico le negaban su apoyo (y eludían responsabilidades) bajo la acusación de que había delinquido⁸⁴, un subterfugio inadmisibles en la legislación española, en la que se obligaba a entregar fianzas de buena guerra para obtener la patente.

La situación era cada vez más difícil para el comercio hispano, como reconocía el cónsul español en Ámsterdam: “Los ingleses prosiguen, con la mayor insolencia, sus desacatos contra nuestros navíos de comercio, robándolos según su antojo [...]. Varias personas dicen aquí que, si no es protegida con navíos del Rey nuestra navegación, los españoles mismos rehusarán hacer tráfico con bandera propia, pues no hallarán quien así quiera asegurarles sus mercancías, o subirán para ellos tanto los seguros que no puedan aguantarlos”⁸⁵.

No es de extrañar que la paciencia de los armadores de comercio españoles estuviese agotada. Los bilbaínos Ignacio de Ibarra y Juan de Goytia⁸⁶ pedían patentes de corso para estar preparados en el momento de la ruptura de la paz –situación que se veía próxima– y así poder vengarse. Algunos comerciantes perjudicados, especialmente los donostiarras, prepararon ahora buques corsarios. Los abusos constantes de los ingleses estaban originando una reacción en su contra.

La intervención de España en la guerra fue muy corta (desde febrero a diciembre de 1762, fecha en que se acordó la tregua) y desgraciada para las armas hispanas. Los ingleses tomaron La Habana y Manila. Algo se progresó en la colonia portuguesa de Sacramento y en el mismo Portugal, pero lo decisivo fueron las victorias británicas. Se firmó la paz con la recuperación de las plazas tomadas a cambio de la entrega de la Florida (aunque España fue compensada por Francia con la cesión de la Luisiana).

Hubo, según nuestros datos, 77 armamentos de corso en España, destacando ahora, en cuanto al número la zona del Estrecho de Gibraltar, si seguimos a Mario Ocaña Torres en su libro ya citado. El País Vasco se encontraría con la competencia de los corsarios de Bayona, que llevaban varios años atacando al comercio inglés; pero, incluso así, llegaron a armar 15 embarcaciones en San Sebastián y 9 en Bilbao. Como en la guerra anterior, merodeaban por amplias zonas del Atlántico en embarcaciones aisladas para hacer más rentable su botín. Eso exigía portes mayores que en otras zonas, como ya hemos comentado: si la media de la Península Ibérica fue de 73 toneladas, en Vascongadas ascendía a 133 para veinte corsarios de los que conocemos el porte. En San Sebastián la media de tonelaje fue de 119,5 toneladas y en Bilbao de 154,3 (en gran parte gracias al armamento del corsario el *Gran Carlos de España*, que tenía 400 toneladas; sin él, el porte medio de las embarcaciones bilbaínas era idéntico al de las donostiarras). El alto tonelaje nos indica que eran mercantes preparados para la ocasión. Sin embargo, hubo alguno construido específicamente: éste fue el caso del paquebote *San José* (alias *La Fama*), pero curiosamente se le prohibió navegar por mala construcción⁸⁷.

81. Véase OTERO LANA, Enrique: “La intervención de Carlos III en la Guerra de los Siete Años. La acción de los corsarios españoles”, en *Revista de Historia Naval*, nº 65 (1999), pp. 79-91.

82. AGS, SM, leg. 539, s.f., 11-diciembre-1758.

83. AGS, SM, leg. 539, s.f., 19-julio-1758.

84. AGS, SM, leg. 538, s.f., 11-marzo-1758. En este privateer inglés los tripulantes eran de muchas nacionalidades. Estaba compuesta de nueve venecianos (entre ellos, el capitán), tres genoveses, tres malteses, dos griegos, un negro de “Ginea”, que era esclavo del capitán, y un único inglés. El barco había sido armado en Gibraltar y fue llevado a Barcelona una vez apresado.

85. AGS, SM, leg. 539, s.f., 17-abril-1759.

86. AGS, SM, leg. 539, s.f., 21-diciembre-1761.

87. AGS, SM, leg. 540, s.f., 31-mayo-1762, informe de D. Manuel Diego Escobedo. Desde Aranjuez se dio orden de que esta embarcación no navegase por el evidente riesgo para sus tripulantes con fecha de 7 de junio.

La guerra fue demasiado corta para que los armamentos llegasen a ser rentables. A partir de la documentación conocemos 59 presas para todos los corsarios españoles, aunque evidentemente no están recogidas todas las que se hicieron. Tomando un caso extremo, el *Gran Carlos de España*, con 400 toneladas de porte, armamento de 28 cañones y tripulado por 211 hombres, salió a su primera campaña el 2 de diciembre de 1762. Sólo hizo dos presas, según nuestros datos: el navío inglés *L'Elisabeth*, declarado buena presa pero reclamado por los ingleses, y el mercante *La Carolina*, tomado ya en plazo inhábil y dado por libre. Los armadores de corso vascos, con embarcaciones más grandes y mejor armadas y tripuladas, por tanto con mayores inversiones previas, serían los más perjudicados por este final tan abrupto de la contienda.

De esta guerra tiene interés anecdótico el diario ilustrado que hizo Juan Pedro Cruz de Belefonte. Este armador y capitán era hijo de un irlandés avecindado en San Sebastián y con su goleta *La Gata* hizo una salida entre el 2 de abril y el 5 de marzo. La campaña no fue demasiado afortunada: en su recorrido por el Atlántico se encontró con muchos mercantes, pero todos neutrales, y tuvo que acercarse a las costas de Irlanda y Cornualles para obtener alguna presa. Son sus ilustraciones más que el diario en sí mismo lo que lo convierte en un documento interesante⁸⁸.

EL CORSO LABURDINO EN EL SIGLO XVIII Y LA ÉPOCA DE LA REVOLUCIÓN FRANCESA

Durante el reinado de Luis XV el corsarismo laburdino resurgió cuando Francia declaró la guerra a Inglaterra en 1744. Hacía años que el corso guipuzcoano estaba siendo muy potente y para los ingleses terriblemente efectivo. Sin embargo, mediada la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-48), estaba entrando en crisis: las presas ya no eran tan numerosas como al inicio del conflicto, las unidades menores de la Royal Navy protegían los mares del sur de Irlanda y Gran Bretaña, los largos juicios de los mercantes neutrales habían desilusionado a muchos corsarios y los armadores temían perder lo obtenido anteriormente si persistían en su actividad. El intendente de Marina donostiarra, don Manuel de las Casas, hacía notar que mientras en San Sebastián prácticamente no había armamentos, en Bayona funcionaban 16 ó 18 fragatas corsarias. Daba por olvidado que en 1741 había 22 corsarios en activo en el puerto donostiarra y en 1742 aún eran 19; después habían decaído rápidamente. Algún capitán bayonés tuvo bastante éxito, como Tournès, que, antes de ser capturado por los británicos, hizo 36 presas. En cuanto las embarcaciones laburdinas de la época (nos referimos tanto a esta guerra, como a la posterior de los Siete Años) eran similares a las españolas: la fragata *Lion* estaba armada con 20 cañones y tripulada por 272 hombres; la goleta *Minerva* llevaba 4 cañones y 14 pedreros, y era manejada por 63 hombres; el corsario *Sauveur* portaba 8 cañones de a 4 libras y 10 pedreros y estaba marinada por 90 tripulantes.

La última gran época del corso vascofrancés se inició con la República y continuó durante el Imperio. La Marina francesa quedó muy debilitada por los excesos revolucionarios, ya que la práctica totalidad de su oficialidad era de origen aristocrático y los que no fueron perseguidos se exiliaron. Sólo alguna figura destacada como el almirante Villaret-Joyeuse se atrevió a continuar en su puesto, demostrando un valor personal fuera de toda duda (para empezar, no renunció a sus convicciones monárquicas, aunque sirvió fielmente al nuevo gobierno). Se puede objetar que el Ejército francés sufrió al principio de las guerras revolucionarias una gran falta de oficiales preparados, pero el espíritu revolucionario de las tropas galas, la aparición de nuevas tácticas (como el ataque en columnas de batallón) y una nueva generación de oficiales pronto empezó a darle grandes victorias. La oficialidad naval, que tenía una preparación más compleja, no era tan fácil de sustituir⁸⁹.

Además, la Convención, en su extremismo jacobino, pretendía abolir las diferencias entre la marina de guerra y la marina mercante: "Ha sido la aristocracia quien inventó esta distinción absurda entre la marina militar y la marina mercante. En tiempo de paz, los barcos de los armadores y los barcos del Estado deben concurrir juntos a la prosperidad del comercio y, en tiempo de guerra, a la defensa de la patria"⁹⁰. Pero desde el siglo XVI la construcción naval militar estaba muy especializada y, a pesar de esta proclama, los navíos de guerra revolucionarios, por lo que sabemos, nunca llegaron a realizar un

88. Para más detalles, OTERO LANA, Enrique: "El curioso diario de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte (1762)", *Revista de Historia Naval*, nº 83 (2003), pp. 7-21.

89. A pesar de todos estos problemas, se dio una cierta recuperación de la Marina francesa durante el Directorio y la época napoleónica; pero sin poder competir con la Marina de Nelson.

90. RECTORAN, Pierre: *op. cit.*, pp. 299-300 (traducido del francés).

viaje mercantil (para el que estarían mal adaptados por su construcción más robusta –necesaria para resistir las balas del enemigo y el retroceso de sus propios cañones– y la existencia de cubiertas de artillería en vez de amplias bodegas, todo lo cual reduciría mucho su capacidad de carga comercial).

Todo esto contribuyó, como ya dijimos, a quebrantar a la Marina de Guerra francesa, minando la disciplina tan necesaria en los barcos de guerra; pero, por el contrario, favoreció a los corsarios. Por una parte, el descenso de la efectividad de la Marina hizo buscar la victoria atacando al comercio enemigo y no intentando una batalla naval decisiva; por otra, los armadores encontraban muchos marineros que rehusaban servir en los barcos de guerra de la Marina (por mucha revolución que hubiese, el servicio seguía siendo muy duro y había un resto de disciplina), prefiriendo el ejercicio más libre, aunque también más arriesgado, del corso.

No hay en Bayona grandes figuras como Robert Surcouf⁹¹, natural de Saint-Malo aunque actuó preferentemente en el océano Índico, pero la actividad de los corsarios bayoneses fue, tal vez mayor que épocas anteriores. En la guerra de la Convención contra España (1793-95) dominaron el mar Cantábrico⁹². Aunque lo decisivo fue el avance de los ejércitos revolucionarios, que llegaron a ocupar casi todo el País Vasco, la acción corsaria casi interrumpió el comercio español en las costas cantábricas.

En la lucha contra Inglaterra la hazaña más famosa fue la de la corbeta la *Bayonesa* o *Baïonnaise*, mandada por el capitán Edmond Richer, construida y aprestada por la casa Bastiat, Dufourc e hijos, y armada con 24 cañones de 7 o 20 piezas de artillería de a 8 (las versiones difieren). El 14 de diciembre de 1798 logró tomar por abordaje a la fragata inglesa *Ambuscade*, armada con 42 cañones de 24 y 18 libras. Un enfrentamiento que, en buena lógica, tenía que haber terminado con la rendición, si no destrucción, de los franceses.

Los corsarios vascofranceses también se hicieron eco de las innovaciones técnicas de la época: el *Invincible Napoléon*, en activo en 1809, estaba armado con 12 carronadas, un tipo de cañón de corto alcance y gran calibre que sustituyó con éxito los antiguos pedreros e incluso, a corta distancia, a las piezas normales de artillería.

Como última observación en Francia, incluso durante la Monarquía, se tiende a los nombres laicos, frente al santoral tan típico de los españoles (si bien los barcos corsarios del siglo XVIII solían tener un segundo nombre más mundano). Así vemos nombres como el ya citado de la *Baïonnaise*, la *Decidé*, *Léger*, *Aigle*, *Aventure*. Antes de la Revolución las mujeres nobles aparecían como las protectoras de las embarcaciones, pues encontramos una *Duchesse de Chartres* y otra *Duchesse de Polignac*. Con la caída del Antiguo Régimen, aparte de nombres propagandísticos (como la *Citoyenne française*; parece que lo femenino sigue siendo protector), se bautiza a los barcos con el héroe del momento: *Général Augerau*, *Général Dumauried* o *Amiral Martin*. Durante el Imperio no podía faltar un *Invincible Napoléon*.

TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS Y DECADENCIA DEL CORSO GUIPUZCOANO

Cuando Carlos III entró en la Guerra de Independencia de las 13 Colonias o de Estados Unidos, como se prefiera, tenía como uno de sus principales objetivos el recuperar el Peñón de Gibraltar. Todos los esfuerzos de la Armada Real y de los corsarios particulares contratados por la Corona se centraron en este objetivo, ejerciendo un férreo bloqueo marítimo. Gracias a éste, se consiguieron bastantes presas en el Estrecho⁹³. También fue muy activo el corso catalán⁹⁴, en parte para defenderse de los ataques de los corsarios menorquines hasta que la isla fue tomada por las fuerzas francoespañolas en 1782.

El corso vasco prácticamente no existió y el motivo fue que los armadores habían encontrado una inversión menos arriesgada: el comercio con América. Ya en 1765, se había concedido a varios puertos, entre ellos el de Santander, el comercio con diversos puntos del Caribe y en 1778 se autorizó el

91. En esta misma época el pirata de origen vasco Jean Laffitte actuó en el golfo de Méjico desde sus bases en el sur de los Estados Unidos; pero al no ser un corsario, sino un pirata, no entra en nuestro estudio, así como tampoco hemos tratado del filibustero Michael le Basque en el siglo XVII.

92. Ver el artículo de Aingeru ZABALA "La guerra en el mar", *Letras de Deusto*, nº 65 (1994), pp. 61-88.

93. Aunque no trate el tema directamente, debe verse el artículo de Marina ALFONSO MOLA: "La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El corso de la Armada (1778-1802)", en LÓPEZ NADAL, Gonçal (ed.): *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, Palma de Mallorca, 1990, pp. 231-247.

94. MARTÍNEZ SHAW, Carlos: "Un mal negocio: el corso catalán durante la Guerra de las 13 colonias", en LÓPEZ NADAL, Gonçal (ed.): *op. cit.*, pp. 189-199.

Grabado de Goupil a partir del óleo de Louis-Philippe Crépin (1772-1851) que representa la toma, en 1798, de la fragata inglesa la *Ambuscade* por la corbeta la *Bayonnaise*, un barco más pequeño y de armamento muy inferior. En el dibujo se refleja bastante bien el apelotonamiento y la confusión de un abordaje a través del bauprés o palo inclinado de proa. La hazaña francesa fue reflejada en varios cuadros, siendo el más conocido el de Louis-Philippe Crépin (Musée National de la Marine, Paris).

En general los corsarios limitaban el uso de la artillería ya que podía dañar gravemente a la presa, a la que después había que llevar a puerto, o incluso hundirla, lo que hacía desaparecer el botín que era el incentivo del corso. Por eso, si fallaba la intimidación, se solucionaba el enfrentamiento mediante el abordaje, tras un acercamiento por la popa del barco enemigo (uno de los puntos "ciegos" en la defensa de las embarcaciones a vela).



libre comercio con América en general. El País Vasco quedó fuera de la concesión a causa de sus exenciones aduaneras. Se hizo excepción de Méjico, reservado a Cádiz, y de Venezuela, monopolio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Aunque el puerto de San Sebastián estaba excluido de esta gracia (se le concedería en 1788), los armadores marítimos de la ciudad aprovecharon la ocasión para comerciar con las colonias a través de Santander. Prácticamente en todas las patentes donostiaras se indica que las embarcaciones van como "aviso", "registro" o sencillamente como mercantes a Hispanoamérica, siendo su puerto de salida el de Santander y su destino La Habana. Por ello, las patentes son de "corso y mercancía". En algún caso se indica la duración prevista para el viaje, "ocho meses". La única petición que podría ser de un corsario propiamente fue rechazada porque todos los armadores eran franceses y se recelaba que la tripulación también lo fuera⁹⁵. Había un claro temor a que estos corsistas fuesen incontrolables. En Bilbao sí que hubo un armamento corsario, tal vez para vengar el apresamiento de algunos mercantes vizcaínos.

Como se puede ver el corso vasco había desaparecido, pero no por presión del enemigo o por la menor combatividad de los marineros guipuzcoanos o vizcaínos, sino por simple evolución económica. El comercio con América se abría ahora como una posibilidad más rentable y productiva, dando salida a los productos vascos o a los comprados al resto de España. Carlos III, al romper el monopolio de Cádiz y permitir el libre comercio, daba una oportunidad de desarrollo comercial hasta ahora inexistente. No hay que olvidar que el comercio con el resto de Europa era muy competitivo y que el mercado americano continuaba reservado, por lo menos en teoría, a los españoles. Los armadores guipuzcoanos y vizcaínos no iban a dejar pasar la ocasión... Y esto significaba, en la práctica, el fin del corsarismo vasco.

El progreso económico puede traer problemas. El libre comercio con América dio lugar al enfrentamiento entre los que deseaban defender los fueros tradicionales (con la existencia de las aduanas internas con el resto de la Corona de Castilla) y quienes buscaban un mercado más extenso que el País Vasco. Al igual que Bilbao en el Señorío de Vizcaya, en la Provincia de Guipúzcoa la ciudad de San Sebastián, metida de lleno en el comercio ultramarino, fue partidaria de los cambios económicos⁹⁶. Por otra parte, el régimen foral y sus fronteras internas favorecían a los propietarios rurales. En el siglo XVIII se había dado una tendencia alcista en los precios agrarios y, en consecuencia, un hambre de tierras. El mantener las aduanas internas con el resto de los territorios de la Corona de Castilla permitía mantener altas estas cotizaciones de la producción agrícola. Era un enfrentamiento más económico que ideológico entre los comerciantes que, siguiendo las aspiraciones comerciales

95. AGS, SM, leg. 542, s.f., 8-octubre-1779.

96. RODRÍGUEZ GARRAZA, P.: "Fueros, liberalismo y carlismo en la sociedad vasca (1770-1841)", en *Euskal Herriaren Historiari Buruzko Biltzarra / Congreso de Historia de Euskal Herria*, t. IV: *Antzinako Erregimenaren Krisia / La Crisis del Antiguo Régimen*, San Sebastián, 1988, p. 305 sq.

de la época, eran partidarios de obtener un mercado amplio y los terratenientes favorables a unos precios elevados en un mercado más restringido y protegido⁹⁷.

No quiere esto decir que en guerras posteriores no hubiese alguna petición de patente, pero siempre fueron escasas⁹⁸. En 1793, durante la Guerra de la Convención, el Consulado de San Sebastián (ya no un armador particular, sino el conjunto de los comerciantes donostiarras) armó la fragata *San Antonio*, con 20 cañones. Más peticiones de patentes hubo en Bilbao, aunque algunas parecen de corso y mercancía. También en Vizcaya se armaron pequeñas embarcaciones de corso en pequeños puertos (Lequeitio, Bermeo, Elanchove, Ondarroa). Los posibles nuevos armamentos que se podrían haber hecho en Guipúzcoa quedaron en nada al ser invadida la Provincia por el ejército revolucionario francés (aunque en Santander operaba dos lanchas vascas, una, significativamente, llamada *La Guipuzcoana*). Un corsario vizcaíno se cañoneó con un barco inglés. No sabemos si fue porque el británico se negó a la visita o si el español no tenía muy claro quién era el enemigo.

Reanudada, en 1796, la guerra contra Gran Bretaña, no conocemos armamentos guipuzcoanos y sólo tres bilbaínos. De ellos, sabemos que el corsario *Los Dos Amigos* se perdió en Peniche (Portugal), que otro era una lancha cañonera armada por el Consulado de Bilbao como guardacostas y que el tercero actuaba en América... y de éste se duda si tenía patente⁹⁹.

Cuando en 1804 se volvió a entrar en guerra con Inglaterra¹⁰⁰, se armaron diez embarcaciones en San Sebastián. De ellas tres en corso y mercancía para el comercio con América y el resto lanchas que actuaron desde Galicia. Estos últimos armamentos corsarios, muy escasos si consideramos la brillantez del anterior corso donostiarra, se debieron posiblemente a que los ingleses dificultaban el comercio americano y era una solución de circunstancias para obtener beneficios. También hubo algún armamento en Bilbao: un barco en corso y mercancía y dos lanchas guardacostas armadas por el Consulado.

Las Guerras Carlistas llevaron a un destello final, bien débil por lo demás¹⁰¹. Los carlistas carecían de Marina (aunque, sobre el papel, organizaron un Ministerio). El bloqueo de la Armada Real sólo permitía las acciones ofensivas de pequeños corsarios armados por los particulares. En 1836 una trincadura de Lequeitio hizo varias presas y en 1838 el general Zabala organizó en Mundaca una flotilla de tres trincaduras, más pensada para rechazar a los barcos enemigos que para cosear. Según datos de Guillén Tato, en el bando contrario la Real Junta de Comercio de Bilbao (que era una ciudad liberal) y el capitán del barco correo entre Bilbao y San Sebastián pidieron patentes para detener a los mercantes, sobre todo franceses, sospechosos de introducir material bélico en los puertos carlistas. Fuera de las Provincias Vascongadas, Cabrera, el "Tigre del Maestrazgo", organizó una flotilla corsaria en el río Ebro, pero sin resultados decisivos. La Guerra Carlista se libró por tierra y en el mar sólo tuvo importancia el bloqueo, más o menos efectivo, que la Armada Real hizo en las zonas dominadas por los legitimistas.

* * *

En la Edad Moderna fue el corso vasco el más importante de la Península Ibérica, tanto en número como en calidad de sus barcos. Solamente el corso flamenco de Dunkerque y Ostende sería más importante en el siglo XVII, pero su servicio a la Monarquía Hispánica fue mucho más breve (y aquí, desde luego, no tratamos de la importancia posterior de Dunkerque como puerto corsario francés). Los efectos del corso fueron importantes, especialmente en la Provincia de Guipúzcoa, ofreciendo una salida a los capitales acumulados, dando una posibilidad (aunque arriesgada) de enriquecerse, proporcionando trabajo a un número importante de marineros con sueldos más ventajosos que en otras navegaciones e introduciendo productos a bajo precio (aunque no en cantidad suficiente para alterar el sistema económico). Para terminar, podríamos añadir que las hazañas de los corsarios permitieron escribir unas de las páginas más interesantes en la historia de las navegaciones vascas, especialmente de la guipuzcoana.

97. Sobre este problema, ver el artículo de Isabel MUGARTEGUI EGUÍA: "Incentivos y dificultades para la inversión del capital mercantil en Guipúzcoa, siglos XVIII y XIX: una comparación con la clase propietaria", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 383-396.

98. Sobre esta contienda debe verse el artículo de Aingeru ZABALA URIARTE: "La guerra en el mar", en *Letras de Deusto*, nº 65 (1994), pp. 61-88. Se pueden obtener datos sueltos a partir del libro de Julio GUILLÉN TATO: *Índice de papeles de la Sección de Corso y Presas*, Madrid, 1953 (referido a los fondos del Archivo General de Marina "Álvaro de Bazán", El Viso del Marqués -Ciudad Real-).

99. AHN, E, leg. 3.525, caja 1, expediente 3, año 1802. El bergantín *El Pilar*, alias *El Vengador* o *El Bercán*, apresó el 31 de agosto de 1801 a un bergantín portugués que viajaba de Bahía a Lisboa y lo llevó a Buenos Aires. Se hizo después del Tratado de Badajoz, pero antes de la Paz de Madrid.

100. Como es bien sabido, la causa inmediata de la guerra fue el alevoso ataque de cuatro fragatas de la Royal Navy a otras cuatro fragatas que venían de América con el tesoro. Las inglesas eran mucho más potentes para que la victoria fuera segura.

101. PARDO SAN GIL, Juan: "La Marina en la Primera Guerra Carlista", en *Ristre*, nº 8 (mayo-junio, 2003), pp. 44-48.

ARMAMENTOS DE BUQUES CORSARIOS EN GUIPÚZCOA Y VIZCAYA

(Según patentes o noticias de actividad)

Puertos Años	San Sebastián	Fuenterrabía	Pasajes	Otros lugares	Total Guipúzcoa	Bilbao y ría	Otros lugares Nerviún	Total Vizcaya	Sin localizar	Total por años
1552-1556 vs. Francia	7?		6?	9?	22? (Deva, 8)					22?
1589-1612 vs. Inglaterra	7?	1		1	9					9
1621-1632 vs. Holanda	83	26	10	14	133	25	12	37		170
1633-1647 Escuadra N.	45	19	14	9	87	7	1	8		95
1648-1655 vs. Francia	3	11		1	15	2		2		17
1656-1659 vs. Inglaterra	30	10	1	3	44	1		1		45
1660-1668 vs. Portugal	26	4	1		31	9	5	14		45
1673-1678 vs. Francia	34	10		2	46		3	3		49
1683-1684 vs. Francia	3	3		1	7	3	2	5		12
1689-1697 vs. Francia	50	31		3	84	4	4	8		92
1702-1713 vs. Inglaterra	28	16		2	46	4	1	5		51
1730-1734 vs. Inglaterra	3				3					3
1739-1748 vs. Inglaterra	63	2	7	1	73	35	2	37	3	113
1762 vs. Inglaterra	15				15	9		9		24
1779-1783 vs. Inglaterra	11				11	1		1		12
1793-1795 vs. Francia	2 + 2				4	5	>7	>12		>16
1796-1802 vs. Inglaterra						3		3		3
1804-1808 vs. Inglaterra	10				10	3		3		13
1833-1839 carlista				4	4	2		2		4 + 2
Total por PUERTOS	422	133	39	50	644	113	37	150	3	797

Las cifras recogidas son las cifras mínimas de los armamentos obtenidas a partir de las patentes concedidas y noticias de la actividad de los buques corsarios, por lo que el número real sería mayor. Sin embargo, al haber posibles duplicaciones (barcos contados dos veces por cambio de armador o capitán) habrá una tendencia a que estas cifras se acerquen a las reales. Los datos de Hondarribia o Fuenterrabía han sido completados a partir de las investigaciones de José Antonio Azpiazu y José Ramón Guevara citadas en las notas. También hay lagunas, como en San Sebastián entre 1648 y 1655.

vs. = versus, contra (se cita al enemigo principal).

1552-1556: la Provincia de Guipúzcoa, en su memorial de 1555, sostenía que sus naturales habían armado 300 barcos en corso durante estos años, pero casi todos serían mercantes que buscaban alguna presa en sus viajes comerciales. Hemos recogido (y con dudas sobre el número) los que parecen ser armamentos corsarios propiamente, según la descripción de su actividad. Posiblemente, con la revisión de otros documentos de la época podríamos dar un número mayor a 22 barcos corsarios como cifra final.

1621-1668: entre ambas fechas las contiendas de la Monarquía Hispánica fueron continuas, enlazando unas con otras. Se inicia con la guerra con las Provincias Unidas de los Países Bajos u Holanda, que termina en 1649 (Paz de Münster-Westfalia), se mezcla con la guerra con Francia, iniciada en 1635 y terminada en 1659 (Paz de los Pirineos), a la que se añade la contienda contra la Inglaterra de Cromwell (1656-59). Terminados estos conflictos bélicos queda la lucha por la independencia de Portugal, que se inicia en 1640 y termina en 1668. Hemos subdividido esta larga contienda según el enemigo predominante, aunque entre 1633-1647 hemos destacado el papel de la Escuadra del Norte enfrentada a holandeses y franceses.

Si consideramos el periodo en su conjunto, las cifras serían las siguientes: armamentos corsarios de San Sebastián, 187, de Fuenterrabía, 70, de Pasajes, 26, y otras localidades de Guipúzcoa 27, siendo el total de la Provincia, 310 embarcaciones dedicadas al corso. En el puerto de Bilbao y la ría del Nerviún, 44 barcos corsarios, y en otros lugares del Señorío, 18, armándose en Vizcaya en total de 62 embarcaciones. Para el conjunto del País Vasco español, el total sería de 372 buques corsarios durante este periodo. Sin embargo y más que en otras épocas, estas cifras pueden ser demasiado altas, pues en este periodo desconocemos el nombre de muchos barcos y varios habrán sido contabilizados más de una vez al constar distintos armadores y capitanes.

1779-1783: la mayor parte de los armamentos donostiarros son mercantes tienen patentes de "corso y mercancía" para comerciar con América desde Santander.

1793-1795: durante la guerra contra la Convención parte de los armamentos guipuzcoanos se hicieron en Santander por el avance de las tropas francesas. Aparecen en *cursiva*. También durante este conflicto se armaron varios corsarios en pequeños puertos de Vizcaya, pero, en general, embarcaciones muy pequeñas, como lanchas.

1804-1808: las lanchas armadas (7) por los armadores guipuzcoanos actúan en Galicia.

1833-1839: en *cursiva y subrayados* los armamentos carlistas (4) y en redondilla los isabelinos (2).