

CORSARIOS Y PIRATAS

¿Quiénes son este pueblo que no son étnicamente ni españoles ni franceses, sino vascos? El tamaño de su país apenas alcanza ciento cincuenta kilómetros de longitud. Sabido es que llegaron a los pies de los Pirineos hace miles de años. La lengua y el grupo sanguíneo, aunque claramente caucásicos, eran los de un pueblo distinto, sin ninguna relación con los indoeuropeos que dominaron Europa.

Los comienzos

Los vascos y el mar

No cabe duda de que los vascos se han contado entre los pueblos que han dado individuos que, por su afán de aventura o por su carácter emprendedor, no han dudado en lanzarse más allá de los horizontes que los costreñían. A pesar de su apego al país, los vascos abandonaron su tierra empujados por la necesidad así como por el gusto por las aventuras, contando a su favor con la vecindad del mar.

Con el paso del tiempo, y aunando esas motivaciones, se dieron en esta parte del Cantábrico buenos ejemplos de corsarios y piratas que comenzaron surcando las aguas que, desde antiguo, sus antepasados habían ido, poco a poco, conociendo y, en la medida de lo posible, dominando. Pues no debemos olvidar, que el corso y la piratería son tan viejos como el comercio, y están íntimamente relacionados con el tráfico marítimo.

Las tradiciones sobre los viajes de marinos vascos y sus relaciones con las tierras del norte están muy extendidas. Mairin Mitchell nos habla de la leyenda en la que el primer rey de Kerry, en Irlanda, fue Eber, que había llegado desde el norte de la Península Ibérica. A fines de la Edad Media se daba como cosa cierta que Juan Zuria, el primer señor de Vizcaya, era nieto de cierto rey de Escocia, hijo de una mujer desterrada de allí por su padre.

Como comenta Julio Caro Baroja, esto no podría ser tomado como verdadero en una sociedad sin una gran tradición marinera. Y tampoco sin una gran tradición marinera, hubieran llegado los marinos vascos en su trayectoria hacia el norte hasta Glasgow y las islas Orcadas.

Pero de la misma manera en que los vascos se abrían camino, fue poco a poco necesario defender la tierra y el mar. La época de los siglos IX y X fue muy atormentada y es entonces cuando aparecen los vikingos, primeros saqueadores que llegaron hasta las costas vascofrancesas, y los normandos.

La costa vasca desde Castro Urdiales hasta Baiona, tiene bastantes refugios y en los de Baiona precisamente y en su puerto concretamente se asentaron los primeros piratas que aparecieron en nuestras costas. Baiona, en ese momento y hasta la segunda mitad del siglo XI, era un foco importante que atrajo a estos piratas, pues era puerto marítimo con cantidad de mercaderes y pescadores, sede episcopal y punto de relación entre Aquitania, Gipuzkoa y Navarra. Precisamente el evangelizador y fundador de la sede episcopal, San León, fue decapitado por los piratas normandos en el siglo IX.

El reto de los normandos y estas apariciones de los piratas hicieron que los reyes comprendieran la importancia de defender sus propias costas, por lo que, a comienzos del siglo IX, aquellos refugios o puertos fueron recibiendo su consideración oficial en forma de fueros, con los que se fundaron las villas, además de por una motivación defensiva, como punto de salida de mercancías en una época de auge comercial castellano.

Las villas

El fuero más antiguo del país fue el de Bermeo, fundado en 1082. En cuanto a Gipuzkoa, en este primer momento, las fundaciones se dieron de esta manera: San Sebastián, antes de 1180; Fuenterrabía en 1204; Guetaria y Motrico, en 1209; y Zarauz en 1237. Más tarde, se irían fundando las siguientes: Villanueva de Oiarso, en 1320; Monreal de Deva, en 1346; Villagrana de Zumaya, en 1347; Belmonte de Usurbil, en 1371; y San Nicolás de Orío, en 1379.

El impulso económico que estas fundaciones produjeron se deja ver ya desde el siglo XII, en que Gipuzkoa y Bizkaia, comenzaron a cobrar una destacada significación económica, con su gran contingente de marinos y pescadores.

Centrándose en Donostia, su fuero fue el primero de la península que tuvo ordenaciones marítimas, pues supuso la creación de un verdadero código marítimo. Luego fue aplicado a todos los municipios guipuzcoanos. Gracias al fuero, el puerto de Donostia, se convirtió en salida natural para los productos de Castilla, que con el tiempo se convirtió en una gran potencia exportadora, especialmente de lana. El carácter marcadamente comercial que San Sebastián fue tomando, además de la consiguiente prosperidad, trajo hacia nuestras costas a piratas y corsarios, de siempre amigos de los bienes ajenos.

Lejos de nuestras costas

Los marinos vascos fueron dejándose ver por todos los mares conocidos, y algunos de ellos, no sólo como comerciantes. En 1282, un cuerpo de voluntarios vascos tomó parte activa en la conquista del País de Gales, junto con el ejército anglonormando. Y como recoge un cronista genovés en 1304,...”pasaron el estrecho (de Gibraltar) gentes del golfo de Gascuña, con navíos llamados cocas y entraron en corso para nuestras naves haciendo no poco daño”.

En la Baja Edad Media los vascos actúan como transportistas de los mercaderes italianos y ponen en comunicación el Mediterráneo con otras zonas del Norte de Europa. Cuando los catalanes necesitaban naves de bordo alto, solían buscarlas en los puertos del norte, como en el País Vasco. Eso quiere decir que el pueblo vasco las armaba, las tripulaba y, al uso de la época, las cedía en alquiler a los reyes y a los extraños.

Y pasando del Mediterráneo al Atlántico, también fueron vistos marinos vascos en 1393, reconociendo las Islas Canarias, o más tarde navegando en las expediciones al golfo de Guinea.

Sobre la presencia marinera vasca en estas zonas, recordemos que, como dice Carlos Clavería, existía en Cádiz, desde tiempo inmemorial, un colegio de pilotos vascos.

Con el paso del tiempo la participación vasca en las guerras que en los siglos XIV y XV enfrentaron a ingleses y franceses se dejó notar. Durante la guerra de los Cien Años (1337-1453), los vascos se enrolaban en naves francesas, en virtud de varios tratados firmados con éstos.

La flota comercial del País Vasco se convirtió en una verdadera potencia. En aquel siglo XIV la unión de nuestra marina se formó hasta que constituyeron su propio Consulado en Brujas, en el barrio de los “esterlines”.

Pero otro escenario y otras actividades reclaman nuestra atención.

Los barcos

Construcción Naval

La construcción naval en el litoral vasco se remonta a los tiempos del comienzo de la actividad de los vascos como pescadores y comerciantes.

Pero fue la presencia de los vikingos y normandos en la desembocadura del Adour la que motivó que en épocas ya muy tempranas las naves vascas se desarrollaran como marina de guerra. En el siglo XI ya aparecen las primeras cocas, que van afianzando los principios de las artes de navegación, a partir de las cuales, se irían construyendo todo tipo de barcos.

Durante este primer período, y hasta mediados del siglo XVI, los constructores eran los mismos propietarios de los barcos. Posteriormente se desarrollaría la industria de construcción naval vasca, que alcanzó su plenitud en el siglo XVI, por la conjunción de factores como la abundancia de bosques de roble y de haya, la tradición marinera, los buenos artesanos, la existencia de puertos y la presencia de una burguesía emprendedora, y con el descubrimiento de América, que desplazó el comercio hacia el Atlántico. Además, la Corona adoptó una política proteccionista, como se desprende de la ordenanza del año 1500, en la que los Reyes Católicos dicen que...”ninguna mercadería ni otra cosa se pueda cargar en navío extranjero, habiendo navío de natural...”

Por todo ello los vascos eran los preferidos como constructores de barcos y sus astilleros llegaron a abastecer en el siglo XVI al Estado y a las provincias vascas. Se hacían naves para la Corona, para América, para el comercio internacional, para la caza y pesca en Terranova y para el cabotaje en el Golfo de Bizkaia.

A fines del siglo XVI se nota cierto descenso en la calidad de los barcos construidos; seguramente por el hecho de que los barcos se hacían de encargo y el constructor ya no era el propietario, con lo que quizás se descuidara algo la fabricación. A partir de este momento se puede hablar de una industria naval como tal.

Circunstancias internacionales, como la derrota de la Armada Invencible, para la que el Rey había embargado numerosas embarcaciones vascas, repercutieron en esta actividad, y el siglo XVII supuso una época de crisis en Gipuzkoa y Bizkaia. Sin embargo en Lapurdi ocurría todo lo contrario y en Baiona se situaba el Arsenal del Rey, donde se construían las naves de la Armada Real francesa.

La evolución de la navegación y de la arquitectura naval dio paso, en el siglo XVIII, a buques más largos y perfeccionados, de la mano principalmente del mutrikuarra Gaztañeta. Los astilleros vascos retoman el liderazgo, principalmente el Arsenal de Zorrotza, y el siglo XVIII constituye una época de resurgimiento, en el aspecto cuantitativo y en cuanto a avances técnicos. Es en esta época cuando la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas colabora a este buen momento fomentando la construcción naval, principalmente en Pasaia. A fines del siglo llega un período de estancamiento y recesión.

La construcción naval supuso una actividad muy diversificada, pues dio lugar a oficios como los carpinteros de ribera, cañoneros, cordeleros, herreros, fabricantes de velas, etc.

En la construcción naval, referida sobre todo a las naves corsarias, jugó un papel muy importante el armador. Este, equipaba y armaba el buque y lo explotaba. Era frecuente que los armadores pertenecieran a los grandes linajes y a los parientes mayores, como Alonso de Idiaquez, superintendente en el siglo XVI de la Escuadra del Norte, quien utilizó el corso. Pero los más numerosos de ellos pertenecían a los estratos más bajos de la hidalguía, de fortuna media, y armaban embarcaciones pequeñas o medianas. Solían ser naturales de los puertos vascos o zonas cercanas. En Donostia hubo armadores profesionales extranjeros, y en Bilbao, los armadores fueron los comerciantes, extranjeros o no.

Los astilleros

Los astilleros comunes eran unas instalaciones sencillas, situadas en la costa o en la ribera de un río, con un carácter provisional. Los astilleros reales, por su parte, eran más complejos y más grandes.

Los principales astilleros del país se situaban en las márgenes del Adour y del Nervión, y en cuanto a Gipuzkoa tenemos noticias de los siguientes:

En Zarautz se fabricaban naos en diversos lugares, entre otros en Gurtarte y en los astilleros de la villa, junto al Palacio de los Zarauz; naves que luego se vendían en Sevilla para el comercio de Indias.

En Lezo, Pasaia y Rentería hubo fábrica de galeones de la Armada de Su Majestad. El Astillero Real de Pasajes, se fundó en 1597. En éste se construyó la "Capitana Real" de mil quinientas toneladas.

En Astigarraga había maeses de ribera en Arcaiza, cerca del arroyo que baja de la casa de Arámburu, en el llamado "astillero viejo".

En Donostia estaba el arsenal sobre el arenal de la Concha y el astillero de Anoeta.

Y junto a ellos estaban los astilleros de Mapil en Usurbil, los astilleros de Santa María de Motrico de tiempo inmemorial, y los de Fuenterrabía.

Tipos de Barcos

Los barcos que se construían en los astilleros de nuestras costas y que, en uno u otro momento, fueron utilizados por los corsarios vascos fueron principalmente los siguientes.

- Cocas. Naves de un palo, de origen nórdico, muy extendidas en el siglo XIV, que ya llevaban timón de codaste, cuya utilización era tanto bélica como comercial.
- Urcas. Embarcaciones de origen holandés, muy mangudas, de gran capacidad de carga, generalmente utilizadas para el transporte y comercio.
- Carracas y Carabelas. Embarcaciones largas y finas, de dos o tres palos y cofa, con velas latinas y posteriormente cuadradas, de una sola cubierta y espolón a proa. Propias para expediciones, su máxima utilización fue en los siglos XV y XVI.
- Naos. Evolución de las carracas, con dos o tres palos, alto bordo de mucha capacidad y fuertes para hacer frente a tempestades y enemigos.
- Galeón. Veleros de los siglos XVI y XVII, con un máximo de cuatro palos y bauprés de varios puentes y gran tonelaje, muy capacitado para la navegación oceánica, para la que adoptó líneas y aparejos que más tarde evolucionarían al navío. Los galeones hacían la carrera de Indias y copiaban de la galera su esbeltez y ligereza, adoptando las velas redondas.
- Pataches, Pinazas, Fustas, etc. Eran barcos menores, de desembarco, enlace o para rondar los bajos de una Armada, que, por extensión, dieron nombre a otros barcos de pequeño tonelaje. En nuestras costas se llamaban pataches a los buques viejos, usados en el cabotaje o en otros menesteres.
- Fragatas y Navíos. Embarcaciones ya muy evolucionadas, de gran tamaño y desplazamiento.

No se construían naves específicamente para el corso, además de que hasta el siglo XVII, no se diferenciaban muy bien los barcos de guerra y los mercantes. La ley sólo especificaba que las embarcaciones corsarias, deberían de ser "navíos de parte de trescientas toneladas abajo", y así fueron casi siempre, aparte de que en las costas francesas era más práctico navegar en

embarcaciones menores. Las embarcaciones corsarias se podían comprar, pero nunca tenían que ser extranjeras.

Corsarios vascos

Notas previas

Gipuzkoa ha vivido siempre de espaldas a la larga epopeya que muchos de sus mayores vivieron en las costas y los mares, epopeya excepcionalmente escrita por los pocos descendientes de aquella legión de navegantes, pescadores, constructores navales y corsarios que dejaron desde entonces de ser actores principales de la poderosa acción que los movilizó.

Ha sido luego suficiente dejar pasar los tres últimos siglos de historia en silencio para borrar casi en absoluto la identidad vasca de sus señas de vida marítima.

En lo que a los corsarios vascos se refiere, este silencio es comprensible, en parte, debido a la oscuridad que ha rodeado a muchos de ellos. La razón estaría –según Michel Iriart- en la costumbre que tenían muchos armadores de quemar todos los documentos relativos a aquellos que los enriquecieron muy a menudo. Por otra parte muchos corsarios se distinguieron únicamente en un viaje o crucero y con este dato sobresaliente no se ha podido indagar más sobre sus orígenes, vida y campañas anteriores y posteriores al hecho único que les dio renombre.

Es necesario dejar claro que los corsarios no nacieron con vocación de robo, sino de mar, pues la pesca fue, en un principio, la actividad fundamental que les ocupó. Nacidos entre los montes y el mar, ésta les pillaba demasiado próxima y muchos se dedicaron a ella, pescando y comerciando. Más tarde se armaron para defenderse de los peligros que los piratas extranjeros les suponían y sólo después de armarse, se dedicaron a piratear por su cuenta.

Así, los corsarios, además de pescar y comerciar, se dedicaban al robo. En ello tuvieron mucho que ver las “patentes de corso”, es decir, el permiso que un rey daba a sus súbditos marinos para perseguir a los enemigos de la Corona hasta apropiarse de lo que éstos portaran. A un corsario un rey daba permiso para robar y otro le colgaba por lo mismo.

En la concesión de este permiso se diferenciaba un corsario de un pirata. El corsario, pues, recibía la patente de corso de la autoridad real o de un gobierno, para hacer la guerra a otra nación o para interrumpir su tráfico comercial. El pirata, era un ladrón que robaba también en el mar, pero sin permiso alguno.

Las patentes de corso

Francia y luego Inglaterra inauguraron en el primer cuarto del siglo XVI la piratería en corso al enemigo –con permiso del rey- contra el tráfico español de Indias, saltándose las bulas papales y la prohibiciones del Concejo de Indias y de la Casa de la Contratación y luchando contra el monopolio ejercido por España sobre unas colonias ricas en plata.

El interés de los reyes españoles por impedir los robos y dificultar el comercio de sus enemigos encontró el medio útil, al dar patente al asalto y robo de las naves hostiles, en las figuras de los aguerridos y experimentados lobos de mar que poblaban las villas de la costa vasca. La Corona les amparaba con la condición de molestar a sus enemigos en sus barcos, por lo que comenzaron los vascos a dedicarse a tan lucrativo empleo, sobre todo sino era época de ballenas.

Las primeras patentes de corso a los vascofranceses no se dieron hasta 1528, aunque hay que decir que los labortanos, fueron de todo: corsarios, piratas, filibusteros y bucaneros. Para nuestras provincias tenemos testimonios de fines del siglo XV, como las cédulas expedidas en 1497 y 1498

por Fernando el Católico, que permiten el corso sin restricción alguna a los guipuzcoanos y vizcainos.

Veamos una patente de corso. Valga para tal ejemplo la que tenía la fragata “Nuestra Señora del Rosario”, construida en el siglo XVII en San Sebastián.

“En virtud de la presente, permito al dicho capitán, Pedro de Ezábal, que en conformidad de las Ordenanzas del Corso, de 29 de diciembre de 1621 y 12 de septiembre de 1624, puede salir a corso con la referida fragata gente de guerra, armas y municiones necesarias, y recorrer las costas de España, Berbería y las de Francia, pelear y apresar los bajeles que de la nación francesa encontrare, por la guerra declarada con aquella Corona; y a los demás corsarios turcos y moros que pudiere; y a otras embarcaciones que fueren de enemigos de mi Real Corona, con calidad y declaración que no pueda ir ni pasar con su fragata a las costas del Brasil, islas de las Terceras, Madera y Canarias, ni a las costas de las Indias con ningún pretexto...

Dada en Madrid, a 28 de agosto de 1690.

Yo, el Rey”.

Las mercaderías arrebatadas eran entregadas por los corsarios a las autoridades, Justicia Real o gobernadores de la provincia.

Lo que ocurrió es que algunos corsarios siguieron practicando el robo, unas veces sin esperar la bula real, otras veces con la patente caducada, y otras tantas en temporadas de paz entre España y sus enemigos. Todos estos últimos solían estar mal vistos por los convencionalismos y se les denominó “piratas”.

En Gipuzkoa, concretamente, las patentes de corso las tramitó en un primer momento la propia alcaldía de San Sebastián, hasta que el Consulado, años más tarde, se ocupó igualmente de ello, y ambos sentenciaron sobre la legitimidad de cada aprensión que entraba en el puerto. Luego las Reales Ordenanzas del Corso señalaban el reparto del botín. Según éstas la artillería y los prisioneros correspondían a la Justicia Real, mientras que el barco y su mercadería se quedaban para la familia corsaria, repartiéndoselo proporcionalmente entre los armadores, el capitán y toda la marinería, según la antigüedad de cada uno en la nave.

Cómo y dónde actuaban

La habilidad de los hombres, la decisión de los capitanes y la codicia de la marinería, incluyendo la de los armadores, eran condiciones de las que abundantemente disponían aquellos navíos para el corso y la piratería.

Una vez instituidos como tales, el número de corsarios vascos fue creciendo rápidamente, situándose a lo largo de toda la costa vasca, y el campo de sus actividades se extendió en proporción.

Las bases principales de los corsarios guipuzcoanos, estaban en Donostia, Pasaia y Hondarribia, y su campo de acción se extendía en un primer momento hasta el Canal de la Mancha en Inglaterra. Más adelante este campo se amplió hacia el norte de Europa, las costas americanas y las costas de la Berbería, en el norte de Africa.

Las naves de los corsarios eran de propiedad particular y estaban fletadas por su propietario. Normalmente eran elegidas por su velocidad y su poco calado.

El método principal de combate era el abordaje, combinado con el uso de la artillería. De todas formas no iban excesivamente armados, si no que al confiar sus victorias a los abordajes, permitían que así el barco apresado sufriera menos daños, pues luego tenían que venderlo. Normalmente preferían el merodeo al acecho, es decir, navegar en busca de presas en vez de esperarlas en un punto fijo, aunque se combinaran las dos tácticas. Otras veces se esperaba en el puerto a que llegase información sobre los mercantes enemigos. Los corsarios navegaban sobre todo

en solitario, a veces en parejas y pocas veces, cuando el enemigo era fuerte, en grupos mayores, pequeñas flotillas, donde el reparto justo de las presas se hacía difícil y era menor.

En cuanto a las presas, unas veces simulando adentrarse a la caza de ballenas, podían hacer presa en navíos pesqueros ingleses y franceses; y otras veces, aprehendían las bodegas de los mercantes, cargados de vino, paños, sedas, brea y resina. Los navíos atacados, por consiguiente, formaban para defenderse convoyes y obligaban a los corsarios a organizar multitud de planes para apoderarse de ellos. También existió el rescate como forma de botín, es decir, el canje de los prisioneros hechos por los corsarios por dinero o, en ocasiones, el canje de estos prisioneros por ciertas personas.

Por último nos queda reseñar la importancia del corso, sobre todo en lo que a nuestras costas se refiere, si lo deducimos del número de corsarios que hubo.

Parece que las tripulaciones de las embarcaciones del corso fueron muy numerosas. En el Golfo de Bizkaia y durante el siglo XVII, siglo de oro del corso vasco, las tripulaciones de las embarcaciones corsarias eran proporcionalmente más numerosas que las que incluían las embarcaciones de la Armada Real.

En las expediciones lejanas este número se reducía por la necesidad de mayor cantidad de bastimentos.

El corso, pues, exigía un gran número de tripulantes y la población vasca no era tan numerosa, por lo que se recurría a levas. Las embarcaciones corsarias en activo, aunque muy numerosas, eran limitadas y solo salían cuando volvían las tripulaciones de otras que habían estado en el mar.

La vida a bordo

La Tripulación

Entre la tripulación de un gran buque corsario la figura principal era el capitán que era el intermediario entre los armadores y los tripulantes. Decidía a la hora de entablar o no combate y hacía guardar la disciplina en el buque. El teniente de capitán sustituía al capitán en caso de enfermedad o muerte de aquel y hacía una de las guardias. El maestre de fragata supervisaba el gobierno náutico y administraba los bastimentos. El piloto dirigía la navegación y ordenaba a los timoneles. El contramaestre dirigía la maniobra a las órdenes del capitán y era el responsable del aparejo y de la protección antifuego. El guardián era su ayudante y se ocupaba de la limpieza del buque, de las embarcaciones menores y de los grumetes. En la marinería había tres categorías: los marineros, los grumetes y los muchachos; los dos primeros se ocupaban de las velas y la navegación en general y los terceros atendían a la limpieza, la comida, los cordones para los cabos y los rezos a bordo. Además estaban el condestable, que cuidaba de la artillería, los artilleros, los soldados para el abordaje, el carpintero, el capellán, el escribano y el cirujano. Existían también dos oficios típicos de los buques corsarios: el cabo de presa, que gobernaba el barco capturado hasta el puerto y lo vendía, y el veedor de la fragata, que controlaba lo que sucedía en el viaje, el comportamiento de la tripulación e impedía el fraude.

En navíos más sencillos esta tripulación se reducía a las figuras imprescindibles.

La procedencia de la tripulación era local o zonal. A veces venían de otras partes de la provincia e incluso de fuera de ella. Y los había extranjeros, como los laburdinos, flamencos e irlandeses, aunque no era lo más normal. Era frecuente que el piloto fuera francés, para actuar en la zona francesa y porque la mayor parte de la marinería euskaldun era más ducha en el aparejo y la cuerda que en el pilotaje. La mayoría no entendía el castellano, mientras que los marinos con mayor experiencia eran bilingües. Su origen social era la clase baja y sólo una minoría sabía escribir.

La vida a bordo

La vida diaria de cualquier corsario o marino vasco se desarrollaba a bordo de la siguiente manera:

La marinería vivía en la cubierta. Durante el día solía haber varios turnos de guardia que eran de cuatro horas cada uno. Con la luz empezaba la faena: mantener limpias las cubiertas, repasar e izar las velas, trepar por los palos y atajar cabos. Cada media hora un grumete cantaba la hora, acompañada de un Pater y un Ave María.

El marino por la mañana recogía la estera o manta donde había dormido, estiraba su ropa, se lavaba en un cubo, desayunaba frugalmente (bizcocho, galleta, ajos, queso y alguna sardina asada), achicaba el agua que la nao había hecho durante la noche y ponía en orden su baúl o arca. Esta contenía la vestimenta de cualquier corsario o marino, compuesta por camiseta de lana, blusa, calzas, capuz o cogulla, tal vez una capa corta y un bonete. Cada cual vestía a su manera y sólo los marinos vascofranceses conocieron el uniforme a partir del siglo XVII. Los capitanes y oficiales vestían con más elegancia.

Para satisfacer sus necesidades naturales, se defecaba u orinaba sobre el mar, para lo que se cogían de las cuerdas del aparejo o de la tabla que pendía sobre las olas y la llamaban “Komunak” o “los jardines”.

La única comida verdadera y caliente era la del mediodía, para lo que existía un marinero o cocinero a quien se permitía guisar en unos enormes calderos de hierro, colocados sobre una lumbre al descubierto. La comida era abundante pero monótona. Se utilizaba aceite, ajos, alubias, habas, garbanzos con cecina, tocino, bacalao o sardina en salazón, carne salada, bizcocho o galleta de harina de trigo, todo ello almacenado en la parte más seca de la nao. La miel sustituía al azúcar y el vino estaba racionado por hombre y día por ser caro. Cada cual recibía su ración de rancho en una escudilla de barro o en un plato de madera; una cuchara de madera y un puñal completaban la vajilla. La hora de comer era la hora de bullicio.

Se dormía también en cubierta, cada uno en su rincón. Sólo el capitán tenía una habitación particular, y esto en los últimos siglos del corso. Además no existían camas, sino hamacas.

También se hacían turnos de guardia por las noches y antes de ello se convocaba a oración. Luego cada media hora sonaba una tonadilla ritual y cada hora se cambiaban el timonel y el vigía.

La falta de higiene, el hacinamiento en cubierta y la monótona comida eran excelentes semilleros de enfermedades. La mala nutrición les daba una precaria resistencia a las enfermedades y el peligro de morir de una epidemia a bordo era muy grande. La enfermedad más común era el escorbuto, aún sin descubrir, que se debía a la falta de vitaminas. Sólo los oficiales tenían provisiones particulares (higos, pasas, mermeladas, uvas,...) que contenían ciertas dosis de las necesarias vitaminas. La sífilis fue otra enfermedad muy común, con una especial virulencia en el siglo XVI.

El barbero solía ser la persona entendida en enfermería a bordo. Gran parte de su trabajo consistía en extraer objetos, cicatrizar, cauterizar y coser o cortar miembros. El tratamiento consistía en sangrías, medicinas vegetales,... y el equipo lo componían el mortero, las especias, el tallador, las hierbas medicinales y el aguardiente.

La disciplina y los prisioneros

En los buques corsarios vascos no se podía condenar a muerte a los marineros por muy grave que fuera su falta. De manera que libres del temor a los castigos duros, o más extremos, los tripulantes mostraban muchas veces una gran indisciplina. No obstante existían castigos, como el paso por debajo de la quillas, que a veces equivalía a la pena de muerte. Frente a ellos, los vascofranceses eran más duros en las costumbres y en los castigos, existiendo el castigo corporal y

costumbres de iniciación –atar al recién llegado al mástil y golpearlo- que, pese a ser prohibidas por las autoridades, subsistieron. Al asesino se le ataba al cadáver de su víctima y se le arrojaba al mar.

El trato a los prisioneros era benigno, si éstos eran europeos. Se libertaba a quienes no hubieran ofrecido mucha resistencia, dándoles bastimentos, y se les quitaba los bienes a los que habían peleado bien. El castigo era para los que habían intentado volar su propio barco durante la lucha y consistía en la horca, aunque más tarde, se utilizaron los latigazos.

Las creencias

El mundo mariner vasco no es tan rico en mitos y creencias como lo es el mundo de tierra adentro. La tradición mitológica marinera vasca ha estado siempre prácticamente asimilada a la de otras zonas marineras. Y los corsarios vascos, creían en lo mismo que el resto de las gentes del mar de nuestras costas.

En todo el País Vasco ha habido una gran tradición sobre las brujas, un ingenuo mundo brujeril que poco tenía que ver con el satanismo. Estas creencias estaban profundamente arraigadas no solo en el País Vasco rural e interior, sino también en la costa.

Zarautz, Getaria... son villas con un fuerte arraigo de “sorginak”, cuyas tradiciones, leyendas e historias están íntimamente relacionadas con la vida cotidiana y con la dinámica propia de una sociedad marinera. Muchas veces era un mundo semioculto por el miedo y el temor que estas “sorginak”, “laminak” o “gaizkinak” inspiraban. “Direnik, ez da sinistu bear; ez direla ez da esan bear”. Los arrantzales de kostalde nunca hacían mención a las brujas, y si sus mujeres hablaban de ellas mientras ellos estaban faenando, no pescaban. En estas tradiciones las brujas aparecen persiguiendo a pescadores y marinos, convertidas en olas. En Donibane Lohitzun (San Juan de Luz) las “brujas se vanagloriaban de haber ido volando (desde aquel su pueblo) hasta Terranova; subían a los mástiles de los navíos y con sus polvos endemoniados maleficiaban a marinos y pescadores”. Además solían provocar temporales, como podía demostrarlo el hundimiento del navío “Marticot” de Ziburu (Ciboure). Es lo que declararían al juez francés Pierre de Lancre en el proceso que éste les abrió.

Otras creencias propias de la costa fueron las sirenas y el “traganarru”. Este era el genio de las trombas que causaba “pavor a los hombres del mar en tiempos antiguos y aun a no pocos de este siglo”, como dice Barandiarán.

En cuanto a las sirenas, en 1673 –según cuenta Resurrección M^a de Azkue, que el padre Feijoo lo dijo- un vecino de Liérganes fue a bañarse con otros muchachos a la ría de Bilbao. Se arrojó al mar pero... no volvió a aparecer y se le dio por ahogado. Sin embargo, al cabo de seis años, unos pescadores de Cádiz divisaron entre las olas “una figura humana de persona racional que nadaba con gran destreza. Picados por la curiosidad, procuraron capturar a aquel sorprendente ser, lo cual consiguieron, tras muchos esfuerzos”. Entonces se supo que era el mismo Francisco, desaparecido hacía seis años en Bilbao. Devuelto a su tierra, dicese que vivió nueve años de modo extraño y por último desapareció sin dejar más huellas.

He encontrado también una referencia a una sirena que solía jugar en la playa donostiarra y que se peinaba al sol. Pero cuando los ingleses se dispusieron en el Pico del Loro, se escapó.

Por último el “iraunsugue” era el dragón de nuestros antepasados al que había que sacrificar una doncella, mientras él atraía a los hombres con su aliento y se los comía. Fue un iraunsugue lo que mató al Arcángel San Miguel en Aralar.

Los balleneros

Tras las ballenas

Intimamente relacionada con los corsarios está la caza de las ballenas. Esta actividad se realizó antes que el corso, para desembocar después en el mismo.

Los primeros corsarios en el País Vasco fueron balleneros que alternaban las faenas balleneras con las de saquear a los enemigos en los bancos de Terranova, respaldados por sus patentes de corso. Las presas hechas en bacalao, por ejemplo, eran para ellos un botín tan codiciado como las más lujosas sedas, el oro y los mejores vinos de los mercantes.

Vascos y cántabros parece que fueron los primeros cazadores de las ballenas, los inventores de la industria ballenera y como tales existieron organizadamente desde el siglo VII.

En un principio la ballena se cazó en las costas cantábricas, en campañas que se realizaban de octubre a marzo, cuando aquellas bajaban desde los mares helados del norte. La primera mención de la venta de una ballena aparece en 1509 en un documento en Baiona. Y más tarde están documentadas la recogida de huesos de ballena para utilizarlos en reparaciones y la aparición de tinajas para el depósito del aceite de ballena.

Sin embargo, para el siglo XIV, la presencia de ballenas en la costa vasca empezaba a escasear y los vascos tuvieron que ir en su búsqueda hacia Irlanda y hacia Terranova.

Los últimos descubrimientos hechos en Canadá, relacionados con la frecuente toponimia vasca del lugar, las palabras vascas usadas por los indios y el estilo de arponear las ballenas atestiguarían que fueron los vascos los primeros en llegar y comenzar sus relaciones de buen trato con los indígenas. Y así, en la veintena del siglo XVI se empezaban a cazar ballenas en Terranova, aunque existen testimonios anteriores de la presencia vasca en aquellas tierras.

Los barcos se reunían en un lugar situado a cincuenta kilómetros entre Terranova y el Labrador, donde permanecían hasta finales de enero, época en la que la temperatura glacial les obligaba a suspender la marea. En estas campañas que duraban ocho meses, desde primavera hasta otoño, algunas naves balleneras volvían a casa sin las bodegas llenas, y otras no regresaban o perdían la carga a manos de los piratas.

Hacia mediados del siglo XVI, principalmente durante las décadas de 1570 y 1580, hubo un gran movimiento de vascos hacia Terranova, lo que hizo cambiar mucho la vida económica del País Vasco.

A partir de 1585, se inicia el declive de los balleneros vascos. En este año, fecha de inicio de la guerra con Gran Bretaña, comienza a requisarse un gran número de barcos para la Armada española, que no reunía una flota suficiente como para formar una gran escuadra. Tres años más tarde la derrota de la Armada española hizo que fueran ya pocos los que se dirigieran a la pesca en Terranova.

A ello se sumó la paz de 1598 entre España y Francia. Inglaterra, Francia y Dinamarca se adueñaron políticamente de aquellas tierras y mares de América del Norte. Francia además envió un gobernador a Terranova. La situación no se arreglaría hasta el siglo XVIII, cuando en 1713 y en virtud del tratado de Utrecht, Felipe V hace que se pacte la libre pesca en Terranova a favor de los vascos. Aunque ya no había casi ballenas en aquellas tierras.

Los vascos reaccionaron recurriendo al corso de manera más sistemática. Años antes ya habían conseguido de Felipe II la patente para hacer frente a los piratas.

De balleneros a corsarios

Los corsarios del siglo XVI y los grandes corsarios del XVII recibieron el legado de aquellos intrépidos navegantes y comerciantes que fueron los balleneros. De ellos aprovecharon técnicas, avances y conocimientos en todos los órdenes de la marinería, incluyendo, claro está, el corso.

Incluso en el siglo XVI ambos, balleneros y corsarios, son contemporáneos, cuando no inseparables. Pues la historia de Terranova está salpicada de actos de piratería. Los vascos los sufrían de ingleses, franceses y holandeses, y en la medida les correspondían. Por ello durante este siglo y a instancias de la Corona española, los balleneros que van a Terranova deben ir armados. La guerra entre las naciones llevaba la lucha al mismo escenario de la pesca y cada nave tenía patente de corso, como a su vez era una posible víctima de los corsarios enemigos.

A este respecto contamos con algunos testimonios suficientes por su elocuencia.

En 1555, el piloto donostiarra Pérez de Hoa, de acuerdo con el capitán Juan de Erauso, partió en un navío con el que llegaron a Terranova y se apoderaron de doce grandes navíos franceses cargados de bacalao y artillería. Ambos declararon que habían hecho en Terranova más de quinientos prisioneros, a quienes dieron un navío y provisiones suficientes para regresar hasta Francia.

También existen testimonios acerca de ataques de vascos a embarcaciones inglesas en Terranova. Como los de Iturain y Lozón en los años 1555 y 1590, respectivamente.

Sin embargo años más tarde, en 1588, cuando eran ya pocos los que iban a Canadá, “viniendo de Terranova de pesca de bacalao, en una nave de Bartolomé de Garro a dos leguas del cabo de Finisterre, un inglés pirata le hizo rendir y le llevó con toda su gente, que valía mucha suma de dinero, para la ciudad de Londres, donde estaban presos y detenidos por la reina”; pero para rescatarlos en España, pidió que, “se aplique a Su Majestad mande permitir que se den a esta villa (Mutriku) otra tanta gente de los ingleses que están detenidos en esta provincia (Gipuzkoa) y señoría de Vizcaya, para que vayan con libertad al dicho reino de Inglaterra y se rescaten con ellos a los vecinos y naturales desta dicha villa”.

El siglo XVI

El siglo XVI en nuestra historia está dominado por los conflictos que por motivos políticos y religiosos enfrentan a España con Francia y con Inglaterra, siendo frecuentes así las sucesivas guerras y paces que Carlos V y Felipe II entablan con esos dos reinos, y cuyo escenario será en ocasiones el mar.

Los corsarios vascos, por tanto, no serán ajenos a estos vaivenes, sino protagonistas directos en ellos, unas veces gracias a las patentes reales y otras actuando por su cuenta.

En líneas generales podemos considerar el siglo XVI como el primer siglo donde los corsarios vascos comienzan a actuar reglamentados y donde son numerosos los testimonios.

Dos precedentes

Excepción hecha de un tal Antón de Garay, primer corsario del que tenemos noticia. Vizcaino de finales del siglo XV, se inició en el corso en el Atlántico, para luego continuar pirateando por las costas del Nuevo Mundo y por pirata, morir ajusticiado. En Gipuzkoa, el donostiarra Juan Martínez de Elduayen en 1480 hacía lo propio. Se apoderó de tres pinazas hondarribitarras que llevaban mercaderías francesas, lo que había hecho “so color de ciertas cartas de marca y represarias que dis que teniades desde en tiempo de la guerra”. Los Reyes Católicos le advirtieron que ésta hacía tiempo que había concluido. Luego atacó a una nave bilbaína a la altura de San Sebastián, con la ayuda de sus familiares. Esto le valió otra reprimenda de los reyes, quienes le quitaron las presas y le hicieron firmar una obligación de unos cuantos maravedies.

El enemigo francés

Volviendo al tiempo que nos ocupa, en los primeros años del siglo XVI Francia ya utilizaba el corso como un arma de primer orden en su rivalidad con España. Los corsarios y piratas de La Rochelle comienzan a darse a conocer en este siglo entre los marinos vascos, siendo el prelude de la fama que alcanzarán en el siguiente. Así, el capitán Martín de Iribas tuvo que atacar al afamado corsario rochellense Juan Florín –que se había apoderado del tesoro que Hernán Cortés enviaba desde México a España- apresando a sus hombres a quienes luego llevó a Cádiz.

El corso vasco se inaugura en este siglo en 1528, cuando la Corona española declaró la guerra a Francia e Inglaterra y apremió a Gipuzkoa para que armara cuanto antes sus marinos en corso.

En la ría de Bilbao, los corsarios franceses e ingleses, en virtud de esta guerra, llegaron en algunos períodos a interceptar su comercio y navegación. Como en 1536, cuando los cónsules de Bilbao enviaron una carta al magistrado de Brujas solicitando algunas piezas de artillería, precaución a costa de los corsarios franceses. Los corsarios de Laburdi fueron los más importantes del País Vasco, operando en todas las aguas con o sin permisos, llegando a penetrar muchas veces en el terreno de la piratería. Famosos corsarios vascofranceses en este siglo fueron Duconte, Harismendi y Dolabarantz.

Efectivamente, se armaron los gipuzkoanos y prendieron tantas naves francesas que los de Laburdi solicitaron volver a las antiguas relaciones de amistad y se firmó una concordia entre las dos partes vecinas en Hendaya en 1536, fijando una advertencia muy pragmática, según la cual se comprometieron ambos bandos a que, si sus reyes se declaraban la guerra, aquellos de ellos a quienes primero llegase la orden de guerra o de licencia de corso deberían apresurarse a notificar a la parte vecina lo que podían hacer.

En estas guerras con España, Francia se alió con los turcos quienes en este momento habían consolidado un gran imperio, gozando de prestigio y ansias de expansión, que se plasmaron en el control del tráfico comercial en el Mediterráneo y la supremacía naval. Uno de los caudillos y piratas turcos era Barbarroja, quien merced a la alianza con Francia, atacó las costas españolas en 1530. Hubo cautivos gipuzkoanos de los turcos como un marino debarra, a quien en 1533 hubo que rescatarle del poder de Barbarroja, a lo que contribuyó su villa natal aportando capital.

Ese acuerdo de mutuo respeto firmado entre vecinos, se rompería años más tarde, cuando en 1553, Felipe II, que todavía no era rey, recomendó a los armadores donostiarras que salieran a dar caza a unos navíos corsarios de Laburdi que, tras robar en las Antillas, regresaban a casa.

Sin embargo, en virtud de este permiso, los armadores continuaron atacando a las naos francesas, y aquellas que traían bastimentos a Gipuzkoa, viéndose atacadas, dejaron de proveer.

Cuatro corsarios donostiarras

En 1554 cuatro capitanes corsarios donostiarras se internaron en varios canales y ríos de Francia, apresando navíos mercantes y llevando a los presidios de la provincia a los corsarios enemigos.

De estos cuatro corsarios, Martín de Cardel, capitán y aguador, penetró en el interior del canal de Burdeos con seis navíos y se dedicó a asaltar y robar las poblaciones del entorno. Se trajo a Donostia cuarenta y dos grandes naos francesas llenas de artillería y mercaderías. Domingo de Albistur se apoderó de nueve grandes embarcaciones francesas que venían de Terranova, cargadas de bacalao y armadas, poniendo previamente en fuga a los dos navíos de guerra que tenían la misión de custodiarlas. Además, junto a Pablo de Aramburu, se apoderó de cuarenta y nueve navíos franceses con bacalao y cañones. Y Domingo de Iturain fue de todos los cuatro, quizás, el más célebre. Como el citado Garay vizcaino, comenzó por apresar con su pequeño barco a otro mayor y

mejor armado, con el que luego se especializó en robar a los navíos británicos que pescaban en Terranova, haciéndose con la pesca de éstos.

Y así continuaron los ataques de los corsarios vascos, hasta que en 1559, se firmó la paz con Francia, y de esta manera, se estableció también la paz entre los corsarios.

Piratería y corso vascofrancés

Durante la segunda mitad del siglo el corso vasco-francés se destaca por varios hechos.

En primer lugar y por estos años, la piratería vascofrancesa, se asienta sobre una base sistemática y firme, mediante una serie de rigurosas reglas. Se hará patente también a partir de aquí, la pasividad de los jueces.

En segundo lugar, es notorio el juego sucio que los franceses infringen a los guipuzcoanos, habiendo firmado ambos reinos la paz.

Destacan en este sentido los corsarios de Donibane Lohitzun y Ziburu, quienes en torno a 1560 comenzaban a molestar a las naves guipuzcoanas en los puertos de Terranova y las expulsaban de allí sin dejarles hacer su pesquería; ya en 1559 un escritor había dicho de los habitantes de Donibane Lohitzun, que fueron tratados siempre con consideración por los reyes de Francia, porque “sus habitantes son muy belicosos especialmente en la mar”. Por ejemplo el pirata y mercader de la mar de Biarritz Saubat de Gaston, que en 1575 abordó en alta mar unas embarcaciones y luego las desvalijó en la desembocadura del Adour. Y otros dos piratas, un tal capitán Bardin ayudado por un tal Motxi, quienes haciendo honor a su condición de piratas se dedicaron también a saquear a los súbditos de su rey.

La impasibilidad del Almirantazgo francés ante tales hechos llevó al monarca francés a tomar cartas en el asunto, y ordenó que los permisos se concedieran previo pago de fianza, y que las capturas fueran discutidas en el Almirantazgo.

El enemigo inglés

Pero Francia no fue el único enemigo de España. Como ya hemos visto, el permiso para armarse en corso de 1528 atañía así mismo al enemigo inglés, al que también se declaró la guerra.

Contra los británicos y en tiempos de guerra, aparte del citado Iturain, fueron Antón de Iribertegui, de Getaria, que en Escoia ocupó un navío inglés, y el oriotarra Urbieta, que llegado a Londres como tripulante de un mercante, se apoderó de un navío inglés, mató a la tripulación y lo vendió, teniendo que huir de la justicia.

Inglaterra abrió además una brecha en otro frente. La piratería inglesa se incrementó al subir al trono Isabel I, con la que España entra de nuevo en guerra. Se produce así el enfrentamiento marítimo y el apoyo inglés a los piratas que atacan la flota de la plata de las Indias, donde destacarán el pirata inglés Drake y Hawkins que fueron los primeros en llevar la lucha pirática a los emporios americanos.

Los oficiales guipuzcoanos y de la Corona nos han dejado relatos vivos de las actuaciones de estos piratas, como la que sufrió Martín de Olazabal, comandante de una numerosa flota que salió de La Habana para España, con nueve galeones de tesoros y cerca de sesenta navíos en convoy, y que fue atacado por los ingleses.

El siglo habría de cerrarse con la quiebra del poderío español en el mar, por la derrota de la Armada Invencible a manos de Inglaterra, y lo que esto atañía a los vascos. Una de las flotas más poderosas del siglo XVI sucumbía frente a la supremacía naval inglesa.

Incluso en tiempos difíciles para los nuestros, la enemistad con Inglaterra no se dejó a un lado, pues el siglo terminó también con una epidemia de peste en la provincia de Gipuzkoa, que dio

pie a los de La Rochelle para, saliendo a corso, llegar a los puertos guipuzcoanos, robar y llevarse las mercancías y hasta a los pescadores. Todo lo cual fue suficiente para que las autoridades solicitasen que se dejara libremente llegar hasta Gipuzkoa naos de todas las naciones, excepto inglesas, para abastecerla con sus productos: “para que todas las naciones –excepto inglesas– pudiesen libremente navegar y traer en sus naos la cantidad de ceveras para el sustento de la gente y, como cada día crece el precio y aún con él por dinero no se halla para que comer, si dejase de acudir de Francia podría redundar notable daño por la mucha hambre”.

Siglo XVII

El siglo de oro del corso vasco

El siglo XVII fue el siglo de oro de los corsarios vascos. El corso llegó a alcanzar tal importancia que en este siglo se dispusieron por Real Decreto de 1621 las Ordenanzas Reales del Corso –como Leyes Generales– donde se recogían las reglas que se habían de observar en su ejercicio.

En este siglo la provincia de Gipuzkoa será la zona corsaria por antonomasia del País Vasco y, dice Otero Lana, del corso peninsular.

Bilbao comienza a controlar el comercio, creando el Consulado de Bilbao, por lo que todo el comercio vasco se centraliza en esta villa. El dinamismo económico de Bilbao desplaza a Donostia como puerto comercial, que hasta 1682 y para revitalizar el comercio, no logra crear su propio Consulado. La disminución del comercio y la necesidad de recursos, convierten a Donostia en el principal puerto corsario de la Península. En esta situación se forman en Donostia dos grupos enfrentados; los armadores de corso y los comerciantes, quienes creían que el corso era un obstáculo al asustar a los mercantes. Entre los años 1622 y 1697, según Enrique Otero, hubo en nuestra ciudad ciento cuarenta y un armadores con patente y doscientas setenta y una embarcaciones de corso. De aquellos algunos eran extranjeros, especialmente vascofranceses, bretones e irlandeses.

Hondarribia fue el segundo puerto peninsular, seguido de Pasaia y, con mucha diferencia ya, Orio, Zarautz y Getaria.

Esta expansión del corso hizo que lógicamente se expansionaran a su vez sus escenarios de actuación. Los lugares tradicionales, como eran la costa vasca y las Indias, siguieron considerándose como tales, mientras las aguas del norte de Europa –Francia, Inglaterra, Holanda, Irlanda,– se ampliaron más hacia el norte, y otras, como las aguas de Terranova, fueron abandonándose.

Terranova y los mares del norte

Habíamos dicho anteriormente que, para finales del siglo XVI, la pesca en Terranova había empezado a declinar por motivos políticos. A esto se sumaba el agotamiento de las pesquerías de las ballenas en aquella gran bahía, que iría haciéndose patente a lo largo del siglo XVII, debido según unos a la disminución de su número, a su huida de la persecución del hombre o a una emigración por el cambio de la temperatura de las aguas.

De esta manera, los vascos irían abandonando aquellas tierras poco a poco, aunque todavía está documentada su presencia en Terranova en la primera década del siglo que nos ocupa y aun a mediados del siglo. En las costas vascas aun quedaban ballenas, aunque también en retroceso desde el siglo XIV.

Sin embargo, no por ello renunciaron a la caza de las ballenas, si no que ampliaron sus lugares de faena, desplazándose hacia los mares del norte. En 1612 Juan de Herauso, donostiarra, partió con su barco hacia la tierra de “Groilandt, que es más septentrional que la Noruega y podía ser la pesquería más abundante”. La campaña fue buena y regresaron, animándose otras naves, que en total de doce, partieron hacia el mismo punto un año más tarde. Al llegar a aquella costa, dos galeones ingleses de guerra les fueron desvalijando según los donostiarras iban llegando y les hicieron pescar para ellos. Realizando todo ello con patente del Rey de Inglaterra.

Años más tarde los vascos serían solicitados por los ingleses para cazar ballenas en el Artico, por ser “prácticos en el manejo del arpón”. Los ingleses se encargaban de los hornos y barricas.

A bordo de naves inglesas veinticuatro vascos se embarcaron a las órdenes de Baffin en ruta a Spitzbergen. De aquí en adelante, son numerosos los testimonios de fallecimientos de marineros vascos en el cabo Norte, al norte de Islandia y en el Mar de Noruega.

Las costas vascas

El peligro extranjero

En nuestras costas, los vascos no sólo hicieron notablemente el corso, sino que también tuvieron que sufrirlo.

Los corsarios holandeses hicieron sus incursiones en las costas vascas, llegando incluso a usar algunos puertos vascos como propias ladroneras, sirviéndose de tales como atalayas.

El temor a sufrir invasiones extranjeras era frecuente. Así el temor a una invasión de Donostia, esta vez a cargo de los ingleses, creció en 1626. Por lo que se ordenó cerrar el río Urumea, a la altura del puente de Santa Catalina, con una cadena y fijar además una estacada desde la Puerta de Tierra al arenal. Sin embargo, no salieron bien las cosas.

Pero los más activos en este sentido fueron los piratas de La Rochelle, quienes ya a fines del siglo XVI habían atacado a los guipuzcoanos.

En 1621, los guipuzcoanos escribieron a los diputados de Donibane Lohitzun y al año siguiente a los de Ziburu, para pedirles armas y refugio contra los rochellese, que casi todos los inviernos atacaban las costas vascas y que daban bastante que hacer. Para reprimir los duros ataques de aquellos piratas, hubo expediciones de castigo hacia el puerto de la Rochelle por parte de los corsarios de Donibane Lohitzun, que fueron con el permiso real.

De todas formas, los nuestros no siempre salieron perjudicados, ya que como recoge Camino, los corsarios donostiarras, por estos años, lograron de los rochellese y holandeses ciento veinte navíos con mercaderías.

Guipuzcoanos en Bilbao

Para cobrar aquellas presas los corsarios guipuzcoanos, y también los vizcainos, frecuentaban el puerto de Bilbao, habitualmente lleno de barcos por el auge del comercio de esta villa, colocándose en la vecindad de la ría, donde esperaban a las presas buenas holandesas e inglesas, a las que abordaban.

Se destacó el capitán donostiarra Agustín de Arizabalo quien se situaba en la bocana del puerto bilbaíno y que en 1658 fue apresando toda nave que llegara del septentrión europeo; mercantes franceses, holandeses y portugueses.

Esta actitud de los guipuzcoanos de ir a atacar naves extranjeras a la ría bilbaína, tuvo su respuesta en las quejas que, tímidas al principio y por presiones de los Países Bajos, comenzó a hacer el consulado de Bilbao. Y no le faltaba razón, ya que estos guipuzcoanos no actuaban sino

como verdaderos piratas, que entraban en los puertos vizcaínos como en la cocina de su casas, para expoliar, con la mayor impunidad, a los extranjeros.

Intentos de defensa

A partir de 1688, además, las fragatas ligeras francesas, balleneros que habían sido armados para aquel momento, eran el terror de las costas del Atlántico. La mayor incidencia de estas fragatas se dejó notar al recrudecerse la lucha del rey francés Luis XIV con los aliados europeos de la liga de Augsburgo, entre los que estaba España. Algunas de estas fragatas se dedicaron al corso en las costas vascas, por lo que el Consulado de Bilbao y el comercio de San Sebastián tomaron cartas en el asunto.

El Consulado de Bilbao fletó, en 1691, dos fragatas para que vigilaran su zona, las cuales derrotaron a una flota de corsarios franceses.

El comercio de Donostia, para mantener la seguridad de su costa, construyó en 1690 una fragata, cuyo mando se confió a Pedro de Ezábal, vecino de la Concha, quien salió de paso a corsear con patente real y apresó a diversas naves, de las tan temidas francesas, que pululaban por nuestras aguas.

La instrucción Real relativa a esta fragata decía:

“Los hombres de negocios de esta Ciudad han fabricado una fragata de guerra de trescientas toneladas, con cuarenta y dos piezas de artillería, nombrada “Nuestra Señora del Rosario”, para corsear y guardar estas costas de las invasiones de franceses; y, salida a este efecto a la mar, en virtud de patente de Su Magestad, tripulada con gente de la tierra, ha apresado muchos navíos franceses y traídos al puerto de esta ciudad, de donde salió; habiendo peleado con tal valor y buena fortuna que ha puesto terror y ahuyentado a los franceses de estas costas, en tiempo que las tenían infestadas de manera que cerraban los puertos, hasta ponerse debajo de la artillería del castillo de la Mota...”

Las autoridades no tardaron en darse cuenta de las ventajas que se obtendrían favoreciendo las energías de los marinos vascos, cuyas expediciones animaban para atraérselos a su control.

Hasta que sonó la paz de Ryswick, firmada en 1697, poniendo fin a la guerra entre la Liga de Augsburgo y el Rey Sol.

Joanes de Suhigaraychipi, “Le Coursic”

Uno de aquellos corsarios franceses que por entonces atacaban nuestra costa era el bayonés Joanes de Suhigaraychipi, más conocido por “le Coursic” (el pequeño corsario). Fue corsario del rey y ganó títulos de nobleza por las hazañas y servicios prestados.

Su fragata, la “Légère”, tenía autorización para dedicarse al corso contra los españoles y además contra Holanda. Su éxito fue tal que el propio gobernador de Baiona entró a medias con él para el armamento de su fragata, que contaba con veinticuatro cañones. La operación resultó tan fructífera que, en menos de seis años, había capturado cien navíos. Con el apoyo de otra gente de alcurnia, su fragata, que solía salir del puerto de Sokoia, no tardó en ser el terror de ingleses y holandeses.

Una de sus hazañas más renombradas tuvo lugar en 1692, precisamente en nuestras aguas, pues se desarrolló a la vista de la Concha donostiarrá. Fue que a la altura del puerto de San Antonio, en Bizkaia, descubrió dos bajeles holandeses que iban hacia nuestra capital y en dos días les dio alcance. Se acercó al primero que era de quinientas toneladas, treinta y seis cañones y cien marineros, y lo atacó con una descarga. Lo abordó por dos veces a pesar de la desproporción y herido hubo de retirarse por el fuego enemigo, lo que no le impidió seguir arengando a sus

vascofranceses. Fueron cinco horas de lucha y un combate tan sangriento que sólo quedaron diez y ocho marineros de toda la marinería holandesa. El segundo bajel holandés fue también a pique. En el lugar de la tragedia, solo quedaron cinco vascos muertos.

Unos días más tarde, “le Coursic” volvió a navegar. Nada más atravesar la desembocadura del Adour, le embistió una corbeta inglesa equipada con ciento veinte hombres y sesenta y cuatro cañones. El bayonés le atacó sin darle tiempo nada más que para resistir. En el combate que comenzó a las ocho de la mañana y terminó a las tres de la tarde, venció el de la “Légère” al inglés con su captura. Aquella victoria, celebrada por el público apiñado en las dos orillas del canal, fue tan sonada que le animó a dar clases de corso para equipar más corsarios, todos bajo su mando y en busca de la nueva flota española que se aprestaba a echarse a la mar.

En el Golfo de Bizkaia apresó después unos buques holandeses.

Y fuera de nuestras aguas, hay que mencionar la expedición que hizo a Spitzbergen, en el norte de Europa, contra los holandeses, de donde regresó con un cargamento de ballenas.

En seis años capturó él solo cien veleros mercantes y, en ocho meses, con ayuda de las fragatas del rey, ciento veinticinco. Llenó de tal forma con sus despojos el puerto de Donibane Lohitzun, que el gobernador de Baiona escribió a Luis XIV: “Puede pasarse desde la casa en que se alojaba Su Majestad, hasta Ciboure, sobre un puente de navíos apresados, sujetos unos a otros”. A su audacia prodigiosa unía una lealtad de gentilhomme. Toda falta a la palabra dada y toda traición, las castigaba sin piedad.

Después de varios años se dedicó a proteger contra los ingleses, el regreso de los vascofranceses y de los bretones de Terranova. Y en 1694, fue muerto en aquellas tierras, donde consta en su lápida como “Capitán de fragata del rey”, el mismo que le autorizó para desvalijar más de cien mercantes.

Corsarios en Europa

Un renteriano sin fortuna

Ya hemos visto com además de las costas vascas, el otro gran escenario donde los corsarios vascos iban a realizar sus actos, era el norte de Europa.

Concretamente en torno a los años 1626 y 1627, seis navíos y trece pataches de Donostia participaron en una operación pirata en torno a Irlanda y Escocia, de ellos sólo sabemos, gracias a J. César Santoyo, lo que hizo el “San Jorge”, mandado por Miguel de Noblecía, renteriano, ya que los navíos actuaban en solitario. El primer año la expedición no resultó, porque los donostiarras en el puerto irlandés de Berchavan y con la presa casi en sus manos, se amedrentaron de los irlandeses y regresaron. Al año siguiente, el “San Jorge” volvía a salir de la Concha y llegó al puerto del año anterior, donde se abasteció “legalmente”. Entonces se dirigió por la costa oeste de Irlanda, esperando que la fortuna colocara frente a sí una presa, pero ya que no veía ninguna, hubo que salir a buscarla en tierra. Se propuso a tres comerciantes irlandeses subir a bordo y uno de ellos volvió a tierra para pagar el secuestro de los otros dos y aprovisionar a aquellos piratas. Pero hecho esto, un navío de guerra inglés le cortó la retirada y fueron a parar a la cárcel.

Juana Larando: una viuda corsaria donostiarrá

El sobresaliente papel que había tomado Donostia como puerto corsario atraído, como ya hemos visto, a armadores profesionales de todas partes, así como a marineros de las regiones vecinas del norte peninsular y del extranjero, gente que residía en posadas, entre expedición y expedición.

En 1630 Juana Larando, una viuda donostiarra, tenía una posada, donde alojaba a unos diez y ocho aventureros de la más diversa procedencia y les daba “todo en fiado, hasta que viniesen con presa y cobrasen lo que procediese”, como está documentado en el Archivo del Corregimiento de Tolosa.

La ganancia que con esto sacó, la invirtió en la compra de un patache o barco pequeño, junto a dos socios, oriotarra uno y donostiarra otro, al que bautizaron como “San Juan”, el campo de operaciones del patache fue la costa de Francia y “el canal de Inglaterra”. Su capitán fue Juan de Echániz.

En una de las salidas del patache lograron hacer una presa de doce mil ducados. A la vuelta se organizó un motín a bordo; el “San Juan” quedó inservible y abandonado, y se hicieron con otro mejor y holandés, el “San Pedro”. Con él llegaron a Zumaya, donde se vendió por once mil ciento cincuenta y cinco reales.

El caso es que el reparto de aquellos reales originó todo un alboroto; reparto al que también entraba el párroco de Orio –a quien habían encargado misas por el éxito de la empresa del “San Juan”- el intérprete durante el juicio a que dio origen el reparto, la comida que ofrecieron a los flamencos apresados –antes de devolverlos sin barco- y el precio de la chalupa en que los remitieron a su país. El resultado del reparto fue así: a la viuda Juana de Larando le dieron tres mil seiscientos nueve reales; al capitán Echániz, seiscientos setenta y siete; al intérprete cien reales, mientras que a cada corsario sólo le correspondieron ochenta y seis reales. Porcentaje este, bastante exiguo para tan excepcional presa.

Apoyo Real

Sin embargo, no todo fue actuar por su cuenta y riesgo. También existió en este siglo el apoyo real al corso, el respaldo de la Corona a los corsarios vascos o el trabajo de encargo.

En 1633 el rey ordenó “formar una escuadra de navíos para que anden a corso contra los rebeldes y enemigos de la Corona Real”, y de la cual habían de formar parte todos cuantos se ofrecieran a cada navío, como oficial o como trabajador.

De testimonios como éste se desprende el hecho de que no todos los corsarios procedían de la costa. Con todo, resulta bastante difícil encontrar corsarios en los libros de finados del interior de la provincia. Entre ellos tenemos constancia de, Antonio de Aguirre, de Abaltzisketa; los amezketarras, Juan de Zuriarrain o Miguel de Gorostegui; el ataundarra José de Goicoechea y el tolosarra Ignacio de Bengoechea, entre otros.

A partir de 1660 las embarcaciones corsarias de Donostia y Hondarribia se presentaron en los puertos gallegos y los utilizaron como base para las sucesivas salidas corsarias hacia Inglaterra, el Canal de la Mancha e Irlanda, por estar aquellos mejor comunicados con esas aguas que los suyos propios.

Y así seguirían, hasta que se firmó la paz con Francia, hasta cierto punto. Gipuzkoa y Laburdi volvieron a ajustar, como en el siglo XVI, una concordia en 1652, en la que establecieron las reglas de aquel juego del corso. Según éstas, no podrían apresar ninguna nave que acudiera a puerto alguno de ambas zonas. Por lo demás, podían los corsarios de ambas partes seguir con sus fechorías, atacándose unos a otros, sin que por ello pudiera considerarse violada la tregua. El acuerdo fue aprobado por los Consejos de Guerra español y francés. Se ordenó su cumplimiento y se confirmó en 1667, 1675 y 1694.

“El espanto de la Gran Bretaña”

Firmada la paz con Francia, los corsarios vascos, volvieron la vista a Inglaterra.

Según asegura Camino, más que nunca en la década del 50 al 60 “aterraron los mares los famosos corsarios donostiarras, causando espanto a todo el poder marítimo de la Gran Bretaña”. Antonio de Oquendo, por su parte, asegura que “las hostilidades que sentía Inglaterra de las fragatas de San Sebastián y Pasajes, fueron uno de los motivos que le obligaron a desear la paz”.

Para comprender mejor este temor a Donostia, figura el dato proporcionado en 1682 por el Consulado donostiarra, que aseguraba que...”en 1656, había en los puertos de esta ciudad de naturales de ella y de la provincia, cincuenta y seis navíos, con que hacían hostilidades a los enemigos de la Corona, siendo constante que el grave daño que de éstos había recibido la navegación y el comercio de Inglaterra, había obligado a aquel reino, a hacer las paces”.

En esta línea actuó Fermín de Alberro, quien se situó en 1684 a la altura de Gales y allí aguardó y abordó a un navío de Bristol, que iba a Bilbao con plomo, lienzos y planos. Aquel navío entró de vacío en la capital vizcaína, mientras que su carga entró en el muelle donostiarra, entre la algazara del vecindario que participaba en las novedades.

Corsarios en las Indias

También durante el siglo XVII, al igual que en el XVI, continuaron los ataques de ingleses y franceses ante la debilidad de la flota española, aquejada ahora de otros males: el contrabando que ejercían los anteriores y los ataques de los piratas bucaneros establecidos en diversos puertos del Caribe, principalmente en la isla de La Tortuga, quienes, apoyados por los ingleses y holandeses de aquellas colonias, fueron la pesadilla de todos los ricos emporios de Las Antillas y de los barcos que hacían el tráfico intercolonial. El nombre de bucaneros les venía del “boucan”, la carne ahumada de res, desecada y salada, que elaboraban.

La respuesta de España al problema del contrabando en el Caribe fue la concesión de patentes a corsarios que patrullaban el litoral de la colonia y detenían a cualquier barco extranjero, sospechoso. Los barcos y la artillería apresados pasaban a la flota española para defender las colonias.

Contra los corsarios y piratas de las Indias se destacan varios vascos.

Tomás de Larraspuru

Tomás de Larraspuru, azkoitiarra que con el tiempo fue ascendido a almirante del mar, llegó a las Antillas en 1622 al mando de catorce galeones y dos pataches y con el fin de limpiar aquellas islas de enemigos. Desde la isla de la Margarita, recorrió todo el mar Caribe y limpió las islas menores de guaridas de contrabandistas ingleses y franceses, y reunió las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Un año más tarde, llegaba a España con un tesoro de cerca de trece millones en barras, oro y frutos, y con fama de ser el mejor de los generales que gobernaba la escuadra. Falleció al cabo de diez años.

Michel le Basque

Tras el azkoitiarra, los holandeses con su poderío naval, rompieron la supremacía española en el Caribe, dejando las Antillas a merced de ataques extranjeros.

Y entre aquellos no podemos silenciar a Michel, le Basque, de Donibane Lohitzun. Este, se asentó en la segunda mitad del siglo XVII en la isla de La Tortuga, asociado a otro bucanero como él, el Olonés, con quien realizó algunos ataques. Primero se adueñó de un galeón en el mismo puerto de Porto Bello y de un espléndido botín. Años más tarde, en 1666, decidió atacar el puerto de

Maracaibo, que poseía un comercio muy activo, defendido por doscientos cincuenta hombres y catorce cañones, y lo saqueó, haciendo huir a la población. Se adueñó de los ornamentos eclesiásticos, con la intención de trasladarlos a la iglesia que pensaba fundar en La Tortuga. Al año siguiente con sólo cuarenta hombres, volvió a saquear Maracaibo y se apoderó de una importante suma.

Años más tarde, el gobernador de Cartagena quiso limpiar de piratas aquella zona, enviando una pequeña escuadra contra ellos. Pero le bastó a Michel le Basque un par de bergantines para adueñarse de los gubernamentales y devolverlos al gobernador con su gratitud.

El barco de Michel le Basque, era la fragata “la Providence”, construida en Donibane Lohitzun. Tenía diez y seis cañones. Sus hombres eran, con Michel le Basque y el capitán Larralde, cerca de cuarenta.

Una armada guipuzcoana rumbo a “La Tortuga”

El problema de los ataques piratas en Indias siguió sin solución durante unos cuantos años.

En 1685 unos armadores de Gipuzkoa prepararon una armada de fragatas para ir contra los corsarios de Indias, como consta en el Archivo General de Indias, en un legajo que me suministró José Garmendia.

Se trataba de un contrato con los armadores de Gipuzkoa para preparar una armada contra los piratas ingleses que pululaban en las Indias. La Junta de Guerra de Indias trató con los armadores de Gipuzkoa para hacerse con una armada para el caso. Los armadores fueron donostiarras y hondarribitarras, y nombraron al conde de Canalejas, para que fuese conservador de la escuadra y a tres religiosos de San Telmo se les dio puesto en la armada, pues “los más no entienden la lengua castellana”.

La construcción de esta armada se hizo en el astillero de Anoeta, de Donostia, y fue muy rápida. Estaba compuesta por la capitana “N^a Sra. del Rosario y Animas”, de doscientas cincuenta toneladas y treinta y cuatro cañones, la almiranta “San Nicolás de Bari”, con ciento cuarenta toneladas, y el patache “San Antonio” y la “Santiago”. En total la integraban cuatrocientos setenta y siete hombres.

Ya en aguas americanas algunos se fugaron y se tuvo que vender una fragata por necesidad. La lucha con los corsarios ingleses se produjo en la isla de la Tortuga con un bajel y un balandrín.

Pero parece ser que la escuadra no reunía las condiciones para la lucha a la que iba destinada, y la marinería no iba adecuadamente dispuesta.

No tenemos más datos de esta armada que nos permitan averiguar que fue de ellos.

El siglo XVIII

Ataques franceses

Comienza el siglo XVIII, cómo no, con ataques de corsarios franceses. A pesar de que en 1692 se había armado en Bilbao una fragata para defender la entrada y salida de las naves del Abra, se sucedieron los robos a naves en estas aguas, no respetando los corsarios ni a las naves autorizadas ni a las de naciones amigas. En 1709 y 1710 fueron atacadas unas naos que salieron hacia Inglaterra e Irlanda provistas de su correspondiente pasaporte, cayendo presas de corsarios franceses a la misma salida del puerto. Las protestas del Consulado no dieron ningún resultado.

Respecto a los nuestros, tenemos noticias aisladas como por ejemplo, del amezketarra Juan de Zurriarain, que en 1712 murió en un navío corsario.

También sabemos que la Diputación guipuzcoana acudió al Rey, por el caso del “San Julián”. Este barco que había sido de gente donostiarra, no paraba de robar por toda Europa bajo otro nombre, mandado por un corsario francés. Como dijo en carta el Consulado a la Diputación, “con engaños y trato doble que ha practicado con el capitán y con la gente, usando de bandera supuesta de holandeses, ocultando la de su nación y su propio nombre y el de su navío”.

Y es que el corso vasco-francés alcanzó extraordinario desarrollo en este siglo, sobre todo coincidiendo con épocas de guerra, como la Guerra de los Siete años, en la que fueron la preocupación de Inglaterra, y después en la guerra de Independencia de los EEUU.

Ataques en el Caribe

Saltando al otro lado del Océano vemos que a comienzos de este siglo la Corona de España era incapaz de asumir la vigilancia del comercio con sus colonias, y éstas a su vez, ricas y desarrolladas, no tenían medios para transportar a la metrópoli sus productos. Ello, unido a que los holandeses, franceses e ingleses se habían apresurado a apoderarse de pequeñas islas del Caribe controlando esa zona, llevó a que el comercio venezolano fuera monopolizado por extranjeros.

Pero algunos marinos vascos no se resignaban y afrontaban el peligro que suponía aventurarse a comerciar en aquellas costas. Y a veces les sucedía como al capitán Manuel de Iradi, que en 1711 vio abordada su fragata, llamada ni más ni menos que “Jesús, María, José y San Sebastián”, por un corsario inglés, al que pudo rechazar con tres cargas cerradas de artillería y mosquetería, salvando así su considerable cargamento y a los viajeros que transportaba.

Felipe V intentó entonces fomentar el comercio con ultramar, prohibiendo la introducción de cualquier género de frutos de América que viniesen por mano extranjera y minorando sus derechos sobre el tráfico de cacao en más de la mitad.

Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

En 1728 Felipe V concedió a Gipuzkoa el permiso para que, formando una Compañía, compartiese los beneficios del comercio, junto a la Corona.

El 25 de septiembre de 1728 se firmó el convenio entre España y Gipuzkoa y, dos años más tarde, salieron las primeras naves de Pasaia hacia Caracas.

La Corona española obtenía, a través de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, la seguridad de proteger las costas de Venezuela del acoso de los corsarios y piratas de otras naciones.

Los barcos de la Compañía iban armados, lo que les permitía dedicarse al corso sin abandonar sus actividades comerciales. Los corsarios de la Compañía fueron muy temidos y atacaron sobre todo a las embarcaciones inglesas y holandesas que comerciaban ilegalmente.

La Compañía revolucionó la economía de la provincia. Sus comienzos fueron asaz difíciles, hasta que los guipuzcoanos se ganaron la confianza de los americanos y desplazaron a los holandeses de aquel comercio. Los beneficios no tardaron en notarse en los puertos de Pasaia y Donostia, y se reflejaron también en la construcción de barcos, que no paró.

El mantenimiento de esta línea comercial exigía la existencia de corsarios que garantizaran la posibilidad de desarrollarla. Y más aún en tiempos como los que discurrieron entre 1740 y 1748, en que la guerra de sucesión austriaca convirtió a España e Inglaterra en enemigos.

Los corsarios vascos se convirtieron en una espina en el costado de Gran Bretaña, cuyos corsarios serían a partir de ahora los enemigos de la armada española, que volvió al nivel de respeto que ya había gozado en época de los Austrias.

Volviendo a nuestros corsarios, principalmente al servicio de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, no dejamos de tener noticias suyas durante estos años. Barcos como el “San Ignacio”,

conocido como “La Peregrina” o el “N^a Sra del Coro”, el “Esperancilla” o el “San Juan Bautista”, tripulados por marinos atarras, portugueses, tolosarras, normandos, extremeños, villabonenses, vascofranceses e incluso clérigos donostiarras, no dejaron de ser fuente de noticias en aquellos años en los que las cárceles inglesas se llenaron de corsarios vascos, y los puertos guipuzcoanos se acostumbraron a ver a sus barcos trayendo presos navíos ingleses, cargados de mercedrías, como por ejemplo en abril de 1744. En esta fecha hay constancia de dos presas inglesas, la primera con treinta toneladas de cobre y otras tantas de aceite, almendras, pasas y tafílete, todo por un valor de ochenta mil pesos, y la segunda con cuatrocientos cincuenta trajes confeccionados.

Lógicamente, y más en empresas de este tipo, los riesgos no se limitaban a defenderse del enemigo “oficial”. Había que estar alerta ante cualquier peligro. Así en 1747, el “Ana Margarita”, navío holandés con abasto para los donostiarras, estando ya a la bocana del puerto de Donostia, con los prácticos a su borda, fue apresado por un jabeque corsario de Baiona, que lo llevó a aquella ciudad, contraviniendo el tratado existente.

La Casa de Contratación y Consulado de San Sebastián escribió una carta a la Diputación de la provincia en la que, entre otras alusiones a problemas habidos por siete naos españolas en el puerto de Baiona, se señala que... “las costas se hallan llenas de corsarios ingleses” y en muestra de que “los naturales de esta provincia no han degenerado de su antiguo valor” se comunica al Rey que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas “ha armado uno de sus navíos menores para la Guaira”.

Lo habilitó en dos días y salió armado con veinte cañones y sesenta hombres de tripulación, resueltos a defenderse hasta el último extremo. También, en la misma carta, se dice que “se va a armar por particulares un corsario que se dedicará, en obsequio de Su Majestad, a perseguir a sus enemigos”.

La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas llegó a tener unos cincuenta barcos, la mayoría de los cuales tenían nombres sacados del santoral, con excepciones como la “Hermiona” y la “Amable Julia”. Algunos tenían sobrenombres por los que eran más conocidos, como “La Peregrina”, “El Pingüe”, “La Chata” o “El Caballo Marino”. Transportaban pasajeros, correo, libros y toda clase de mercancías. Puede decirse que durante una época constituyeron el medio de comunicación permanente entre Europa y América.

Pero se iban apreciando ya las señales de una próxima decadencia. Ya en 1776, y posteriormente en 1781, sendas Disposiciones Reales constituyeron la creación de compañías similares, cuyos derechos se asimilaban a los de la Guipuzcoana. Y en 1785 se fundió en la Real Compañía de Filipinas.

Aquí termina la vida de la Compañía (1728-1785), que cumplió los años más azarosos de la historia colonial de Venezuela.

A modo de epílogo diremos que restableció el contacto entre ambos mundos y que, además del trato comercial, supuso un medio de trasvase de ideas. No es pues casual que fuera Venezuela el foco de ideas liberales y emancipadoras de las Colonias.

Para Donostia supuso un robustecimiento de la vida municipal y una época de bienestar.

Sin embargo, entre los puntos negros, que también los tuvo, está su aceptación de la esclavitud.

Ultimos corsarios

Pero la ingerencia creciente y más minuciosa de la Hacienda iba poniendo trabas y quitando rentabilidad al negocio del corso. En 1779 el Consulado de San Sebastián, propone por última vez armar un navío corsario.

En 1779 Deba se queja de que una pequeña embarcación corsaria inglesa merodeaba por sus costas, no disponiendo la villa de “cañón alguno”, estando indefensa y sin pólvora. El comandante general de la plaza de Donostia, marqués de Bassecout, habla, también por estos años de “los

corsarios enemigos que infestan estas costas”. Y también se queja de la carencia de medios de artillería.

En 1783 España e Inglaterra, que volvieron a enfrentarse en este siglo, esta vez por el apoyo español a la independencia de EEUU, tras algún que otro desastre marítimo, lograron al fin firmar la paz.

Y aquí empieza a desvanecerse el mundo corsario que nos ha ocupado y que más aún ocupó a nuestros antepasados durante siglos.

Sin embargo, al otro lado de la frontera, es precisamente a fines del siglo XVIII cuando aparecen las últimas grandes figuras del corso vascofrancés. Son figuras aisladas, nacidas para la vida de combates y aventuras novelescas, cuyas vidas parecen, a juicio de Iriart, sacadas de las páginas novelescas.

Ichetebe Pellot nació en Hendaya en 1765 y sus hazañas se extendieron por todos los océanos. Era reconocido por sus tretas, astucias y osadía.

Siguiendo la tradición de los piratas y lobos de mar de la literatura, casi siempre mutilados, tuertos y renegados, encontramos a Destebetxo, nacido en Donibane Lohitzun. Fue una pura cicatriz todo él, además de enjuto y feo y un indiscreto cañonazo le hizo la cirugía, amputándole las dos posaderas. Actuó sobre todo en aguas del Golfo de Bizkaia.

El filibustero Nicolás Juan de Laffitte nació en Baiona, o en Ziburu, según otros. Tuvo su cuartel general en Nueva Orleans y fue en América donde desarrolló sus actos.

El final

En 1802 la Ordenanza de Matrícula dispuso que “para que una embarcación, pueda armarse en corso, ha de preceder aviso del Comandante de Marina”, con lo que se perdía el aliciente de lo imprevisto.

Sin embargo, hasta que no se firmó el “Tratado de París” en 1856, las patentes de corso, que habían estado mucho tiempo sin usarse, no fueron definitiva y oficialmente suprimidas.

Los hombres de nuestros muelles, tuvieron que limitarse a las actividades que nunca habían abandonado del todo y en las que también eran unos expertos.

El norte del destino es irreversible. Los tiempos modernos han venido a rubricar la esquila de nuestros antiguos corsarios.

Bibliografía

- ARRINDA, Anastasio: “Euskal Herria eta Arrantza”. CAM. ZARAUZ, 1977
- BARANDIARÁN, Jose Miguel de: “Euskal Herriko Mitoak. Mitos del País Vasco”. Gipuzkoako Kutxa. CECA, 1988
- BENEDEIT: “El viaje de San Brandán”. Ediciones Siruela. Madrid, 1983
- CIRIQUIAIN Gaiztarro: “Los vascos en la pesca de la ballena”. BVAP. San Sebastián, 1961
- CLAVERÍA, Carlos: “Los vascos en el mar”. Ed. Aramburu. Pamplona, 1966
- DUESO, José: “Historia de la navegación vasca”. En Historia de Euskal Herria. Ediciones Vascas. San Sebastián, 1980
- HUBER, Richard: “Treasury of Fantastic and Mithological Creatures”. Edit. Dover. Nueva York, 1981
- IRIART, Michel: “Corsarios y colonizadores vascos”

- OTERO LANA, Enrique: "Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias". Edit. Naval. Madrid, 1992
- RECTORAN, Pierre / Tillac, Jean Paul: "Corsaires basques et bayonnais, du XVe. au XIXe. siecle. Pirates, filibustiers, boucaniers." 1946
- SEOANE Y FERRER, Ramón: "Navegantes Guipuzcoanos". Rev. Gral. de Marina. Madrid, 1903
- STAPELLS JOHNSON, Victoria: "Los corsarios de Santo Domingo, 1719-1779." Dep. Geografía e Historia de l'Estudi General. Lleida, 1992
- ZARAGOZA, Gonzalo: "Rumbo a las Indias". Biblioteca Básica de Historia. Grupo Anaya, S.A.

Iconografía

Procedencia de las ilustraciones:

Kutxa: 97.

Procedencia de objetos fotografiados:

Archivo del Vassamuseet: 23.

Archivo Diocesano: 60.

Biblioteca Houghton: 53.

Gorrotxategi Museo Konfitegia: 52.

J. A. Gorriti: 38.

Museo de Biarritz: 4, 40, 49, 111.

Museo Fournier: 51.

Museo San Telmo: 3, 6, 7, 33, 44, 47, 63, 64, 65, 67, 75, 92, 98.

Okendo Kultur Etxea: 82, 99.

S. Murugarren: 28.

Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa: 12, 16, 26, 27, 31, 32, 37, 61, 78, 80, 84, 101, 102, 103, 106.

Untzi Museoa: 20, 41, 42, 72, 85.

Ilustraciones

1. En Baiona y en Donostia algunos nombres de calles guardan el recuerdo y la evocación de los corsarios vascos.
2. Montón herrado.
3. Mosquete de muralla, siglo XVI.
4. Los corsarios guardaban sus pertenencias en un baúl. Este perteneció a un corsario y está en el museo de Biarritz.
5. ¡Al abordaje!. Dibujo de Tillac.
6. Pistola inglesa de chispa del siglo XVIII.
7. Espadas de taza y de concha del siglo XVII.
8. Marinero vasco.
9. Las aguas del Cantábrico fueron desde antiguo dominadas por los marinos guipuzcoanos.
10. Grabado de escena de pesca en una casa de Orio.

11. Proa del barco de Oseberg. Oslo. Los vikingos aparecieron entre las brumas, procedentes de Escandinavia y saquearon ciudades como Worms, París, Aquisgrán, Maguncia, Lisboa... Basaban su estrategia en la sorpresa. Cuando las velas de sus Drakkar aparecían en el horizonte, el temor cundía entre los habitantes de la costa.
12. Impronta del sello de Fuenterrabía.
13. En Baiona la tradición marca el lugar donde en el año 892 y tras ser decapitado por los piratas normandos, el cuerpo de San León cayó después de haber recorrido unos cientos de metros con su cabeza en las manos. En dicho lugar brotó una fuente.
14. En el sello y en el escudo de San Sebastián no aparece un barco pesquero como en los de Getaria o Fuenterrabía, sino una nave comercial, debido al carácter mercantil que la villa adoptó desde sus inicios.
15. Costa entre Zarautz y Getaria.
16. Reproducción de la coca representada en el crucero de la catedral de Baiona.
17. Nuestras aguas guardan el recuerdo de las aventuras de los corsarios.
18. En los siglos XIV y XV San Sebastián era el centro de contratación más importante de la costa cantábrica y la plaza más frecuentada por los comerciantes alemanes de la Hansa, conocidos como “esterlines”. El nombre de esta calle donostiarra recuerda alguna lonja u hospedería que éstos tendrían en ella.
19. Bosque de hayas.
20. Útiles de calafateado y confección de velas.
21. Antonio de Gaztañeta (1656-1728), mutrikoarra, innovador y precursor en el campo de la construcción naval. Modificó las medidas y traza de los navíos de combate de la armada española de su tiempo.
22. Útiles de carpintería y ferrería utilizados para la construcción naval.
23. La forma de los árboles era aprovechada para conseguir las dimensiones correctas de las partes de madera que constituían el barco.
24. Francisco Arrizabalaga, del caserío Bedua Txiki conserva herramientas del viejo astillero.
25. Estado actual en que se encuentra el astillero de Bedua (Zumaia), que estuvo en funcionamiento hasta hace unos años.
26. Puerto Guipuzcoano. Zarautz.
27. Grabado de San Sebastián en 1560, realizado por Hoefnagle en el que se aprecia el astillero situado en el arenal de la Concha.
28. Nao “Victoria”, siglo XVI.
29. Coca del siglo XIV. Crucero de la catedral de Baiona.
30. Dintel de una casa de Orio. Nao del siglo XVI.
31. Fragata del siglo XVIII.
32. Bergantín del siglo XVIII.
33. Dintel de Pasai Donibane. (Facsimil).
34. La configuración de la costa vascofrancesa aconsejaba la navegación en embarcaciones de no muy alto tonelaje.
35. Marinero vasco.
36. Mapamundi de Antonio Lafredi (1580).
37. Bombarda.
38. Ducatón de Navarra y Francia, 1733. Ocho Reales de Carlos III, 1796, 1800 y 1807. Ocho Reales de Fernando VII, 1822. Moneda de Enrique II de Navarra, 1587. Un Real de Fernando I de Navarra, 1513?. Dos Reales de Felipe V, 1721.
39. “El guipuzcoano instrudo”. San Sebastián, 1780.
40. Reparto del botín de una nave corsaria.
41. El edificio que actualmente ocupa el Untzi Museoa en Donostia, fue lonja y cárcel del Consulado de San Sebastián.

42. Pasaia junto a Donostia y Hondarribia fue una de las bases principales de los corsarios guipuzcoanos.
43. “El guipuzcoano instruido”. San Sebastián, 1780.
44. Pistola inglesa de chispa del siglo XVIII.
45. Montón herrado.
46. ¡Al abordaje! Dibujo de Tillac.
47. Hachas. Siglos XVI-XVII.
48. Bayona.
49. Los corsarios guardaban sus pertenencias en un baúl. Este perteneció a un corsario y está en el museo de Biarritz.
50. Corsario vasco.
51. Baraja de la casa J. Barbot. San Sebastián, siglos XVIII y XIX.
52. Los útiles de cocina utilizados a bordo en las naves corsarias no eran muy diferentes a éstos.
53. Grabado representando a un marinero echado al agua repetidas veces desde la plataforma de popa, a otro marinero pasado por la quilla y a un tercero cuya mano ha sido clavada al mástil con un cuchillo.
54. La devoción de los marinos por la virgen de Iciar, se remonta a tiempos muy antiguos. Según Juan de Esnaola, ya en el s. XIII existía una “Cofradía de navegantes”, dedicados a su devoción. Juan Sebastián Elcano, donó al morir parte de sus bienes a esta virgen y según Garibay, los barcos al pasar frente a las costas de Iciar, disparaban salvas de artillería en su honor.
55. Sirena. Grabado en madera de mediados del siglo XVI.
56. El monje irlandés Brandán, embarcó hacia el año 484 junto con diecisiete religiosos en busca de la “Isla Deliciosa”. Llegado el día de Pascua y ansioso de celebrar la fiesta, hallaron una isla donde celebraron la misa. Al terminar vieron que la isla era una ballena enviada por Dios para poder celebrar el rito. (Imagen de San Brandán de la Catedral de Clonfert, y grabado de 1621).
57. Tritón. Grabado en madera del siglo XVI.
58. Los iraunsuges de los corsarios vascos no tendrían un aspecto muy diferente de este Leviatán dibujado por Hans Baldung en 1515.
59. Peña del ballenero en Ulía. Donostia. Desde las atalayas de la costa, se descubrían las ballenas y se llamaba al pueblo a perseguirlas.
60. En un libro de bautizados de Zumarraga de 1526, aparece dibujada una chalupa con cinco remeros, el patrón al timón y un arponero, con una ballena apresada.
61. Captura y caza de la ballena.
62. Dintel de una casa de la calle Azara de Zrautz.
63. Aguja de hueso de ballena para coser redes.
64. Pistola de rueda, siglos XVI-XVII.
65. Arpones.
66. Costa de Iparralde.
67. Mosquete de muralla, siglo XVI.
68. Cañón.
69. Plano del puerto de La Rochelle. Antonio Lafreri (1580).
70. Kheyr-al-Din, más conocido como Barbarroja, continuó las correrías de su hermano conocido por el mismo nombre. Corsario aliado al sultán turco Solimán, hizo presos a muchos marinos guipuzcoanos que tuvieron que pagar rescate por su libertad.
71. De vuelta a San Sebastián.
72. Grabado del año 1650 de la bahía de Ziburu y Donibane Lohitzun.
73. Ajusticiamiento del pirata bayonés Saubat de Gaston junto a la catedral de Baiona. (Dibujo de P. Tillac).
74. Amarras.

75. Lápida de Pedro de Zubiaur, vizcaíno, General de la Armada, que fue enviado a Inglaterra para gestionar la devolución del dinero que el pirata Drake había robado a España. Posteriormente gestionaría el rescate del botín que los corsarios ingleses habían obtenido de la armada de las Indias. Asimismo hizo escarmiento en los corsarios que atacaban las costas de Galicia. (Museo de San Telmo. Donostia).
76. Islas Cuba y La Española, La Habana, San Juan y Margarita. Gerardus Mercator (1610).
77. Estampa de puerto vasco. S. XVII
78. Escudo del Consulado de San Sebastián.
79. Costa Guipuzcoana.
80. Hondarribia fue el segundo puerto peninsular en importancia del corso durante el siglo XVII.
81. Grabado de De Bry, de 1601, representando a un barco rodeado por los hielos.
82. Mapa de Spitzbergen. Los marinos vascos eran contratados por los ingleses para cazar ballenas en el Artico.
83. Grabado del puerto de La Rochelle.
84. Portulano de San Sebastián. A la izquierda el puente de Santa Catalina.
85. Grabado de Bilbao.
86. En 1690, se construyó una fragata para corsear y defender la costa donostiarra de los ataques franceses.
87. El horizonte siempre ha supuesto un reto para los marinos.
88. Joanes de Suhigaraychipi, “Le Coursic”, afamado corsario bayonés. (Dibujo de P. Tillac).
89. Ziburu visto desde Donibane Lohitzun.
90. En Baiona se conserva la casa de “Le Coursic”, en la calle que hoy lleva su nombre.
91. La posada de Juana Larando.
92. Espadas de barquilla y de taza de los siglos XVII y XVI.
93. Costa de Iparralde.
94. El término bucanero viene de “boucan”, la carne ahumada que se elaboraba en las Antillas. (Dibujo de P. Tillac).
95. Michel le Basque.
96. Mapa de la isla de La Tortuga.
97. Catalina de Erauso, retrato pintado por F. Pacheco. “La monja alférez” (San Sebastián 1592), fue una de los cuatro únicos supervivientes del “Jesús María”, nave capitana española que en el combate de Cañete (1615) frente a las costas de Chile, fue hundida por la escuadra del corsario alemán Georg von Spilberg, contratado por los holandeses. (Kutxa. Donostia).
98. Espadas de taza y de concha del siglo XVII.
99. Blas de Lezo, se destacó en sus ataques a los piratas que atemorizaban a los buques españoles de las Antillas.
100. La bandera de la calavera y las tibias, la conocida “Jolly Roger”, no fue la única utilizada por los piratas de la “Edad de oro de la piratería” (siglos XVII y XVIII). Muy a menudo las personalizaban con motivos como relojes de arena, gotas de sangre, flechas, espadas... Pero muchas veces, para actuar con mayor posibilidad de sorpresa, los barcos piratas enarbolaban falsas. También eran utilizadas las banderas lisas, cuyos colores tenían valor simbólico: negro de muerte, rojo para la batalla sin cuartel, etc. (“La Connoissance des Pavillons”).
101. En 1730 salieron las primeras naves de la Compañía rumbo a Caracas.
102. Nuestra Señora del Coro, fragata armada en corso por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.
103. Acción de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.
104. Rincón de Pasajes.
105. Baiona fue un activo puerto corsario durante toda la historia del corso vasco, incluso cuando ya éste comenzaba a declinar.
106. Grabado de la desembocadura del río Deba.

- 107.** La vecindad de la costa ha definido siempre el carácter de las actividades de sus moradores.
- 108.** Los corsarios vascos forman ya parte del recuerdo.
- 109.** Pasajes.
- 110.** Algunos personajes guipuzcoanos navegaron en embarcaciones piratas extranjeras. Tal es el caso del alguetarra Joaquín de Iturbe, “Joaquín Xantúa”, célebre bandolero que en su juventud fue pirata o corsario y navegó en dos cañoneras francesas. Terminó recluído en 1799 en el Castillo de la Mota de Donostia.
- 111.** Ichetebe Pelot.
- 112.** En Baiona y en Donostia algunos nombres de calles guardan el recuerdo y la evocación de los corsarios vascos.
- 113.** Nicolás Juan de Laffitte. (Dibujo de P. Tillac).
- 114.** Arreglando las redes.