



GUEVARA, José Ramón: “El corso en el País Vasco del XVI”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 245-278.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# El corso en el País Vasco del XVI

José Ramón Guevara

## 1. INTRODUCCIÓN

Si la actividad corsaria está bien documentada en lo que se refiere al mar Mediterráneo en lo referente al Atlántico no deja de ser un tema brumoso y escasamente documentado. La bibliografía sobre el tema es extensa en lo que se refiere a los siglos XVII y XVIII, época dorada de la actividad corsaria, extendiéndose incluso al XIX sobre todo la francesa a la hora de hablar sobre el periodo conocido como el Imperio. La Edad Media y el Renacimiento, por el contrario, son épocas en que la actividad corsaria no ha sido tan estudiada. Falta bibliografía y son escasos los estudios sobre el tema. Por otro lado, la historiografía siempre ha visto de soslayo el tema del corso, como algo secundario más propio de la novela histórica o de la historia épica que de la historia académica, sin prestar atención a las repercusiones económicas y sociales de esta actividad.

Creo que es hora de conceder al corso el espacio que le corresponde dentro de los estudios históricos, hasta ahora se ha minusvalorado su influencia en situaciones, como por ejemplo, la crisis marítima de finales del XVI que afectó al País Vasco.

El marco geográfico en el que se desarrollará el corso vasco será extensísimo, no sólo el Atlántico occidental o el Mediterráneo serán testigos de la actividad corsaria vasca, con el descubrimiento de América el teatro de operaciones crecerá de manera exorbitante. Realizar un minucioso estudio sobre el corso vasco de esta época supondría investigar en archivos de dos continentes, en archivos de diferentes administraciones estatales, provinciales, locales, etc.

Durante la primera mitad de este siglo el enfrentamiento bélico entre España y Francia será constante; las guerras se sucederán una tras otra con pequeños intervalos de paz. Esta situación condicionará de manera importante el tráfico comercial vasco. Las embarcaciones que acudían al sur de la Península, sobre todo a Sevilla y Cádiz, serán objetivo de los corsarios franceses e ingleses. Es difícil cuantificar el número de presas que se hicieron durante estos años y por lo tanto la incidencia real que supuso la actividad corsaria en el comercio marítimo vasco. *«No obstante, a pesar de las continuas hostilidades a lo largo de aquellas décadas, según parece desde finales del XV hasta la última parte del siglo XVI la evolución de este comercio siguió la misma tendencia expansionista que caracterizó a la economía vasco peninsular y española»*<sup>1</sup>.

¿Qué incidencia tuvo el corso en la crisis del sector marítimo vasco de finales de siglo? ¿Fue un factor primordial o simplemente fue uno más? A estas preguntas trataremos de responder en este trabajo. ¿Fue el corso una actividad extendida en los puertos vascos, o por el contrario fue una actividad poco desarrollada? ¿Cuáles fueron las causas de ese auge si es que lo hubo? ¿Fue regular a lo largo del siglo?

A partir de la década de los setenta se comienzan a vislumbrar los primeros síntomas de la crisis marítima vasca. Para la década de los noventa Azpiazu apunta como manera de hacer frente a la crisis del sector una nueva tendencia en la construcción naval: *«A medida que nos acercamos al final del siglo XVI, nos queda la impresión de que aumenta el número de embarcaciones con una capacidad en torno a las veinticinco toneladas, y que se arriesgan a viajar a Sevilla. Tres podrían ser las razones que obligaran a recurrir a la construcción y utilización de estas pequeñas embarcaciones. La primera, puro fruto de la crisis, era la menor capacidad para financiar embarcaciones de mayor calado; la segunda, una mayor probabilidad para evitar los embargos, por no resultar estos barcos muy prácticos para los propósitos de los oficiales reales; la tercera respondía a una com-*

---

1. BARKHAM, Michael: «El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico Peninsular», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, p.158

*previsible autodefensa del débil: las embarcaciones pequeñas resultaban menos apetecibles a los enemigos que estaban al acecho; además, en caso de peligro, podían escapar haciendo chocar la embarcación contra las rocas y huyendo por tierra...»<sup>2</sup>.*

¿Qué medidas tomarán las autoridades guipuzcoanas ante los continuos ataques de los corsarios rocheleses e ingleses a finales del reinado de Felipe II? ¿Por qué no animarán a armar en corso, como lo harán en el siglo siguiente?

## 2. ANTECEDENTES

El origen del corso se pierde en la noche de los tiempos, numerosas culturas ejercieron esta actividad desde la Edad Antigua. A lo largo del medioevo la actividad corsaria se extenderá desde el Mediterráneo al Atlántico. Los normandos, los árabes y los francos atacarán las embarcaciones de sus enemigos y realizarán constantes incursiones en los pueblos costeros de la fachada atlántica. Pero en estos casos no podemos hablar de una actividad realmente corsaria diferenciada de la actividad pirática, de la conquista militar o simplemente del robo. Cuando hablamos del corso nos referimos a una actividad privada, que no parte del rey ni del estado sino de los armadores, pero sujeta a una legislación o normativa que de alguna manera limita esta actividad.

¿Cuándo se comienza a legislar sobre el corso? ¿Cuándo se crean las primeras normativas sobre este aspecto?

Tras un somero repaso a la legislación marítima medieval, no olvidemos que al contrario que la piratería el corso está sujeto a una normativa que emana de un estado, vemos que las primeras referencias son tardías. En el *fuero juzgo*, compilación de legislación visigoda, no se recoge ninguna referencia al corso, será más tarde en *Las siete Partidas*, atribuidas al rey castellano Alfonso X el Sabio, y que cronológicamente podemos situar entre mediados del siglo XIII y mediados del XIV, donde se distingue de manera clara y concisa la acepción del término corsario. En la partida segunda, título 24, ley primera, a la hora de referirse a las maneras de hacer la guerra en el mar se afirma: «*la guerra se hace de dos maneras: la primera es flota de galeas y de navíos armados y poderoso de gente... la segunda es armada de algunos navíos o leños corrientes o de naves armadas o en corso*»<sup>3</sup>. Parece ser que los artículos referentes al comercio marítimo están basados en los *Roles de Oleron*<sup>4</sup>. Los *Roles de Oleron* es el código marítimo medieval que se aplicará en toda la fachada atlántica y en la que los puertos del Cantábrico no serán una excepción.

En el Mediterráneo sabemos de una extensa ordenanza sobre la actividad del corso. En *El llibre del consolat*<sup>5</sup>... son numerosos los capítulos que hacen referencia al tema.

En Francia las primeras ordenanzas datan de 1373 y en ellas en su artículo 11 obligan a los maestres de los navíos a llevar todas las presas a puerto y dar conocimiento de ellas al Almirante.

## 3. MARCO JURÍDICO

### 3.1. La jurisdicción

Como hemos visto, los orígenes de la legislación sobre el corso serán diversos, pero casi todas las leyes emitidas al respecto otorgarán al rey el monopolio de la concesión de las licencias de corso. En el País Vasco, teniendo en cuenta sus peculiaridades legislativas, no será fácil a lo largo del siglo XVI, saber a quién corresponde la jurisdicción del mismo. Éste será uno de los temas más difíciles de dilucidar. La jurisdicción del corso correspondía al rey, éste delegaba en sus representantes bien militares o civiles: el capitán general de la provincia en el primero de los casos y el corregidor en el segun-

---

2. AZPIAZU, José Antonio: «Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, p. 221.

3. *Las siete Partidas. Antología*, Castalia, Madrid, 1991, p. 216.

4. CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio de: *Memoria histórica sobre la Marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779 (edición digital de la Biblioteca Foral de Bizkaia). En la p. 31 capítulo referente a las leyes de Layron.

5. MOLINÉ I BRASÉS, Ernest: *Les costums marítimes de Barcelona universalment...*, Barcelona, 1917.

do. Pero la jurisdicción en el tema de presas es mucho más ambigua y será aquí donde surjan los grandes pleitos entre la jurisdicción real, generalmente la militar, y la Provincia y el Señorío. Ésta, la jurisdicción de las presas, será una de las causas de la pésima relación que hubo entre algunos de los capitanes generales y las Juntas Generales. Dentro de la jurisdicción real también habrá sus roces entre el capitán general y el corregidor.

La concesión de cartas de represalia y patentes de corso corresponderán siempre al rey aunque a veces delegue en sus consejos o en delegados territoriales, generalmente el corregidor y el capitán general.

En la real cédula de 1497 el rey concede licencia a varios armadores guipuzcoanos para armar barcos en corso y resarcirse de las pérdidas que les han causado los corsarios franceses una vez firmada la tregua, y le dice al capitán general, Diego de Ayala, que sea él quien reciba las fianzas «... *recibáis de ellos fiadores llanos e abonados que lo que asy tomare lo volviera en caso de que los franceses les devuelvan lo que los franceses les han tomado*».

En la real cédula concedida a la provincia de Gipuzkoa en 1498<sup>6</sup> por el rey para que se «*puedan armar algunas naos de armada para defender y resistir a las naos francesas que se dirijan a Andalucía*» se especifica que «*para ello den fianzas ante el corregidor de la provincia*» para evitar que molesten a otras naves amigas o de naturales. La figura del delegado regio, corregidor en este caso, será el depositario de las fianzas y por lo tanto el que juzgue en primera instancia las presas.

En el reino de Francia la jurisdicción será del rey o de sus delegados, las ordenanzas de 1373, las más antiguas que se conocen, exigían que todos aquellos que quisieran armar navíos a sus propias expensas para hacer la guerra a los enemigos del reino, debían de proveerse de una licencia del almirante o de sus tenientes<sup>7</sup>.

Pero si la concesión de las licencias estaba claro pertenecía a los delegados regios, no así el tema de las presas. La Provincia consideraba que esto correspondía a los alcaldes o al alcalde de sacas. Esta interpretación de la jurisdicción de las presas llevará a numerosos pleitos y enfrentamiento entre las Juntas Generales y los delegados del rey. Al final el Emperador tuvo que intervenir haciendo de árbitro y promulgando en 1544 una carta partida que tampoco acabó de zanjar el tema como veremos más adelante. Como bien afirma Susana Truchuelo: «*Las motivaciones de los conflictos que, en torno a 1544, obligaron a la redacción de la carta partida o concordia entre las autoridades militares y ordinarias, habían sido las causas judiciales y los jugosos repartimientos de las presas realizadas por mar y tierra. No hay que olvidar que nos encontramos en un periodo de guerra continua, tanto en tierra como en el mar, en el que la autoridad de los capitanes generales se extendía notablemente y en el que el contrabando y el apresamiento de navío estaban a la orden del día*»<sup>8</sup>.

La decisión salomónica del Emperador trató de contentar a todo el mundo: «*Respecto al repartimiento de los apresamientos realizados por mar o por tierra, el Emperador ordenó que los llevara a cabo el Capitán General, siempre que se hubieran realizado bajo su mandato y aunque hubieran intervenido en ellos personas no militares; pero todas las presas que sin la orden expresa del Capitán General serían repartidas por los alcaldes ordinarios y el corregidor, cada uno en su jurisdicción aunque las hubieran realizado soldados*»<sup>9</sup>.

Pero al poco tiempo los problemas en torno a la jurisdicción estaban de nuevo a la orden del día, en la Junta de Bidania de 1557 se solicitó que diese a esta provincia cédula «*para que los naturales gozasen en esta guerra de las preeminencias e mejorias que se les dieron en la guerra pasada y que el Capitán general se entromete en la jurisdicción de las presas que hacen los naturales de esta Provincia a franceses*».

A lo largo de la segunda mitad de siglo veremos como la carta partida lejos de aclarar el tema no hará más que arrojar sombras sobre el mismo que requerirán la constante consulta a los asesores de la Provincia o a los órganos superiores para tomar decisiones en torno a las presas. En 1577 el capitán general Sancho Martínez de Leiva reclamará a los alcaldes de San Sebastián cinco corsarios que tenían presos por considerar que le pertenecía el conocimiento de la causa. La Junta de Gipuzkoa

6. ARCHIVO GENERAL DE GIPUZKOA (AGG), Sec. 2, neg. 12, leg. 4.

7. En el caso de la Corona catalano-aragonesa, por lo menos durante la Edad Media, las licencias las concedían tanto el rey como los *atiles* generales o los procuradores de los estados marítimos. FERRER MALLOL, María Teresa: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, p.102.

8. TRUCHUELO GARCIA, Susana: *Gipuzkoa y el poder real en la alta Edad Moderna*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia, 2004, p. 99.

9. *Ibidem*, p. 100.

pide asesoramiento a los letrados y estos dicen: «*que les parece que este negocio es tocante a la provincia e de su cargo por ser de conservación de la jurisdicción ordinaria de esta Provincia y de los alcaldes de las villas y las veces que sobre artículo de jurisdicción a habido encuentro con los capitanes generales la Provincia a salido a ello y lo a defendido*». Al final el Consejo de Guerra dará la razón al concejo donostiarra.

A final de siglo seguía sin solucionarse el tema y la situación de desabastecimiento que sufría la Provincia hizo que las relaciones entre las diferentes autoridades implicadas en la jurisdicción del curso lejos de relajarse se enconaran. En 1595 la villa de San Sebastián reaccionó de manera inusitada ante uno de estos casos, el general Zubiaur se había querellado contra unos franceses que le habían denunciado por haberlos apresado de manera ilegal, ante esta denuncia el capitán general apresó a los franceses. Al tener conocimiento de esta noticia el ayuntamiento en pleno con el escribano decidió ir a la posada del capitán general a solicitarle remitiese la información al alcalde pues era de él la jurisdicción. El capitán general, Juan de Velázquez, dijo que él tenía cédulas de su majestad en las que se le nombraba como juez de este negocio y de semejantes. Salieron de la posada y acordaron que Gipuzkoa le escribiese a Su Majestad: «*le mande al dicho don Juan se abstenga del conocimiento y lo remita al alcalde. Y si acaso el general tuviera alguna cédula particular en perjuicio de las justicias ordinarias, se suplique d'ella en nombre de la Provincia, porque si a esto a lugar, como no debería para que aber Corregidor ni alcalde en la Provincia sino que lo sea el capitán Gral. que fuere de ella y las partes acudan con el a sus reclamos*».

La reacción del consistorio donostiarra ponía de manifiesto las pésimas relaciones entre las dos instituciones, no era normal que en una sociedad regida por el más exquisito protocolo el ayuntamiento en pleno con el escribano vaya a pedir cuentas a todo un capitán general a sus aposentos. En esa época lo debemos interpretar como una amenaza muy seria.

La villa de San Sebastián presentó la correspondiente queja ante la Junta de Azpeitia de ese año. Ésta acordó escribir al rey dándole noticia del «*procedimiento de Don Juan Belazquez que es contra la jurisdicción ordinaria del Corregidor de los alcaldes d'esta Provincia, y se le suplique mande al Cap. Gral. sobresea en estas causas y no se entremeta en su conocimiento [pues] es la total destrucción de la Provincia y sirbe de impedir la benida de los bastimentos a ella, donde ay gran carestía y el recelo*».

Al año siguiente en la Junta de Azpeitia se recibe una carta de los alcaldes de San Sebastián diciendo que el capitán Montanart (sic) «*aporto días antes al puerto del Pasaje con dos navios, el uno presa que tomó y el otro con quien el anda a coso, y un vecino de aquella villa denunció d'el diciendo que, contraviniendo a las leyes reales y çedulas que esta Provincia tiene para que vengan bastimentos, hizo la dicha presa, y el a procedido en este negocio a ordenación de su açeçeor y le a sentenciado en definitiva. E antes de la sentencia el General le requirió por una requisitoria para que remitiese el conocimiento d'esta causa y se ynviniese*»<sup>10</sup>. Éste es un nuevo caso en el que se evidencia la ambigüedad de la legislación en el tema de las presas, la proliferación de privilegios y sentencias favorables a unos o a otros lejos de dar soluciones al tema no hacían más que complicarlo. Al final el asesor de la Provincia, el licenciado Mendiola, letrado asalariado de la Provincia, aconseja no sin muchas dudas, «*que se debe remitir la causa y otras semejantes al capitán general Juan Velazquez, en cumplimiento de la cédula real [(5-11-1594)] porque en realidad de verdad estas presas conciernen al ministerio de la milicia y se hacen con comisión y orden de los señores del Consejo Real de la Guerra y así compete a ellos y a sus ministros si son bien o mal hechas y el castigo de lo que escedieren de su comisión. Pero como lo dijo en la pasada [carta] por no haver visto el proceso fulminado contra el capitán Montanaoto, no le consta con que orden o comisión hizo la presa. Y en caso de que la oviese hecho sin tenerla de SM e mandado del Consejo de Guerra, le parece que el alcalde de San Sebastián puede ser su juez para castigarle, allándos en su distrito y no debe remitir la causa*»<sup>11</sup>.

El tema seguía coleando y un año después en la Junta de Tolosa el agente en Corte informó de que «*en el negocio de la competencia de la jurisdicción del capitán Antonio de Oquendo [alcalde de San Sebastián] con el Capitan General sobre lo de el capitán Montanaot pertenesce a dicho General por capitulo expreso de la carta partida, porque de las naos que salen a cosso por orden de los Generales han de conocer ellos privativamente y las justicias de qualesquiera otras naos, aunque sean de guerra, como io hayan salido a la mar por orden de los Generales*»<sup>12</sup>.

10. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa 1596-1598*, p. 159.

11. *Ibidem*, p. 162.

12. *Ibidem*, p. 402.

## 3.2. Tipos documentales

Hasta la entrada en vigor de la ordenanza del corso los documentos que facultaban el ejercicio del mismo, es decir, las hoy llamadas patentes de corso, recibirán diferentes denominaciones: licencia de corso, cartas de represalias, etc.

Al igual que en la Edad Media, a lo largo del siglo XVI se seguirán denominando licencias y cartas de represalia a los documentos expedidos por los reyes para ejercicio del corso, aunque el concepto y contenido variará y se irá haciendo más riguroso con el paso del tiempo. Es difícil distinguir las diferencias entre las licencias y las cartas de represalia, pues la documentación no es muy precisa en este campo y a veces confunde los términos. Trataremos de establecer de una manera somera una muy débil hipótesis sobre las diferencias entre las cartas y las licencias.

### 3.2.1. Licencias

Las licencias se concedían para armar barcos y realizar presas en la mar de todos aquellos enemigos de la Corona sin límite alguno.

Uno de los primeros documentos que conocemos sobre el corso en el País Vasco es la real cédula de 1498 por la que se concede permiso a Gipuzkoa para armar en corso contra franceses. En este documento se hace referencia a las licencias y a las fianzas que los armadores debían depositar para asegurar el uso correcto de las mismas:

*«Porque por parte de vos la Junta procuradores escuderos e hijosdalgo de la muy noble e leal provincia de Guipuzcoa que me fue fecha relación diciendo que en la canal de Flandes andan ciertas naos de armada de franceses los quales... son pasados a la Andalucía y que si no se pone remedio se podría hacer mucho daño en las mares de estos mis reinos e si nosotros e mis subditos y naturales e mis suplicantes e pediros por merced que vos diese licencia y facultad para poder armar algunas naos de armada para defender e resistir a las dichas naos francesas que si viene por ... a facer daño a mis subditos e naturales e como la mi merced fuese e yo tube por... e por la presente os doy licencia e facultad para que podais armar y armeis de armada todas las naos y fustas de la dicha provincia que quisierais y por bien ... contra las dicha naos de armada francesas portando que... si las armeis deis fianzas bastantes ante mi corregidor de la dicha provincia para que las dichas naos e fustas que asi armaredes... ni alguna de ellas ni la gente que en ella fuere otros navios ni ropa ni otra cosa alguna ni ofenderan ni haran mal ni daño ni desaguisado alguno ... de mis subditos y naturales ni a las otras personas»<sup>13</sup>.*

Las patentes de corso de la época moderna, conocidas en Francia como lettres de marque, aparecerán más tarde, en este siglo se utilizaran diferentes términos para denominarlas.

### 3.2.2. Cartas de represalia

Las cartas de represalia se daban a aquellos armadores que habiendo sido víctimas de corsarios y habiendo sido apresadas sus embarcaciones querían armar barcos para resarcirse de las pérdidas apresando embarcaciones de los reinos de los que procedían los corsarios. Estas cartas, a diferencia de las licencias que sólo se concedían en épocas de guerra y contra los enemigos de la Corona, se concedían también en épocas de paz o tregua y contra cualquier armador o puerto.

Con motivo de la tregua entre los reinos de Castilla y Francia el rey de Castilla envía al capitán general de la Provincia una real cédula para que aquellos armadores que habiendo sido apresados después de la dicha firma pudieran armar barcos con los que hacer presas de los súbditos del rey de Francia para resarcirse de las pérdidas. En 1497 el rey mediante real cédula da licencia a Johan de Laborda del Pasaje, a Guadacho de La Rentería, a Johan de Gorria, a Pedro de Gorostiaga de Getaria, a Johan de Achaga de Zumaia *«licencia a los dichos... e a cada uno de ellos... para que pueda armar para trabajar para cobrar las dichas sus naos con lo que en ellas les tomaron Y sy aquellas no pudiere aver tome la enmyenda de lo que aquellas valían de qualesquier suditos del dicho Rey de Francia donde quiera que los hallaren por mar que no tiene seguro nuestro guardando los puertos de nuestros amygos porque que-*

13. AGG, Sec. 2, neg. 12, leg. 4.

remos que antes que salga de armada recibais de ellos fiadores llanos e abonados que lo que asy tomare lo volviera en caso de que los franceses les devuelvan lo que los franceses les han tomado».

En la Edad Media las cartas de represalia eran licencias expedidas en tiempo de paz, autorizando a un particular perjudicado por extranjeros a indemnizarse por todos los medios, si es necesario por la fuerza, sobre los compatriotas de los autores del daño<sup>14</sup>. Muchas cartas de represalia lo eran por una cantidad en concreto, se supone que el capital perdido por el armador beneficiario de dicha carta, y una vez resarcido ésta dejaba de tener vigencia. A modo de ejemplo, la villa de Bermeo solicitó a la reina que se «*le revoque, a lo suso suspender, el efecto de la dicha marca e represaria del dicho Joan de Arbolancha vecino de la villa de Bilbao que hace 8 años impetró de vuestra alteza una carta de marca de quantía de 23.000 Coronas de oro contra los vecinos del ducado de Bretaña. Y que el dicho Arbolancha se dedica a apresar a los bretones «y de cada mercaduria les toma cierta cantidad como en fondo de ympusición, non lo debiendo nin pudiendo hacer porque la fazienda que los dichos Vretones tomaron al dicho Joan de Arbolancha fue muy poca e de poco valor, que no llegaba a dos mil Coronas». Bermeo poseía privilegios de los reyes para que los barcos que procedían de Inglaterra, Bretaña o Francia con «bituallas de pan, e vino e de otras mercadurias e provisiones no fueran prendados ni detenidos por virtud de carta de represaria e de marca, ni por otra razón alguna dentro de ciertos límites y en las abras e puertos de dichas villas»*»<sup>15</sup>.

En muchas ocasiones estas cartas de represalia se hacían válidas en los propios puertos sin necesidad de armar ningún barco simplemente embargando las mercancías de los armadores, si las cartas de represalia eran concedidas contra algún armador en particular o contra alguna nación en general. En 1524 una nave cargada con mercancías de mercaderes de Ragusa atracó en Pasaia. Las mercaderías fueron rápidamente embargadas en virtud de una carta de represalia contra los naturales de Ragusa por ser tributarios del Turco<sup>16</sup>. Las mercancías a las que se alude, cueros y paños, habían sido cargadas en Inglaterra con destino a Aliorna, y a su paso por las costas de Guipúzcoa fueron embargadas como consecuencia de un incidente ocurrido con anterioridad: el secuestro en Ragusa de una nave guipuzcoana, y la toma de sus marinos como cautivos por los turcos<sup>17</sup>.

Estas cartas de represalia desaparecerán para la segunda mitad del siglo.

#### 4. EL MARCO GEOGRÁFICO

A la hora de definir el marco geográfico del corso en el País Vasco, quiero aclarar que entiendo por ámbito corsario vasco aquel cuyos protagonistas, tanto corsarios como víctimas de estos, son originarios de las provincias del País Vasco tanto peninsular como continental. Esto lejos de simplificar la investigación la complicará, por una parte hablamos de armadores que navegan bajo pabellones de dos naciones, la mayoría de las veces enfrentadas, con situaciones político-administrativas diferentes y por otra la gran dispersión de las fuentes documentales que esta situación genera.

En el informe realizado por los armadores guipuzcoanos sobre los servicios prestados a la Corona en la guerra contra Francia entre 1551-1556<sup>18</sup> afirmarán «*recorrido muchas e dibersas veces toda la costa de francia y picardia, normandia, bretaña e guiana y toda la costa de galizia e todo lo que es del mar... desde el cabo finisterre asta ynglaterra*». En principio el golfo de Bizkaia será el principal escenario en el que actuaran los corsarios vascos, pero no se limitarán a él. En muchas ocasiones este marco geográfico se ampliará a uno mucho mayor, en este mismo informe se hablará sobre expediciones realizadas «*a su propia costa y con ellas an ydo a tierranueba que solo el golfo que se a de pasar es mas de myll legoas a donde entrando en los puertos de la dicha tierranueba asi por mar como desembarcados en tierra an echo y abido muchas batallas y reencuentros con los enemigos franceses de los quales an muerto mas de quatrocientos ombres syn los que fueron heridos y les an tomado e quitado mas de doszientas naos gruesas de bacallaos de grand precio y valor*».

14. DUMAS V.: «Deux procès de prises maritimes a l'époque de la guerre des Cent Ans», en *Revue Générale de Droit International Public*, nº 16 (1909), p. 13.

15. ROMERO ANDONEGI, Asier: «Documentación inédita tardomedieval de la villa de Bermeo (1482-1559)», en *Boletín de la RSBAP*, T. LVIII, 2002-2, pp. 314-315.

16. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCHV), Pleitos Civiles, Zarandona y Walls (olv.), caja 997-7. En: <http://www.mcu.es/archivos/mediterraneo/03economico/foto26.htm>.

17. *Ibidem*.

18. Sobre este informe son numerosas las referencias bibliográficas, desde Ducéré a Tellechea Idígoras y últimamente Azpiazu.

Durante la primera mitad de siglo la situación geoestratégica animará a algunos armadores guipuzcoanos y vizcaínos a corsear en el Mediterráneo. Son numerosos los documentos que demuestran esta presencia vasca en este mar. A modo de ejemplo, en la reclamación hecha en Hondarribia por María Domínguez de Lerin a María de Primaot, heredera de Ochoa de Sarasti, de la parte correspondiente a la venta de la fragata que su marido Domingo de Etxeberria y el citado Ochoa de Sarasti tenían a medias, se nos especifica que con ella «*andaban en la costa de bereberia contra infieles*»<sup>19</sup>.

Los corsarios de Lapurdi, como veremos más adelante, tendrán otros escenarios preferidos: la costa americana y la ruta de las Indias.

#### 4.1. Los puertos corsarios

Casi todos los puertos del País Vasco peninsular tomarán parte de una manera más o menos activa y según sus posibilidades en el corso. En Bizkaia serán Bilbao y Bermeo los que más barcos armen. En Gipuzkoa tenemos constancia de que hubo armadores corsarios en Hondarribia, Pasaia, Donostia y Deba.

San Juan de Luz y Bayona serán los puertos corsarios laburdinos por excelencia, Biarritz, Getaria, Bidart y Hendaya no armaran barcos corsarios pero aportarán un número importante de los marineros para las tripulaciones corsarias.

El puerto de Bayona sufrirá una crisis a lo largo del siglo XVI. Según algunos autores una terrible tempestad que ocurrió entre los años 1420 y 1430 cambió el curso del río Adour modificando el curso de su desembocadura situándose ésta en Vieux Bocau, Bocau y Capbreton. Los armadores trasladarán su negocio a San Juan de Luz, puerto que conocerá un auge inusitado. La canalización de la desembocadura del Adour supondrá la revitalización del puerto de Bayona y la decadencia de San Juan de Luz. Estos dos puertos junto con el de Capbreton mantendrán un litigio constante por la hegemonía del negocio marítimo. Durante el reinado de Carlos IX se realizarán imponentes obras de canalización volviendo a recuperar el río Adour su curso anterior y devolviendo a Bayona su antiguo esplendor en detrimento de Capbreton.

San Juan de Luz conocerá un importante desarrollo tras la liberación de Francisco I en 1526. Éste tratando de recuperar su posición política en el marco europeo no tardará en declarar la guerra a su enemigo particular y consecuentemente volver al estado de alarma en la frontera. Goyetche nos dice que los burgueses de San Juan de Luz, reforzarán su flota; sus navíos aumentarán tanto en número como en tamaño constituyendo una poderosa flota corsaria que además de interceptar el comercio del golfo de Bizkaia no dudará en extender su actividad al Mediterráneo y atacar la ruta comercial de las Indias<sup>20</sup>. San Juan de Luz conservará unos privilegios obtenidos durante la ocupación inglesa en época medieval y que los reyes de Francia respetarán. Estos derechos de exención en los pagos de impuesto por sus mercancías tanto por tierra como por mar eran muy parecidos a los que contaba Hondarribia. Será el primer punto destacado de defensa de la frontera y primer objetivo de cualquier armada que atravesara el Bidasoa, la primera plaza fuerte del reino, contaba con una milicia muy parecida en cuanto a organización a las milicias forales guipuzcoanas<sup>21</sup>.

Esta situación convertirá a San Juan de Luz en uno de los principales objetivos de las tropas imperiales en esta frontera.

En 1558 penetrando por Gipuzkoa y Navarra, en una operación relámpago, las tropas del Duque de Albuquerque, D. Beltrán de la Cueva, Virrey de Navarra, marchan sobre San Juan de Luz y el 31 de julio, antes de que ésta pueda prepararse para su defensa, la tomarán, saquearán e incendiarán. Esteban de Garibay cuenta cómo se produjo dicho incendio, estando él presente por ser de la compañía de Mondragón<sup>22</sup>. Las tropas forales guipuzcoanas y navarras arrasarán San Juan de Luz, su puerto y su flota surta en el mismo. La firma de un tratado de paz entre las dos Coronas permitirá una recuperación de la villa, la pesca del bacalao y la ballena serán el soporte que permita esta recuperación. La provincia tomó parte con «*3500 hombres por Tierra y muchas embarcaciones por mar*

19. Archivo Histórico de Protocolos de Oñate (AHPO), 3/372, p.fol. 100.

20. GOYETCHE, L.: *San-Jean-de-Luz historique et pittoresque*, p. 48.

21. Sobre el tema de las milicias laburdinas consultar NOGARET, J.: *Saint Jean de Luz des origines à nos jours*, Bayonne, 1925, el capítulo dedicado a «Rôle militaire de Saint Jean de Luz», pp.130-132. Comenta que milicias parecidas había en Zuberoa y Baja Navarra y que eran de similares características a las de la otra orilla del Bidasoa. Las milicias eran frecuentes en toda Europa aunque las características y organización las diferenciaran.

22. GARIBAY Y ZAMALLOA, Esteban: *Los quarenta libros del Compendio historial de Guipúzcoa...*, Gerardo Uña, Bilbao, 1988, p. 556.



en la entrada que de esta frontera y de la de Navarra mando hacer la señora Princesa de Portugal D<sup>a</sup> Juana de Austria Gobernadora de los Reynos por el Señor Rey don Phelipe el segundo su hermano en Francia a quemar la villa de San Juan de Luz y su Puerto el mes de julio ocupandose con la disciplina militar conveniente toda la gente en esta fracción a costa de VS quince dias continuos».

Durante la visita de Carlos IX en 1565 confirmará las exenciones y otorgará 18.000 libras para la reedificación de sus muelles. Con motivo de esta visita fue reconstruido el puente de la Nivelle.

## 4.2. Las rutas marítimas

Las rutas marítimas estarán en el punto de mira de las embarcaciones corsarias. Éstas merodearán por los derroteros que seguían las naves comerciales y pesqueras esperando que alguna presa se presentara. Las rutas comerciales que unían los puertos vascos con el resto de Europa y las pesqueras, sobre todo la de Terranova, van a ser los escenarios preferidos de nuestros protagonistas.

### 4.2.1. Comerciales

«El principal destino de las exportaciones vascas fue el mercado sevillano, seguido del de Portugal y, a más distancia el de los puertos de Nantes, Ruán y Amberes»<sup>23</sup>. Sevilla fue plaza comercial para los vascos desde la Edad Media pero a partir de la Carrera de Indias su presencia se fue multiplicando. El mercado andaluz y también el portugués «demandaban gran cantidad de productos férricos vascos, dado el ritmo de crecimiento de sus economías en la segunda mitad del siglo XVI, pero también porque los cargamentos eran reexportados a la América Española y al Brasil por los mismos mercaderes que las habían importado del País Vasco»<sup>24</sup>.

El tráfico de lana procedente de Castilla se concentrará en los puertos del Cantábrico, sobre todo en el de Bilbao. Éste será el principal puerto del País Vasco, a través de él se comercializarán gran parte de las mercancías llegadas del norte de Europa con destino al mercado castellano. Soportará un gran tráfico comercial con Inglaterra, Francia, Flandes y Alemania, por lo menos hasta que se reactive la actividad bélica a finales del siglo.

De Bretaña se importa el trigo, éste es el principal lugar de suministro de bastimentos para la provincia de Gipuzkoa, en este siglo será importante la colonia bretona establecida en San Sebastián.

El tráfico con Inglaterra gozará de una salud envidiable durante la primera mitad del siglo a partir de 1560, puertos como Londres, Southampton y Bristol serán los receptores de la lana y del hierro transportado por los navíos vascos, Bilbao y algunos puertos guipuzcoanos serán los receptores de trigo, centeno, etc. procedente de los puertos ingleses. Con motivo de las guerras que afectarán a Europa a finales de este siglo el comercio con Inglaterra decaerá.

### 4.2.2. Pesqueras

La pesca del bacalao y la ballena será uno de los negocios más suculentos de este siglo. Florecerá un importante flujo de barcos que anualmente se desplazaban a los caladeros de Terranova para pescar y que a su regreso se convertirán en codiciadas presas para los corsarios de ambos lados del Bidasoa. En 1554 la nao *Santic Spiritus* que se dirigía a Terranova es capturada a doscientas leguas de costa por una nao «francesa que de la dicha Terranova venía cargada de macallao, e la tomó e en aquella metió a Juan de Azterrica, vecino de Motrico y a otros ocho o nueve marineros y los envió a» España y la *Sancti Spiritus* siguió rumbo a Terranova donde parte de los marineros apresados fueron obligados a trabajar para los armadores lapurtarras<sup>25</sup>.

En 1557 en la Junta de Segura, San Sebastián dice que habiendo paz entre estos reinos y los de Francia «algunos, especialmente los de San Juan de Luz Y Çubiburu no consienten ni dan lugar a las naos d'esta Provincia que van a Tierranova azer su pesquería ni se quería en los puertos donde llegan antes como mas poderosos los hechan de ellos. Pide lo mande remediar».

23. CASADO ALONSO, Hilario: «El comercio de hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, p. 167.

24. *Ibidem*, p.168.

25. AZPIAZU, José Antonio: *Historias de corsarios vascos: entre el comercio y la piratería*, Ttartalo, Donostia, 2004, p. 122.

A partir de 1580 los vascos peninsulares perderán influencia directa en Terranova, a partir de esta fecha los intereses se centran en los puertos de San Juan de Luz y de Bayona. El capital financiero del sur así como barcos y tripulaciones se asentarán en estos puertos manteniendo así la larga tradición terranovense. Las estrechas relaciones comerciales entre guipuzcoanos y laburdinos facilitarán este trasvase.

A partir de ese mismo año la presencia de corsarios ingleses y hugonotes franceses en esta ruta obligará a tomar medidas de seguridad. En 1587 se promulgó una real cédula para que *«las naos que han de salir este año de esa Provincia a la pesca de ballenas y bacallaos bayan en la mejor orden y mas bien armadas que pusieren... ser a bien que vayan Juntas y en conserva las mas que pudieren y no divididas como suelen... porque se sabe que los corsarios ingleses y otras partes arman a priesa numerosos navíos para ir a Terrenova y hacer en los puertos de ella el daño que pudieren»*<sup>26</sup>.

## 5. EL CORSO BAJO EL REINADO DE CARLOS V

### 5.1. Marco histórico

A finales del siglo XIV las relaciones internacionales del reino de Castilla habían sufrido un importante giro. Los aliados europeos pasaron a ser los ingleses y los enemigos los franceses. Esta situación supuso un importante cambio en la frontera entre los reinos de Castilla y Francia pasando a un contexto bélico constante. La situación en el Golfo de Bizkaia se hará patente.

En opinión de algunos autores, los Reyes Católicos, ante el auge que estaba tomando el corso, decidieron prohibir dicha actividad mediante la pragmática de 12 de enero de 1498, parece que esto entra en contradicción con la real cédula concedida poco tiempo después a la provincia de Gipuzkoa para armar naves en corso<sup>27</sup>. Parece ser que esta actividad cayó en desuso hasta la década de los veinte del siglo XVI en que el Emperador, ante los numerosos ataques protagonizados por piratas y corsarios contra el tráfico comercial procedente de América, decidió, en 1521, incentivar esta actividad concediendo a los armadores corsarios el quinto de las presas hechas.

Durante este periodo el corso francés será el más activo, sus áreas de actuación serán en un primer momento las Canarias y algo más tarde se desplazarán al Caribe. Este nuevo marco geográfico exigirá una importante inversión económica sólo al alcance de grandes armadores y gentes próximas a la Corona, lo que viene en llamarse Gran corso. Los armadores corsarios más modestos, el llamado Pequeño corso, se limitarán a una zona de actuación más próxima a sus puertos de origen: el Golfo de Bizkaia y la fachada atlántica de la Península.

Este corsarismo francés era ejercido por particulares y nunca tuvo un lugar preeminente dentro de las prioridades bélicas francesas.

### 5.2. La política naval de Carlos V: armadas y corsarios

#### 5.2.1. Armadas

A lo largo de la Edad Media la defensa de las costas y del tráfico mercantil marítimo había correspondido a los propios armadores de las villas costeras. Estos habían solucionado por su cuenta los problemas derivados del corso y de la piratería. Se crearon hermandades para la defensa no sólo de los intereses económicos de las villas sino también para la defensa de sus embarcaciones y puertos.

Durante el siglo XVI esta antigua organización defensiva evolucionará de manera importante. Carlos V tratará de organizar las primeras armadas para la defensa de litoral atlántico sin mucho éxito en su empresa. Establecerá una serie de asientos con marinos para el mantenimiento y dirección de flotas, estos asientos o contratos serán por un tiempo definido y en ellos se establecerán las condiciones del acuerdo: sueldos de los oficiales y marineros y el reparto de las presas, éstas generalmente se repartirán en quintos uno de los cuales será para el capitán general de la flota con el

26. AGG, Sec. 2, neg.12, año 1587, leg. 16.

27. LUCENA SALMORAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid, 1994. Hipótesis de AZCÁRRAGA Y BUS-TAMANTE: *El corso marítimo*, CSIC, 1959.

que se establecía el asiento, otra quinta parte para la tripulación y el resto para el Emperador. En 1523 se establece un asiento con el bilbaíno Portuondo para el Reino de Granada. Este asiento finalizó en 1528 en que estableció uno nuevo con Álvaro de Bazán. Estos asientos tenían por objetivo principal el combatir el corso mediterráneo. La aportación guipuzcoana y vizcaína será importante sobre todo en la primera mitad de siglo.

Para la formación de armadas se recurrirá a los embargos de aquellas naves que se encuentren en puerto.

Durante el imperio de Carlos V el enemigo principal en el Atlántico será Francia, el enfrentamiento bélico será constante durante la primera mitad del siglo exceptuando algunos pocos años de paz o tregua. Francisco I no desarrollará una política naval con visión de estado, se limitará a potenciar el corso, la guerra de los particulares, entendiéndose ésta como una guerra menor en que el objetivo no es vencer al enemigo sino socavar su economía marítima. Tratará de estorbar en un principio el tráfico marítimo entre Flandes y la Península. Tras su liberación en 1526, tratará de recuperar su posición política en el marco europeo, no tardará en declarar la guerra a su enemigo particular y consecuentemente volver al estado de alarma en esta frontera.

Carlos V pretenderá que las villas costeras formen armadas a su cuenta para la defensa del tráfico marítimo y de la costa. Las villas costeras en principio serán reacias a la formación de estas armadas por los numerosos trastornos que les suponían, embargo de barcos, levas de marineros y mantenimiento de las dichas armadas, además del dudoso uso que se hacía de ellas. Si en un principio se suponía que era para guardar las costas y el tráfico marítimo que acudía a dichas villas, a la hora de la verdad el uso que se hacía de las armadas era otro bien diferente: la defensa de los intereses estratégicos del Emperador. Esto unido a que el dinero de la hacienda rara vez llegaba a tiempo hacía de la empresa un negocio poco interesante. Son numerosos los pleitos que guardan nuestros archivos sobre reclamos de marineros, y en muchos casos de sus viudas, de los sueldos que quedaron sin cobrar por los servicios que prestaron en estas armadas, a modo de ejemplo, el de Martiça de Aguinaga, viuda de Juanes de Cigarroa, que en 1565, varios años después de haber servido en la armada de Luis de Carvajal, reclama los salarios de su marido que «*servio de contramaestre en la galera de D. Luis de Carvajal en la armada que mando en el servicio de SM y del sueldo que se le resto devriendole estan por pagar 1964 maravedies por la averiguación que hicieron Antonio de Ubilla e Juanes de Laborda en la persona de Domingo de Eztala defunto como depositario y fiador del dinero que para el sueldo de la gente que estuvo en dicha galera mando libramiento su majestad los cuales a pedido muchas veces a los herederos y... del dicho Don Domingo y no se los han dado*»<sup>28</sup>.

A lo largo de estos años serán numerosas las armadas que se formen, llevarán por nombre el del territorio a que representan, aunque a veces el nombre de *Armada de Vizcaya* englobará también a la de Gipuzkoa con las consiguientes protestas de la Provincia. Numerosas serán las armadas que se formen a lo largo de estos años, aunque sabemos poco en cuanto a su composición y actividad. Algunas de ellas fueron:

#### 5.2.1.1. La Armada de Bizkaia

El año 1537 proveyó el Emperador se armaran algunas naves para la guarda de las costas de Bizkaia. Otro tanto ocurrió en Gipuzkoa para una armada de 950 toneladas por cuatro meses. En mayo se nombró por capitán general de la dicha armada al conde Altamira, Rodrigo de Moscoso, al que se le unieron otros componentes de Galicia. En principio la armada de Bizkaia debería controlar sólo la costa vizcaína aunque se le envió a Galicia para llevar artillería y munición, parece ser que dicha armada, la de Bizkaia, se componía de dos naos y dos zabras, se quedó en Galicia y no volvió a guardar las costas de Bizkaia, quedando ésta desprotegida de los ataques franceses. Se protestó ante el emperador solicitando volviera la flotilla a guardar las costas de Señorío y a que se le pagara la parte de las presas que se habían hecho para solventar los gastos de la flotilla. Esta escuadra mantuvo intensos combates con navíos franceses ante la costa de Asturias en la segunda quincena de noviembre de 1537, los fuertes temporales desbaratarían casi por completo esta armada a finales de ese mes.

28. Archivo Municipal de Hondarribia (AMH), E,7,1,1,10.

### 5.2.1.2. Armada contra corsarios

En 1538 el vizcaíno Sancho de la Pedriza se dio a la vela con una flota contra corsarios a la cual se unieron cuatro pataches y una pinaza por asiento concertado con los navieros bilbaínos Martín Ortiz de Orozko, Martín de Arana y Rodrigo Casafurda.

Por diez años se había formalizado tregua con Francia, dedicando todos los esfuerzos marítimos contra Barbarroja.

### 5.2.1.3. Armada de Álvaro de Bazán

En 1543 los preparativos de una armada naval por Francia aconsejaron organizar una armada en el norte, de cuya dirección se encargó a Álvaro de Bazán y cuyo grueso iba a estar formado por navíos vascos y cántabros.

### 5.2.1.4. Armada de Carvajal

Durante la última guerra que enfrentó al Emperador contra Francia se creará una armada que llevará el nombre de *Armada de Guipúzcoa*, será su capitán general Luis de Carvajal. Desarrollará una actividad muy importante sobre todo en transportar hombres y pertrechos a Flandes. Esta armada se mantendrá a lo largo de toda la guerra desde 1552 a 1559.

Se formó por primera vez en otoño de 1552 y partió de Laredo con tropas, entre ellas numerosos guipuzcoanos, y pertrechos para ayudar al Emperador en el sitio de Metz. A consecuencia de la batalla en que derrotaron a la armada francesa, Carvajal resulta herido de un arcabuzazo regresando al puerto del Pasaje y de aquí a Hondarribia a curar sus heridas a casa de D<sup>a</sup> María de Ugarte.

Para hacernos una idea del febril dinamismo que desplegó esta armada sigamos su derrotero en el año 1553. Después de restablecerse de sus heridas Luis de Carvajal embarcó en Pasaia con su gente para guardar la costa de la Península de los corsarios franceses que merodeaban por ella y después de varios días se encontró con seis naos de una armada corsaria francesa y las acometió y desbarató, dirigiéndose a la ría de Lisboa y de aquí a Cádiz con sus presas. Después de cargar bastimentos se dirigió a Flandes para socorro de sus estados donde desembarcó el dinero y las municiones que le habían ordenado entregar, volviendo a guardar las costas de la Península. Este año el rey prohibió a los armadores ir a Terranova por su cuenta obligándoles a hacerlo en conserva y con la escolta de la armada de Carvajal, a lo cual los armadores se negaron y parece ser que consiguieron revocar la orden real.

En 1554 esta armada se unirá a la que acompañará a Felipe II a Inglaterra para sus esponsales, volviendo, tras desembarcar el monarca, para desempeñar labores de guardacostas.

En 1556 formará parte de la armada que escoltará al Emperador en su viaje de regreso de Flandes, embarcará en Vlissingen, desembarcando en Laredo, poco después Felipe II solicita desde Bruselas que la armada de Luis de Carvajal vaya a Inglaterra para estar en puerto durante el mes de diciembre y traiga la nao de Bertondona *El Espíritu Santo*.

En noviembre de 1557 Felipe II tratará de armar una flota de seis naos y cuatro zabras, con la intención de ponerla al mando de Don Luis de Carvajal, para de este modo estorbar que los armados franceses no pasen a Indias, ataca los puertos corsarios franceses de Belle Isle, Guérande y Le Croisic y captura seis buques de un convoy de pesqueros bretones.

En 1558 siguió realizando labores de transporte de pertrechos de guerra y soldados a Flandes acudiendo al socorro de la plaza de las Gravelinas. Durante este sitio sirvieron más de seiscientos guipuzcoanos con Luis de Carvajal. El 13 de julio junto a la orilla del mar, desde la que las diez naves de la escuadra de Carvajal baten de flanco al enemigo, desembarca 1.000 arcabuceros para reforzar la tropa de Egmont. Dunkerke es recuperado y se asesta a Francia un nuevo revés militar. Carvajal, una vez desembarcadas las tropas, peleará con su compañía de arcabuceros y resultará de nuevo herido<sup>29</sup>.

29. AHPO, 3/371, fol. 237-239.

Desconocemos la fecha, pero sabemos que un navío de la armada de Carvajal apresó, en una acción contra corsarios de San Juan de Luz y después de combatir durante dos días, un navío de Bayona armado en corso que se llamaba *La Galère* mandado por el corsario de Capbreton Autengen Nin<sup>30</sup>.

#### 5.2.1.5. Menéndez de Avilés

El Emperador mandó aprestar en el año 1557 una gran flota al mando de Pedro Menéndez de Avilés para llevar armas y pertrechos a Flandes, para ello pensó en embargar los barcos que se estaban aparejando en los puertos vascos para la campaña de Terranova. En abril promulgó una real cédula para que ningún navío saliera a Terranova y embargaba todos los barcos aprestados para el servicio de la Corona. Esta propuesta fue aprobada por el rey bajo el consejo de García de Toledo quien pretendía probarle que sin ningún preparatorio se podía tener una escuadra de guerra. Este sistema de embargo será funesto pues atacaba a la base de la prosperidad de las pesquerías y arruinará a los armadores. En la Junta de Bidania se expuso como estaban embargadas *«todas y la naos más útiles que hay en esta Provincia para la armada de Melendez y que además del daño que se sufre porque es necesario mucha gente para tripular dichas naos se quedara la Provincia sin gente para defenderla»*. Esta real orden fue revocada poco después tras las gestiones y protestas de la Provincia en la Corte<sup>31</sup>.

### 5.2.2. El corso

#### 5.2.2.1. Guerras con Francia

A partir de 1521 y a lo largo de la primera mitad de este siglo la guerra con Francia será una constante exceptuando pequeños periodos de tregua. Los apresamientos por ambas partes serán frecuentes. A lo largo de este tiempo se expedirán varias cédulas exhortando a los armadores a armar en corso. En 1525 la reina Juana promulgará una y en 1528, tras la declaración de guerra, se instará a la Provincia a que se reúna en Junta *«para armar por mar una armada y hacer las tomas que pudiere en ropa de enemigos haciendoles merced de todo lo que asy tomare»*. La Junta decide que *«armen quien quisiera a su cuenta y se les haga la merced del quinto»* y a cambio proponía al rey, que diera licencia para que se pudieran traer bastimentos a la provincia *«por ser esta muy esteril»*. Pero no será hasta un año después cuando el rey conceda a los guipuzcoanos la licencia para armar en corso, esta licencia no tuvo mucha vigencia ya que para final de año se suspendió ante la suplica de Bizkaia y Gipuzkoa por la falta de bastimentos que padecían. Parece ser que la Provincia no puso mucho interés en el fomento del corso, sólo algunos armadores se animaron a su práctica.

En 1551 se declarará una nueva guerra con Francia, ante la actuación de corsarios de San Juan de Luz en la costa guipuzcoana el capitán general informará a la corte: *«Su Alteza le ha repondido que si esta Provincia quiere armar algunas zabras para la seguridad de la costa que su alteza le ayudara»*. El capitán general trasladará el ofrecimiento a la Junta General de Deba siendo recibida la noticia con cierta frialdad, de nuevo la Provincia mostrará numerosas reticencias al corso por los numerosos problemas que esta actividad generará con las embarcaciones extranjeras que surtían a la misma de bastimentos. Ésta, más interesada en la firma de convenios o conversas con los de Labort, alentarán a armar algunas zabras para la guarda de la costa a cambio de la firma de dichos convenios. Parece ser que esta propuesta no tuvo mucho eco entre los armadores ya que en año 1553 en la Junta de Errenteria se leyó una carta del capitán general en la que se certifica que su Alteza ordenaba armar algunas zabras para evitar el daño que hacen los franceses y que su Alteza prestará la artillería y dará municiones. Estas propuestas debieron caer en saco roto ya que al poco tiempo se expidieron las cédulas por las que se mandaba embargar los navíos y zabras que estaban en los puertos de esta Provincia, mandándoles que no salieran de armada ni fueran a Terranova, donde los franceses estaban pescando y de otra cédula en la que se permitía a los embargados salir en la armada del capitán general Luis de Carvajal. El revuelo con que se recibieron dichas cédulas será patente en toda la Provincia, la Junta decide se envíe, con carácter de urgencia, un mensajero al agente en Corte para que trate con su Alteza y el Consejo de Guerra este tema, pues como afirma la villa de Zarautz, si no se desembargan las naves en 20 días no podrán

30. DUCÉRE, Edouard: *Histoire maritime de Bayonne: les corsaires sous l'Ancien Régime*, Paris, 2003, p. 29.

31. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los vascos y la pesca de la ballena*, Ediciones Vascas, San Sebastián, 1979, p. 224.

ir a Terranova<sup>32</sup>. El embargo de las naos de Terranova suponía paralizar el mayor negocio que en ese momento tenía la Provincia, ésta no dudó en convocar una Junta extraordinaria para tratar este tema. Ducéré<sup>33</sup> pone en palabras de Tomé Cano que en 1553 la flota vasca que iba a Terranova se componía de 200 navíos tripulados por 16.000 hombres y la Provincia advertirá que la anulación de la campaña de Terranova de ese año supondría la pérdida de 200.000 ducados.

Las gestiones realizadas por los agentes de Gipuzkoa y Bizkaia en la Corte parece que dieron sus resultados; en noviembre se consiguió que se decretara una nueva real cédula para que cualquier persona así de la Provincia como de Bizkaia y de las Cuatro Villas pudiera ir con sus navíos armados o por armar a Terranova.

El abastecimiento seguía siendo una de las grandes preocupaciones de la Provincia, en la Junta de Getaria de este año se habló «sobre el gran daño que recibe esta provincia por las vejaciones que sufren los franceses que venían con bastimentos para ella, en virtud del permiso de su Alteza, por parte de los armadores de ella, quitandoles los navíos y pinaças y los bastimentos que traían para la Provincia y que por ello los franceses habían dejado de proveerla».

Los armadores guipuzcoanos que habían decidido armar en corso mantuvieron una importante actividad atacando las rutas de abastecimiento de Gipuzkoa, esto generó tensiones dentro de la Provincia entre estos armadores, y los comerciantes y el resto de armadores que veían en el corso más un obstáculo que un provecho para la vida económica del territorio. En 1554, no sabemos si debido a la presión ejercida por la Provincia, se promulga una real cédula para que los que estén en armada vuelvan a puerto y no salgan de nuevo. Seis meses después se emitió una nueva real cédula para que pudieran salir en armada.

Dentro de la *Relación de naos que en ocho de setiembre de 1558 hay en la costa de las quatro Villas de la mar e Señorío de Vizcaya y Provincia de Guipuzcoa* figuran «las naos que andan al corso en el cabo Finisterre:

*La galeaza de Don Diego de Carvajal de 350 tons. nueva del primer viaje que anda al corso*

*La nao de Yrun de 400 toneladas nueva del primer viaje que anda al corso*

*La nao de Joanot de Villaviciosa de 260 toneladas nueva del primer viaje que anda al corso*

*La nao de Miguel de Londres de 300 tons nueva del primer viaje*

*La galeaca tuna de... San Sebastián de 260 tons de tres viajes*

*La nao de ylumbe de 260 tons. de cinco viajes»<sup>34</sup>.*

Y se menciona también

*«La nao de Martin Saenz de Echave, de ciento y veinte toneladas, nueva del primer viaje, que está aparejandose para salir al corso»<sup>35</sup>.*

Desconocemos si estas naos andaban de armada contra corsarios o si cada una actuaba por su cuenta, me inclino a pensar que la primera de las posibilidades tiene más razón de ser sobre todo si tenemos en cuenta que figura la galeaza de Diego de Carvajal, capitán general de Gipuzkoa, que son embarcaciones de gran porte y, además, el hecho de figurar en la costa de Finisterre nos hace suponer que se encontraban para interceptar la ruta de los corsarios franceses hacia el Atlántico Sur.

Juan Lopez de Echebarria, marinero de Hondarribia, relata que en el otoño del año anterior «yo y otros compañeros vecinos de esta villa Hondarribia, y otras gentes fuimos en una nao en corso que era de D. Diego Carvajal, Cap. Gral de esta Provincia Siendo nuestros capitanes Juan de Huriz de Hubieta [Zubieta] y Juanes de Yrún en cuya nao iban catorce condestables y cabos de escuadra y yo iba en la escuadra de Martín Sanz de Laborda y Domingo de Ulano que eran los condestable de la gente de esta dicha villa y yendo así tomamos en presa seis naos de franceses cargadas de vacallao en el camino de Terranova y podría haber tres meses que se hizo la partición de del dicho vacallao y de la presa en el Pasaje y no le concedieron la parte que le correspondía»<sup>36</sup>.

32. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa 1550-1553*, Donostia, 1990, p. 472.

33. DUCÉRE, Edouard: *Les pêcheurs basques à Terre-Neuve, 1893?*, p. 256.

34. LABAYRU Y GOICOECHEA, Estanislao J.: *Historia General del Señorío de Bizcaya*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, vol. III, p. 782.

35. Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua, leg. 67, fol. 203, en TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: «San Sebastián 1558», en *BEHSS*, nº 37, p. 25.

36. AZPIAZU, José Antonio: *Historias de corsarios vascos, op. cit.*, p. 91.

El hecho de que alguno de los protagonistas sean los mismos, que la forma de actuar sea idéntica, así como el ámbito geográfico, la ruta de regreso de los bacaladeros laburdinos, nos induce a pensar, que se trata de la misma armada.

La campaña corsaria de 1551-1555 siempre ha llamado la atención de los historiadores, desde Ducéré a Tellechea Idígoras muchos han sido los que han hecho referencia al famoso documento<sup>37</sup> sobre la información recogida en torno a aquellos sucesos. Aunque las cifras hayan sido exageradas, por el interés de los informadores, no dejan de sorprender; hablan de más de 350 velas armadas en corso a lo largo de la guerra, más de 1000 muertos sin citar heridos y más de mil presas, realmente sorprendente si tenemos en cuenta que nos está hablando de sólo la provincia de Gipuzkoa. Estos hechos por su envergadura requieren un estudio específico en el que por el momento no vamos a entrar. La campaña militar de la década de 1550 –creo que lo fue en toda regla– es un hecho a la vez sorprendente y único en la historia marítima vasca. Son demasiadas las preguntas a responder ¿Qué ocurrió para que una flota actuara de manera particular al margen de las directrices del rey? ¿Qué motivos indujeron a que todo un ejército se desplegara y realizara una auténtica campaña militar? ¿Qué intereses motivaron esta campaña? ¿Qué movió a una población tan reacia a luchar fuera de sus fronteras? Muchas preguntas para pocas respuestas. Si el tema es tan archiconocido para los historiadores ¿por qué hay tan pocas respuestas para estas preguntas? Las últimas investigaciones pueden aportar un poco de luz a este tema. Selma Huxley y más recientemente José Antonio Azpiazu en su libro *Historias de corsarios vascos* sitúan la acción dentro de las rivalidades entre bacaladeros guipuzcoanos y laburdinos. La armada que se formó en 1554 para acompañar a Felipe II a Inglaterra impidió la realización de la campaña de Terranova de ese año, ocasión que fue aprovechada por los armadores de Laburdi para tratar de apropiarse de los caladeros, lo que motivó, al año siguiente, una virulenta reacción por parte de los armadores guipuzcoanos y que daría lugar a los hechos a que nos estamos refiriendo. Esta hipótesis puede abrir un camino para futuras investigaciones.

Durante la segunda mitad de siglo las relaciones con Francia serán más amistosas de lo que habían sido en la primera, aunque el inicio de este periodo comenzó con una nueva guerra, pero tras la firma del tratado de Cateau-Cambresis la paz entre los dos países será duradera y dará un respiro a las poblaciones fronterizas que habían sufrido en manera especial esta situación: «*el cuarto de siglo entre 1560 y hasta 1585 fue un periodo de poco conflicto en el Atlántico y un periodo activo y próspero para el comercio del País Vasco sur. Sin embargo la amenaza de los barcos protestantes turcos y del norte de África no cesó en aquellos años*»<sup>38</sup>.

#### 5.2.2.2. El corso lapurtarra

Goyetche nos dice que los burgueses de San Juan de Luz a lo largo de este siglo reforzaran su flota; sus navíos aumentarían tanto en número como en tamaño constituyendo una poderosa flota corsaria que además de interceptar el comercio del Golfo de Bizkaia no dudará en extender su actividad al Mediterráneo y atacar la ruta comercial de las Indias<sup>39</sup>.

«*Durante el siglo XVI, los españoles calificarán a esta villa de nido de corsarios, y con la intención de destruirla organizarán las expediciones de 1542 y 1558 en esta última reducirán la villa a cenizas.*

*Los marinos vascos, no contentos con operar en las vecinas costas de España atravesarán el Atlántico para atacar los dominios de sus enemigos en América. Las Antillas, Santo Domingo en particular, Venezuela, Perú mismo, recibirán sus visitas*»<sup>40</sup>.

A partir de 1537 se pueden ver corsarios lapurtarras en las Azores y las costas americanas. Este mismo año corsarios bayoneses arrasarán los cabos de Santa María y San Vicente al igual que las Islas Terceras<sup>41</sup> «*apresando dos naos vizcaínas a cuyos tripulantes habían herido y después de rendidos y cortados las narices se hallaban curando en Cádiz en el hospital de la Magdalena*»<sup>42</sup>. Al año siguiente atacarán el puerto de Santiago en la Isla Fernandina y mantendrán combate con dos naos

37. 1555. Una información original con «*comission de Fernando de Zuñiga corregidor de VS se recevio a ynstancia suya el de mil y quinientos y cinquenta y cinco haber apresado los naturales de la Provincia por mar mas de mil navios mayores y menores en los cinco años antecedentes con embarcaciones propias prevenidas y armadas a su costa entrando diversas veces con ellas en todos los puertos y rrias de la parte occidental de aquel reyno echando gente en tierra sus rias, saqueado y quemado muchos lugares abiertos...*».

38. BARKHAM, Michael: *Op. cit.*, p. 158.

39. GOYETCHE, L.: *Op. cit.*, p. 48.

40. MOREAU, Roland: *Guéthary: esquisse historique*, Paris, 2002.

41. DUCÉRE, E.: *Op. cit.*, p. 28.

42. LABAYRU Y GOICOECHEA, Estanislao J.: *Op. cit.*, p. 209.

que se hallaban en él robarán en el de La Habana, después de dicho combate. En 1543 llega a la Isla Margarita una escuadra de cinco navíos corsarios de Bayona con 800 hombres<sup>43</sup>.

Estas constantes incursiones en tierras americanas instarán al Emperador a crear una red de espionaje en los puertos franceses para informarse «sobre que en algunos puertos de Francia se arman o quieren armar con intento de ir a la Indias y andar de Corsarios a robar y hacer daño».

En 1549 Sancho de Leiva, capitán general de Gipuzkoa, será el encargado de recabar esta información y realizar los consiguientes informes. «Os encargo que por vuestras espías para saber en que puertos se arman y quien los arma y cuantos y cuales son»<sup>44</sup>.

Durante este año y el siguiente Leiva recabará información de los oficiales y marineros guipuzcoanos que comercian en puertos franceses, enviando información detallada sobre la formación de flotas corsarias que en los puertos de Burdeos y la Rochela se armen<sup>45</sup>.

En julio de 1553 el Príncipe informará a Diego de Carvajal capitán general de la provincia de Gipuzkoa, y al gobernador de Galicia de que por la Isla Española han pasado cuatro navíos y dos pataches de corsarios franceses que «dizque salieron de San Juan de Luz y que han hecho en aquella isla y otras costas concercanas muchos daño y robos de oro y plata y cueros y azucares por valor de 100.000 ducados y que también han tomado algunos navíos y repartido parte de la presa en ellos y armándolos para se venir con todo al dicho reino de Francia y que en la actualidad son once los navíos y que como parecen no pueden invernar el aquellas costa parece que tienen intención de volver a su puerto y que seria bien que algunos de los armadores de ese reino saliesen al paso»<sup>46</sup>.

Muchos de estos corsarios serán piratas en toda regla, careciendo en muchos casos de la licencia del rey. Tras el final de la guerra que enfrentará a España y Francia entre 1551-1556 los capitanes corsarios lohitzundarras Haristiague, de Soamin y Ansogarilo serán perdonados por su rey por haber apresado numerosos barcos en las costas de Indias sin contar con el permiso real o patente. Parece ser que estas actividades piráticas enriquecieron de manera importante a los armadores de San Juan de Luz<sup>47</sup>.

Tras la reanudación de la guerra los ataques seguirán produciéndose. Siguiendo el ejemplo de sus homónimos de La Rochelle y los puertos normandos, los corsarios vascos armarán en corso sin ser inquietados por las autoridades. En 1559 los corsarios de Bayona y San Juan de Luz saquearán Puerto Caballos, en Honduras, probablemente en unión de corsarios normandos. Pero al regreso de esta expedición en septiembre del mismo año, con un rico botín y cuando se encontraban cerca de San Juan de Luz fueron sorprendidos por un temporal que desbarató la flotilla y hundió varios barcos. Este revés de la fortuna supondrá el fin de los armamentos corsarios vascos con destino a la América española<sup>48</sup>.

Estos enfrentamientos generarán multitud de presos por ambas partes, estos serán conducidos a prisiones en las que sobrevivirán bajo un duro régimen penitenciario. Una de estas prisiones estará

43. DUCÉRÉ, E.: *Histoire maritime...*, p. 346.

44. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 424, L. 22\1\60. 16 de julio. Carta solicitando información sobre las flotas corsarias que se han armado en puertos de la costa de Francia Abra de Graa, río de Hontanal y de la Rochela. "Han salido 17 navíos con intento de ir a las indias a robar y que ademas se estan aprestando en la Rochela el galeón grande que hizo la comunidad por la pena del levantamiento por mandado del rey de Francia y con el otras tres navíos y que tambien los hijos del capitan Alabardos estan armando otras cuatro naos gruesas para ir a la Indias". 23 de julio de 1550. Información hecha en la villa de Rentería, remitida por don Sancho de Leiva, sobre haber salido varios navíos de Francia. Interroga al capitán Gregorio de Rentería que dice haber oído "que de Burdeos partieron cuatro navíos de entre 150 y 200 toneles con 200 hombres cada uno con destino a cabo verde para ir a la costa del Brasil y que un mercader de Burdeos llamado Sabas dijo que tambien había salido otro navío armado de iguales características para las costas del Brasil. El capitán Armendariz dice que ha oído que de Burdeos ha salido una galeza o galeaza y dos naos las cuales iban bien armadas de artillería, gente e vituallas y que no heran partidas sino aprestadas para partir y que aunque ellos hecha fama de que van a Brasil y a Cabo verde a por mercaderías es sabido que van a las Indias a robar y a hacer el mayor daño y que hechan a la gente a la mar por que no se sepa quien lo hace dice que esto es todo lo que sabe y que Diego de Camon y Pedro de Isasa ha estado en Burdeos al igual que otros vecinos del pasaje y de San Sebastián". Pedro de Camon afirma que a 12 de mayo se "encontraba en Burdeos con una pinaza y cinco marineros y un muchacho y que al entrar en la ría vieron una galeaza desarbolada y sin aparejo y que cuando salieron de Burdeos, el 14 de mayo, la vieron aparejada y arbolada y que contaron entre las dos cubiertas 32 puertas para artillería y que la gente que iba a llevar era de Capbreton cerca de Bayona y de su comarca y que dicha galeaza no sirve para transportar mercaderías sino para la guerra y que había otras dos naos la una de hasta 120 toneles e la otra de 140".

45. DUBERT, Isidro: «Corsarismo francés, poder real y política imperial en Galicia durante el reinado de Carlos V», en *El reino de Galicia en la época de Carlos V*, Xunta de Galicia, p. 289.

46. AGI, Indiferente, 424, L. 22\1\1038.

47. ARCHV, Registro de Ejecutorias, Caja 0859.0028.

48. DUCÉRÉ, E.: *Op.cit.*, p. 28.



en La Rochelle, desde allí escribirán a la Junta en 1555 Domingo de Segurtola y Mateo de «*Manterola que están presos en la Rochela habiendo sido presos en la Armada andando al corso y los tienen encerrados en un cubo de noche, y de día los llevan a acarrear piedra y los tienen como esclavos y piden se mande prender a otros tanto franceses que sean de calidad y se retengan en la cárcel asta que ellos sean sueltos*»<sup>49</sup>.

### 5.2.2.3. El corso cántabro

Mención especial merece el corso cántabro que tan activo se mostrará a final de siglo. Ya durante esta última guerra con Francia comenzarán los problemas con las villas vascas. El corso cántabro tendrá entre otros objetivos el de las rutas de aprovisionamiento que unían Bretaña con Gipuzkoa y Bizkaia. Este tráfico guardaba unas peculiaridades especiales, ya que aunque encontrándose en guerra con Francia, estas provincias tenían privilegios (conversas) que les permitían comerciar ciertos productos con el enemigo. Los armadores cántabros haciendo caso omiso de estos privilegios apresarán las embarcaciones que recalen con suministros en los puertos vascos, poniendo muchas veces al borde del desabastecimiento a la población.

En 1552 la ciudad de San Sebastián se queja que los armadores de Castro habían capturado barcos franceses que venían a esta provincia para surtirla de víveres y se pide que la Provincia actúe de parte de los franceses contra Castro en el pleito que se abre. En la Junta se presentó una provisión real sobre el desembargo de los navíos que trajesen trigo para esta Provincia y otra por la cual «*ningún mercader natural de la Provincia ni de fuera de ella pueda contrabtar ni contrabten trigo ni otros mantenimientos para los traer a rebender en la dicha Provincia en nabios de franceses por virtud de la permisión de Su Alteza*»<sup>50</sup>.

Estas quejas son constantes a lo largo de la guerra, obligando a las Juntas y Diputaciones a pleitear en muchos casos con los corsarios cántabros. Este mismo año Francisco de Lasao informa que tras pleitear con Castro «*sobre los apresamientos de navios franceses que venían con bastimentos a esta Provincia se hizo entregar dichos navios bajo fianza y por que los dueños de los bajeles no le pueden recompensar por ser de poco valor le paguen por sus trabajos pues ha litigado durante cuatro meses*».

Las quejas y los pleitos se sucederán a lo largo de toda la guerra sin que las numerosas sentencias y disposiciones legales impidan la actuación de los corsarios. En 1557 las Juntas de Gipuzkoa decidieron enviar a Lázaro de Zumaya a Laredo con las cartas para desembargar y restituir las dos pinazas, de Martín de Larregui e Miguel de Sala, franceses, vecinos de Bidart, que cargadas de trigo, pez y resina les tomó Juan de Cuebas y las llevó a Laredo. Lázaro de Zumaya acudió al Corregidor de las Cuatro Villas provisto del permiso de Su Alteza «*para que lo haga pregonar en Laredo como se esceptan bastimentos que vienen para esta Provincia*».

Sólo con la declaración de la paz finalizarán estos problemas, que volverán a resurgir a finales de siglo cuando la situación, en este caso la guerra con Inglaterra, vuelva a repetirse como veremos más adelante.

## 6. EL CORSO BAJO EL REINADO DE FELIPE II

### 6.1. Introducción

Si durante el reinado de Carlos V el Mediterráneo tuvo un protagonismo geoestratégico; la pugna por Italia con Francisco I y por el control del Mare Nostrum con los turcos, con la llegada de Felipe II este escenario cambiará, la rebelión de los Países Bajos, la creciente enemistad con Inglaterra, las guerras de religión en Francia y el comercio americano serán las causas de este cambio.

Si durante la primera mitad de este siglo los corsarios franceses fueron los más activos, durante el reinado de Felipe II cederán este protagonismo a los ingleses que junto a los hugonotes franceses y a los holandeses, convertirán el Atlántico en un escenario bélico inusitado.

49. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa 1554-1557*, Donostia, 1990, p. 226.

50. *Ibidem*, p. 265.

Aunque Francia buscó la amistad de Felipe II en un principio, los corsarios franceses hicieron constantes pillajes a lo largo de la costa cantábrica y gallega. «*El gobernador de Galicia marqués de Cortes intentó una replica adecuada y para ello solicitó de los regentes el montaje de una armada permanente que pudiera combatir con eficacia a los corsarios franceses*»<sup>51</sup>.

Inglaterra aunque en un principio seguirá manteniendo relaciones con España, apoyará de manera abierta a sus corsarios y no será hasta la década de los 70 cuando se rompan las relaciones y las hostilidades sean abiertas. La política naval inglesa, conseguirá poner en jaque al comercio atlántico español, cosa que no habían logrado los franceses en la primera mitad de siglo, y será una de las causas de la decadencia del comercio marítimo vasco de finales del XVI.

La política matrimonial de Felipe II fue un arma más de la diplomacia y trató de buscar alianzas. Inglaterra suponía un buen aliado ante Francia. Pero la suerte no quiso que el matrimonio con María Tudor fructificara en ningún aspecto. La muerte de la reina frustró de manera definitiva los planes que tenía Felipe II para Inglaterra. La reina Elisabeth en un principio no se enfrentó claramente a España, aunque siempre apoyó el corso inglés al igual que la nobleza inglesa principal promotora de este negocio<sup>52</sup>.

Entre 1572 y 1577 once expediciones corsarias partirán a saquear la costa de las Indias todas ellas con Drake.

El levantamiento de los Países Bajos y el incondicional apoyo de Inglaterra a los rebeldes tensionarán de manera extraordinaria las relaciones hispano-británicas. La incorporación de Portugal al Imperio de Felipe II no hará sino echar leña al fuego.

La prohibición de comercio con Inglaterra de 1585 será una auténtica declaración de guerra, el ataque inglés a Vigo de septiembre de este mismo año y el de Cádiz de 1586 serán determinantes a la hora de decidir la invasión de Inglaterra y la creación de la armada de 1588.

## 6.2. Política marítima de Felipe II

La defensa de la costa y de la navegación se encomendará a escuadras y armadas oficiales, el corso particular tendrá una participación mínima en esta faceta, exceptuando la última década del siglo. Felipe II no quiso o no supo fomentar el corso como elemento de defensa o de ataque. Su estrategia marítima se limitará a la formación de armadas y a la fortificación de las costas.

En el caso vasco sorprende el desinterés de los armadores para armar barcos en corso, parece ser que lo arriesgado de la empresa no animaba a esta actividad, pocos serán los solicitantes de patentes y su actividad apenas resaltable.

Este desinterés parece ser generalizado en casi toda la costa cantábrica si exceptuamos la costa santanderina donde los corsarios de las Cuatro Villas se mostrarán muy activos. En el caso de Galicia parece ser que ese desinterés era también palpable<sup>53</sup>. Como dice la investigadora María del Carmen Saavedra: «*Aunque por parte de la monarquía se desarrollaron algunas iniciativas tendentes a fomentar la aparición de corsarios españoles como contrapeso a la actividad de los extranjeros, el empeño tuvo escaso eco*»<sup>54</sup>.

Sólo al final de su reinado y tras el fracaso del Armada Invencible Felipe II cambiará de parecer fomentando de manera controlada el corso, serán las escuadras oficiales las que llevarán a cabo esta labor.

### 6.2.1. Las armadas

Felipe II tratará, sobre todo a partir de 1570, de crear un sistema defensivo estable para salvaguardar tanto el tráfico marítimo del Atlántico norte como para el procedente de América. La rebe-

51. MENÉNDEZ PIDAL, R.: *Historia de España*, Espasa Calpe, Tomo XX.

52. La bibliografía inglesa no siempre ha visto el corso, sobre todo el que se ejerció en un principio en las costas americanas, como una actividad exclusivamente militar también le han dado gran importancia a la faceta mercantil que conllevaban estas primeras expediciones. Quiero agradecer a mi amigo Carlos Rilova el haberme puesto sobre esta pista y suministrarme la bibliografía sobre el tema.

53. SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen: «Entre corsarios y armadas: el mar y la guerra en la Galicia moderna», *8ª Semana Galega de Historia*, 1999, p. 196.

54. SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen: «Corsarismo inglés en Galicia y América durante el reinado de Felipe II», en *Revista da Comisión Galega do Quinto Centenario*, n.2 (1989), p. 34.

lión de los Países Bajos y la guerra con Inglaterra obstaculizarán de manera importante el tráfico marítimo entre la costa vasca y los puertos del Norte de Europa.

A partir de 1568 Felipe II puso en marcha una serie de medidas, entre ellas la de crear una flota propia de la Corona. La construcción naval vasca se orientará a este sector construyendo naos y galeones para las armadas. Al final no fue todo lo beneficioso que en un principio parecía ya que muchos de los encargos que se hicieron no se pagaron.

La unidad defensiva básica de la costa cantábrica fueron las escuadras. Estas unidades navales no eran permanentes sino que se creaban cuando la necesidad lo exigía y la economía lo permitía. Generalmente, su organización y mantenimiento corrían a cargo de los poderes locales. En el caso del País Vasco peninsular las armadas se denominarán de Bizkaia y de Gipuzkoa y correrán a cargo del Señorío y de la Provincia.

Estas escuadras podían unirse entre ellas para formar armadas puntuales para operaciones concretas<sup>55</sup>. Serán constantes las fricciones entre los poderes locales y los reales por entender aquellos que la formación de escuadras era para la defensa de los intereses y de las costas de los que sufragaban los gastos de mantenimiento y no de lo que la estrategia o el interés del Imperio demandaba en cada momento.

No será hasta 1593 en que se constituya una Armada Real del Mar Océano permanente a disposición del rey.

La formación de estas armadas exigía un esfuerzo inconmensurable para las villas costeras; los embargos de embarcaciones y las levas de marineros supusieron una auténtica sangría para esas poblaciones.

Las campañas de 1582 y 1583 en las Islas Azores (Jornada de la Isla Tercera) supusieron un importante movimiento de barcos y marineros del cual se resentirán las villas costeras vascas. Sin apenas tomar respiro, cuatro años después comenzarán los preparativos de lo que sería la Invencible. En marzo de 1587 se redactará una real cédula por la cual se daban instrucciones a Miguel Oquendo sobre la armada que se juntaba en Pasajes. En las instrucciones se fija como objetivo de la acción o causa principal de la armada guipuzcoana «*el asegurar y limpiar de corsarios los mares de estos reinos, por el daño que hacen en ellos los corsarios ingleses y de otras naciones no dejando, que la contratación y el comercio de unas partes y otras se hagan con al seguridad que se requiere*»<sup>56</sup>. Como vemos el propósito de dicha armada no era el que figura en la dicha cédula, el rey trataba de atraerse a los armadores marcando un objetivo mucho más próximo a los intereses de estos que al fin y a la postre serán los que pondrán los medios para dicha expedición.

Tras el fracaso de la Invencible Felipe II no se dará por vencido. En 1590 formará una nueva armada con destino a Inglaterra y en 1594 se dará el tercer intento de Felipe II contra Inglaterra, en el Ferrol se juntan las escuadras de Marcos de Aramburu, Antonio de Urkiola, Martín de Bertondona, Juanes de Villaviciosa, Oliste y Pedro de Zubiaur, todos bajo el mando de Martín de Padilla y su almirante Diego Brochero, que zarpan el 19 de octubre, pero el temporal los rechazará en el canal de La Mancha regresando a la Península.

A pesar del alto precio de la construcción naval en España, la necesidad de defender el Imperio hizo pensar a Felipe II en una segunda gran Armada, que efectivamente se construyó en 1596 con el objetivo de invadir Irlanda, pero que fue dispersada por los vientos cuando al fin partió, repitiéndose las pérdidas. Pero aún continuó Felipe II con la idea de la gran Armada, y en otoño de 1597 volvería a repetirse el tropiezo con la climatología adversa y la dispersión. Al año siguiente moría el monarca español, y la disminución de los recursos obligaba a su sucesor a olvidarse de la invasión de Inglaterra. Pero esto no supuso el fin de las armadas, todavía en 1599 se reclutaron marineros para la armada del General Marcos de Aramburu que partió de Pasajes con rumbo a Lisboa.

Durante este reinado se realizaron varios viajes reales que requirieron la formación de armadas para escoltar a los monarcas y transportar su séquito y pertenencias: desde el fastuoso viaje de Felipe II a Inglaterra para sus esponsales en 1554, hasta la fracasada visita a los Países Bajos ante el clima de revuelta en junio de 1567. Estas armadas protocolarias también exigían su tributo en hombres y barcos.

55. Sobre la organización marítima en tiempos de Felipe II ver CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*, San Martín, Madrid, 1989.

56. VITORIA, Juan: «Historia de los Reyes de España» (manuscrito de la BN), en TELLECHEA IDIGORAS, José Ignacio: *Otra cara de la Invencible*, Kutxa, Donostia, 1988, p. 226.

### 6.2.1.1. Las levas

Esta política de crear escuadras y armadas suponía la necesidad de realizar constantes levas de marinería, estas levas iban en detrimento de las actividades marítimas de las villas costeras ya que suponían el restar una mano de obra imprescindible para el tráfico marítimo y las pesquerías de Terranova. Si a esto le sumamos que el Estado siempre fue mal pagador nos encontramos con una actividad laboral poco atractiva en la que las ganancias eran pocas y las pérdidas casi seguras. Este malestar se generalizó sobre todo en el último cuarto de siglo.

Según Isasti, tras las armadas de 1582, 1583 y 1588: «*los vecinos de esta villa quedaron muy gastados y empeñados por el largo tiempo que anduvieron en las jornadas referidas y servicio de SM*»<sup>57</sup>. Pudo bien haber añadido que lo que fue una realidad para San Sebastián lo fue igualmente para toda la costa de Vizcaya y Guipúzcoa. Todos los puertos sufrieron<sup>58</sup>.

Las quejas de los ayuntamientos fueron constantes. En las Juntas de Zumaia de 1593 el concejo de dicha villa declara que «*como V<sup>a</sup>S<sup>a</sup>, consta desde el año de ochenta e ocho a esta parte sean alistado mas de dos mil e quinientos hombre de mar del cuerpo de V<sup>a</sup> S<sup>a</sup> e an andado en servicio del Rei nuestro señor en sus Reales Armadas de alto bordo y çabras, en que andan en corso, e de todos ellos no an escapado más de \*\*\* galeras poco mas o menos, los cuales sirvieron estos siete años continuamente en todas las ocasiones que se an ofrecido. Y no les han pagado todabia el sueldo y estan todos endeudaos, hasta sus acreedores y se envíe memorial al rey para que pague*»<sup>59</sup>.

Parece que este memorial no sirvió de mucho pues en agosto el rey solicitó una nueva leva de marineros para tripular seis galeones que se hallaban en el puerto de Pasajes.

La frecuencia de las levas dio lugar a un aumento considerable de los desertores, muchos marineros tras cobrar sus pagas se volvían a sus casas, el rey ordena se prendan y ordena «*...castigarlos para q(ue) en ellos se escarmienten otros y lo mismo hareis si algunos de los soldados de la d(ic)ha Armada o navíos acudieren por ay que como queda d(ic)ho hubieren Resçivido pagas y socorros*»<sup>60</sup>. El cansancio de la marinería era patente, las deserciones eran constantes, tras la acción de Blaye, en 1593, el capitán general de Gipuzkoa, Juan Velázquez solicita se le envíen para su castigo los marineros que se volvieron sin licencia.

Los desertores utilizarán todo tipo de trucos para evitar ser apresados. En 1595 se le ordena al corregidor de las Cuatro Villas esté atento a aquellas embarcaciones que vienen de «*Bretaña no traygan a la buelta ningun soldado de los que en ella me sirven sino fuere con licençia de don Ju(an) del aguila se ha entendido que los m(aest)res d[e] ellos no dessenbarcan los dichos soldados en los puertos sino que antes de llegar a ellos los echan en las primeras pinaças que andan a pescar y que esto es cosa muy hordinaria y siendo de la Inportancia que veys poner remedio en ello ha parecido avisaroslo Para que esteys advertido d[e] ello y ordeneys so graves penas a los m(aest)res de las pinaças o otras bajeles que no rrecivan ningun soldado y que demas d[e] esto a la buelta las visiteys todas y si hallaredes alguno en ellas le prendays y aviseys como se dize en la dicha carta que asi conbiene a mi servicio*»<sup>61</sup>. Estos en muchos casos contarán con la complicidad de las autoridades locales. Algunas villas y pueblos tratarán de eximir a sus marineros del servicio en las armadas: es el caso de Hondarribia que solicitará al rey le conceda el privilegio a causa de la mucha gente que han llevado de esta villa para las armadas los años anteriores siéndole concedido por real cédula de de12 de diciembre de 1596 «*... para que no lleven ni saquen la gente para el servicio de mis armadas ni embarguen para este efecto sus navío ni bajeles que andan al comercio y la navegaci3n con la andaluzia, Portugal, Galicia e otras partes de donde traen bastimentos necesarios para la provisi3n de esta villa*»<sup>62</sup>.

### 6.2.1.2. Los embargos

Hasta finales del siglo XVI Felipe II no se decidió por construir barcos para una armada real, hasta entonces las armadas se realizaban embargando aquellos navíos, mercantes o pesqueros, que se

57. MARTINEZ DE ISASTI, Lope: *Compendio historial de Guipúzcoa*, Amigos del Libro Vasco, 1985.

58. HUXLEY, Selma y BARKHAM, Michael M.: «Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (hacia 1540-hacia 1630)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, 1996, p. 369.

59. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa 1593-1595*, vol.XII, p. 63.

60. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», en Harold B. Lee Library, Brigham Young University, Provo, Utah.- 4 September, 1593.- <http://www.lib.byu.edu/~rdh/phil2/>

61. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op. cit.* "Del pardo de nobiembre de 1595".

62. AMH, A, 1, 18 (1596), fol. 318.

consideraban tenían unas características de fortaleza y tamaño que les permitían desempeñar labores militares. Esta práctica supuso un auténtico desastre para los armadores vascos. Las «*requisas de naos en 1586, 1587, y 1588 que se siguieron al comienzo de la guerra con Inglaterra en 1585 conjuntamente con los de la década de 1590, se dejaron sentir dolorosamente en la economía marítima de Vizcaya y Guipúzcoa. Desalentaban a empresarios tales como los Arriola de construir naos, en parte porque les impedían emplear las naos en viajes mercantiles pero también porque los propietarios recibían compensación insuficiente, y las más de las veces atrasada, de la Corona por el uso o pérdida de sus navíos*»<sup>63</sup>. Estos embargos no afectaban solamente a los barcos mercantes, las naos de pesca sobre todo bacaladeros y balleneros fueron frecuentemente requisadas, estas «*requisas de navíos causaron una severa contracción en el sector de Terranova durante la Guerra anglo-española (1585-1604)*»<sup>64</sup>.

A partir de 1585 el mantenimiento de las escuadras será prácticamente permanente, esto supondrá un expolio de los pueblos de la costa, los numerosos informes que se redactan sobre la situación del sector marítimo así lo atestiguan, Labayru achaca la presencia de corsarios ingleses a la falta de vasos y marineros que se encontraban alistados en la armada. A finales de siglo se dará una retracción en el sector de la construcción naval en lo que respecta a barcos de financiación privada. Los embargos, los corsarios, la competencia o el descenso del tráfico comercial con Indias serán sus causas.

Los embargos no sólo afectarán a los barcos de los súbditos del rey, también a sus enemigos. Cuando se declaraba una guerra se procedía a embargar todos los barcos de los súbditos del rey enemigo que estaban en puerto. Uno de los primeros actos de hostilidad de Inglaterra contra Felipe II fue el embargo de los barcos que se refugiaron en puertos ingleses y que con bastimentos y con las pagas de los soldados se dirigían a Flandes y que más adelante mencionaremos al hablar de la armada del general Zubiaur.

El embargo de estas naves o el simple rumor de guerra hacía que los barcos “enemigos” abandonaran los puertos o desviarán sus derroteros a puertos amigos. En 1594 la villa de San Sebastián informará en la Junta de Mutriku «*que del embargo que se han hecho de las dos naves flamencas nombradas la Paciencia y El Cisne Blanco a resultado que seis naves flamencas que venían cargadas con diversas mercancías y con trigo y otras ceveras han entrado en bayona de Francia. Y se recela que dichos mercaderes dejaran de tratar en la dicha villa y en esta Provincia redundando en grandes menoscabos por ser muy ricos. Y se pida a sm mande soltar estas naos como mando al Adelantado de castilla soltar las dos que apresó y que con bastimentos y cosas para fabricas de naos. Y se envíe un nuncio*»<sup>65</sup>.

Varias serán las armadas que se organizarán en el País Vasco, unas se crearán de manera puntual para una acción bélica concreta y otras serán cuasi permanentes, entre estas últimas destaca la del general Zubiaur.

### 6.2.1.3. La armada del general Zubiaur

Pedro de Zubiaur comenzó su carrera como armador, él tenía varias naos mercantes con las que comerciaba con Sevilla, con Inglaterra y con Flandes. Poco a poco y según la crispación bélica iba acentuándose se le fueron encomendando, por parte de la Corona, servicios de tipo militar. En 1568 partía de Bilbao con dos zabras con dinero para el Duque de Alba, en el canal de la Mancha se enfrentó a navíos de La Rochele y tomó puerto en Inglaterra. La reina Isabel embargó 180 navíos de los vasallos del rey de España y entre ellos las dos zabras de Zubiaur para resarcir a los comerciantes ingleses embargados por Alba en Flandes. Más de 1500 marineros fueron presos, 300 de ellos vascos y aunque en principio gozaron de un estado de semilibertad pronto fueron encerrados en prisión<sup>66</sup>. Zubiaur estuvo preso durante un año y fue liberado junto a otros 300. Marchó a Flandes a servir a Alba. En 1571 pasó Zubiaur a Inglaterra con intención de cobrar lo que Drake había tomado en el río Chagre; pero regresó en 1574 sin poderlo cobrar. En 1580 Zubiaur volvió a Inglaterra

63. HUXLEY, Selma y BARKHAM, Michael M.: *Op. cit.*, p. 371.

64. HUXLEY, Selma y BARKHAM, Michael M.: *Op. cit.*, p. 373.

65. AMH, A, 1, 18 (1596), fol. 296.

66. SANTOYO, Julio César: «Antonio del Corro y Pedro de Zubiaur: el episodio de Bridewell», en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 7 (1973), p.

como agente de la Casa de Contratación de Sevilla para reclamar lo llevado por Drake pero, tras dos años de gestiones infructuosas, pensó en volver, siendo reclamado por el embajador para que se quedara a realizar trabajos de espionaje. Fue descubierto y encerrado en la torre de Londres donde «*le dieron cruelísimos tormentos que le dejaron estropeado*». Después de dos años de prisión en Inglaterra y otro en Holanda fue liberado tras pagar un rescate. En 1580 seguía ejerciendo su oficio de armador; tenía una nao en Bilbao de 860 toneladas y otra que viniendo de la India la apresaron los ingleses.

Será a partir de la década de los noventa cuando tenga su propia escuadra y lleve a cabo una actividad febril en el Atlántico, tan pronto lo veremos en el canal de La Mancha como en la isla Azores, transportará tropas y vituallas a Bretaña durante la ocupación española, combatirá contra ingleses, hugonotes franceses y holandeses consiguiendo numerosas presas.

A partir del fracaso de la Armada Invencible Felipe II optará por un mayor apoyo al corso, como mencionábamos más arriba, de hecho estas escuadras comenzarán a realizar actuaciones de auténticos corsarios. La escuadra de Zubiaur compaginará operaciones navales de envergadura –como la ruptura del bloqueo naval de Blaye, el desembarco de tropas cerca de Brest, la Jornada de la Isla Tercera de 1583 o Jornada de Falmouth en la que Martín Padilla en 1596 tratará de invadir de nuevo Inglaterra– con actividades de pequeño corso, captura de pequeñas embarcaciones que transportaran vituallas y granos a las provincias de Gipuzkoa y Bizkaia. Es en esta faceta donde chocará con los poderes locales. Zubiaur no durará en hacer presas, muchas de ellas de legalidad dudosa, de hecho esta actuación será criticada y en ocasiones denunciada por las instituciones como la Diputación y las Juntas Generales de Gipuzkoa. Ya en 1593 aquella tiene que intervenir para que se devuelvan las pertenencias y dineros tomados a mercaderes baioneses embarcados en un bajel de Portugaete. Este enfrentamiento se irá haciendo cada vez más irreconciliable. La necesidad de la Provincia de grano para alimentar a la población será un tema de primerísimo orden que ocupará gran parte de las sesiones de Juntas Generales de final de siglo. La Provincia y el Señorío negociarán con el rey prerrogativas que les permitan aprovisionarse por mar. El limitado comercio marítimo existente sobre todo con los puertos bretones fieles a la Unión Católica, aliada de Felipe II, será constantemente hostilizado por los corsarios enemigos pero también por la escuadra de Zubiaur y los corsarios de las Cuatro Villas que ajenos a la penuria de la población no dudarán en apresarse a toda embarcación con cualquier excusa. Esta situación llevará poco a poco al enfrentamiento, si en un primer momento la Provincia tratará de negociar con Zubiaur al final de la década se recurrirá al rey para que lo castigue<sup>67</sup>.

La actitud de Zubiaur será condescendiente en un primer momento y parece que trató de mantener buenas relaciones con la Provincia pero las constantes denuncias de los armadores y comerciantes bretones y flamencos ante las Juntas Generales por los malos tratos recibidos por Zubiaur y los apresamientos arbitrarios rompieron esta armonía. En 1596 la villa de San Sebastián denunció a Zubiaur ante las Juntas Generales reunidas en Azpeitia a raíz del apresamiento por uno de los pataches de su escuadra de un navío que con trigo y pescado ceial se dirigía a aquel puerto, tomándole «*parte de su hacienda que traía y a un clérigo que venía a Salamanca le quito dos sobrepellices y una sotana y a los marineros y estudiantes las ropas que traían. Y el mercader y el clérigo le mostraron el pasaporte que traían del capitán Fontanela, que reside en Bretaña católico y adherido a la Santa Unión. Y hace la guerra contra herejes. Y estos reclamaron ante Zubiaur*», pero éste, además, le exigió al mercader cien ducados para dejarle en libertad. El mercader no contaba con el dinero pero le firmó una letra en la cual se comprometía a pagárselos a Joanes de Amezketa en cuanto llegase a San Sebastián. Zubiaur, entonces les despachó un pasaporte para que los navíos y las autoridades de los puertos les dieran buen trato, esta actuación de Zubiaur era más propia de un pirata que de un «*cavo de las galeras de España*».

El Ayuntamiento de San Sebastián se quejó de que Zubiaur no cumplía con lo que mandaba el rey y contravenía las cédulas de su majestad y a «*puesto espanto a los extranjeros para que no vengán a esta provincia con vituallas*». La Junta tras consultar con el licenciado Aranburu mandó se escribiese al rey y al Consejo de Guerra solicitando se restituyeran las cosas robadas y castigase a Zubiaur. Parece que esta queja no tuvo el efecto esperado, el rey se cuidaba muy mucho de actuar contra aquellos en los que había depositado la defensa del Atlántico y por extensión de su imperio

67. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op.cit.* 15 junio 1594. «*Se dio noticia que Pedro de Çubiaurre, cavo de los navíos de la costa de Bretaña, estaba para salir del puerto del pasaje y se había entendido que quería hazer impedimento en su viaje a çiertos nabíos que abian estado e vendido trigo en SS. flamencos y franceses. Y si esto fuera así pondría en fuga a las naos extrajeras, principalmente biendo que los capitanes del Rey les hazian la guerra. Que vayan el Diputado y el alcalde a hablar con Zubiaurre*».

por atender las quejas de Gipuzkoa. De hecho, al año siguiente, será el propio rey el que ante una denuncia y la sospecha de que Zubiaur aprovechaba las idas y venidas a Bretaña para meter mercadería de contrabando inste al corregidor de las Cuatro Villas para que “visite” los navíos de su escuadra<sup>68</sup>. Parece ser que la investigación quedó en papel mojado porque al poco tiempo tenemos a Zubiaur al frente de su escuadra formando parte de la armada de Martín de Padilla en la jornada de Falmouth (1596) y continuará en su puesto sin ser ni siquiera amonestado, es más, Felipe II en 1598 ante la pérdida que sufrió Zubiaur de dos navíos suyos armados en corso –uno recién fabricado de 250 toneladas y otro de 100, que naufragaron en una gran tormenta uno cerca de Fuenterrabía y el otro en las islas de Bayona– le hizo la merced de 17.000 ducados de las presas que hicieran los navíos de su escuadra y las galeras de Bretaña.

Entre las armadas que se organizaron de manera puntual destacamos:

#### 6.2.1.4. *La flota de la lana*

De vez en cuando se organizará la llamada flota de la lana, esta flota tenía como misión transportar la lana que se producía en Castilla a Flandes. Anteriormente el tráfico de lana era fluido con Flandes pero desde la rebelión de los Países Bajos este tráfico se convirtió en muy peligroso, obligando a los barcos a navegar en conserva y protegidos por una fuerte escolta militar. En 1570 se preparará en Santander una flota de la lana pero debido a diversos inconvenientes no podrá zarpar. Al año siguiente esta misma armada compuesta de siete naos gruesas, dos zabras y una pinaza para dar protección a las 30 naves de carga, al mando de Juan de La Cerda, Duque de Medinaceli, designado por Felipe II para relevar al Duque de Alba, se hará a la mar el 6 de diciembre de 1571 volviendo a causa de una borrasca y retrasando de nuevo la salida hasta mayo de 1572. Cuando llegan a Flandes Flesinga ha sido tomada por los rebeldes viéndose obligados a forzar la entrada del Escalda. En esta acción se perdió la almiranta de Juan Martínez de Recalde.

#### 6.2.1.5. *La armada de Menéndez Avilés*

En 1573 es relevado el Duque de Alba por Requesens en el gobierno de Países Bajos. La ventaja naval rebelde es patente, Felipe II realizará un plan para acabar con la superioridad holandesa para ello encargará a Pedro Menéndez Avilés la formación de una flota de 200 naves y 20.000 hombres para lograr el dominio naval en el canal de la Mancha. Pero en 1574 muere Menéndez de Avilés y con él su plan, Felipe II acuciado por las necesidades del Mediterráneo abandonará la idea.

#### 6.2.1.6. *La armada de la Jornada de la Isla Tercera*

En 1581 las Azores cayeron en manos del pretendiente del trono de Portugal el Prior de Crato. A año siguiente Felipe II mandó preparar una armada al marqués de Santa Cruz para reconquistar el territorio y expulsar a los aliados del pretendiente. Para ello se trató de alistar marineros, pero no se consiguió, en un principio se dieron cuatro pagas por adelantado y cuatro ducados al mes. Hubo alborotos por parte de marineros que se negaban a ir a la armada, el capitán general de Gipuzkoa, García de Arce detuvo a los alcaldes de San Sebastián como los principales instigadores de las protestas<sup>69</sup>. Se embargaron las naves de Terranova creando el consiguiente malestar entre los armadores, al final se consiguió desembargarlas. Tras numerosos intentos para crear una armada al final salió de Gipuzkoa una flotilla de cuatro naos que se dirigieron a Portugal a unirse al resto de la flota y de aquí a la Isla de San Miguel donde quedaron aprisionadas al bloquear los franceses la isla.

Al año siguiente se organizó una nueva armada solicitando en esta ocasión 800 marineros a Bizkaia. La nueva armada que se preparaba en Lisboa para la siguiente fase de la llamada Jornada de la Isla Tercera y que daría la victoria a Felipe II en la batalla de la Isla San Miguel.

68. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op.cit.* «Informado que en Uno de los navios que Binieron Ultimamente de Vreña a cargo del capp(it)an Pedro de Cubiaur nombrado La fee cuyo capp(it)an es Garcia de Urquiola bienen mas de veinte cajas de moneda y Joyas y combiene saver cuyas son y con que Título se traen siendo nescessario nombrar Para la averiguacion d[e] esto Persona de Cuidado y estando cierto del amor y diligencia con que vos diego orellana de chaves mi correg(id)or de las quatro Villas de la costa de la mar acudis siempre A las cossas q(ue) de mi servicio se os encomiendan ha paresçido cometeros la averiguacion de lo susodicho Por tanto en birtud de la Pressente os ordeno y mando que si todavia los d(ic)hos navios estubieren en essa costa bays luego en Perssona a Visitarlos a titulo de Haver entendido que traen mercaderias Prohibidas y que comenceys la d(ic)ha visita Por el navio arriva referido».

69. TELLECHEA IDIGORAS, José Ignacio: *Otra cara de la Invencible*, *Op. cit.*, p. 94-96.

#### 6.2.1.7. Las armadas del general Bertondona

El general Bertondona, marino vizcaíno, formó varias escuadras alguna de ellas con el nombre de *Escuadra de Vizcaya*. Estas escuadras actuaban, al igual que la de Zubiaur de manera independiente patrullando el Golfo de Bizkaia, y en ocasiones se unían a otras para formar flotas y tomar parte en grandes operaciones navales.

En 1582 Martín de Bertondona tuvo a su cargo tres naves, un patache y una zabra para guardar y limpiar de corsarios las costas de Portugal y Galicia.

En 1591 en las Azores se dio una nueva batalla; la flota inglesa, 50 naves, se apostó en las Azores esperando la llegada de la flota de Indias, la flota de Bazán partió de El Ferrol y presentó batalla hundiendo la almiranta y varias naves más. Esta flota estaba compuesta por cinco armadas entre ellas la de Bertondona.

#### 6.2.1.8. La armada del general Urkiola

El general Urkiola formó una escuadra que se denominará *Escuadra de Guipúzcoa* y que desde 1589 servirá con más de 800 marineros guipuzcoanos.

#### 6.2.1.9. La Invencible

En 1587 se dan instrucciones a Miguel Oquendo sobre la armada que se juntaba en Pasaia. En las instrucciones se fija como objetivo de la acción o causa principal de la armada guipuzcoana “*el asegurar y limpiar de corsarios los mares de estos reinos, por el daño que hacen en ellos los corsarios ingleses y de otras naciones, no dejando que la contratación y el comercio de unas partes y otras se hagan con la seguridad que se requiere...*”<sup>70</sup>. Pero como después bien se sabrá las intenciones eran otras, la de armar una gran flota para invadir Inglaterra.

### 6.2.2. El Corso

#### 6.2.2.1. El corso vasco

Como venimos afirmando a lo largo de este trabajo la política de Felipe II, hasta prácticamente el final de siglo, no fue la de favorecer el corso particular, más bien fue partidario de la formación de escuadras, armadas y flotas.

Las autoridades locales tampoco vieron en el corso ninguna ventaja sino más bien todo lo contrario, un estorbo a la hora de abastecer sus territorios.

Los armadores por su parte preferían invertir en el tráfico comercial o en la pesca que parecían ser más rentables y menos arriesgados.

Otra de las causas que impidieron el desarrollo de un corso fuerte fue el terrible tributo de hombres y barcos que exigieron las armadas que se constituyeron a lo largo de las dos últimas décadas del siglo XVI. Este tributo impedirá que el resto de las actividades marítimas pudieran crecer o mantenerse en muchos de los casos. En 1595 el agente en Corte pide al rey se dé permiso para tripular en esta Provincia seis o siete navíos para Terranova con los marineros necesarios, como no sean de los alistados en la Real Armada.

De todas maneras conocemos algunos armadores que sí se decidieron por la opción del corso. Según Clavería, el Consulado de Bilbao con motivo de la declaración de la guerra con Inglaterra en 1586 despachó «*cartas de corso o represalia, a varios particulares, destacándose por sus éxitos los vizcaínos Juan de Amézaga, Juan de Zapirain, Juanot de Leaburu y Martín de Rigoitia. Con sus pequeñas naves llegaron hasta las costas de Inglaterra, Escocia y Países Bajos, donde apresaron muchas naos con buenas cargazones*»<sup>71</sup>.

70. VITORIA, Juan: «Historia de los Reyes de España (manuscrito de la BN)», TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio: *Op. cit.*, p. 226.

71. CLAVERIA, Carlos: *Los vascos en el mar*, Aramburu, 1966, p. 212.



En el puerto de San Sebastián sabemos que operaba el capitán Montaut aunque no con el beneplácito del concejo de la villa. El «*capitan Montanaot que andava en esta villa [San Sebastián] e tenía comisión para salir al corso, que era gran inconbeniente para aoyentar las naos y mercaderes que con bastimento bienen a los puertos de esta Provincia... pida al dicho capitán Montanac(sic) la dicha comisión*»<sup>72</sup>.

A finales de siglo la costa vasca estaba totalmente desprotegida, la ausencia de las armadas ocupadas en otros mares y la carencia de un corso fuerte que pudiera hacer frente al enemigo unida a la escasez de marineros y embarcaciones como consecuencia de las constantes levadas y embargos provocarán esta situación.

Las villas costeras se quejarán amargamente ante las Juntas Generales. Es muy patente la que hizo la villa de Deba en Junta de Tolosa de mayo de 1598 «*anoche viniendo una pinaza de aquella villa desde Vilbao con venas le tomaron dos navios armados del enemigo y agora tres meses otra, y agora quatro o cinco dias yendo dende Vilbao para San Sebastián o San Juan de Luz un baxel con cincuenta sacas de lanas y otra cargada de venas les tomaron y les llevaron con toda la hacienda y otro vaxeles de manera que hasta las puertas nos viene a buscar cada día. Y si de parte d'esta Provincia no se pide remedio con brevedad nos vendran a buscar dentro de nuestras casas, que es grande afrenta*»<sup>73</sup>. La Junta ante la gravedad de la situación acordó que el agente en Corte solicitará al rey licencia para que los de la Provincia pudieran salir en defensa de sus navíos y mercaderías.

En esta misma Junta San Sebastián también presentó su propio lamento: «*de algunos días a esta parte se han atrevido los corsarios piratas de la Rochela saliendo a corso, llegarse hasta casi adentro de los puertos d'esta Provincia, una y dos leguas dellos, a robar y llevar todos los bastimentos y mercaderías que a la dicha villa de San Sebastián y a otros puertos de esta Provincia ocurrían. Y no se contentando d'ello tomaban y llevaban a los pescadores del Pasaje y de otras partes que hallaban en la mar como lo han hecho de quatro días a esta parte que, aviendo cogido un barco o pinaça de pescar del Pasaje de tres o quatro compañeros que en el avían cogieron a uno solo porque los demás, aviendo saltado en la mar, huyeron y se escaparon a nado Y no contentandose con ello echaron a uno a tierra con una carta. En cuyo caso y viendose con esta calamidad y que aunque quieran no pueden salir contra ellos sin licencia ni horden de su Magestad por el mucho rigor que de la dilación podría redundar*», e informa que había enviado una carta al rey para que diese licencia para salir al corso a algunos bajeles de esta provincia.

Dos meses después el agente en Corte escribe a la Junta diciendo que si en un principio el rey había concedido licencia a la villa de San Sebastián para armar en corso no era necesario ampliar esta licencia a toda la Provincia porque las paces se habían asentado.

#### 6.2.2.2. El corso de las cuatro villas

A partir del desastre de la Gran Armada, Felipe II se vio obligado a recurrir al corso para hacer frente a Inglaterra. En abril 1590 se dicta una real cédula por la que se da la merced al corregidor de la Cuatro Villas para dar licencia «*a los Vezinos que d[e] este mi distrito quisieren armar navios Para yr en corso contra los rrebeldes enemigos de n(uest)ra santa fee catholica y d[e] estos Reynos*»<sup>74</sup>.

En base a esta cédula da la licencia «*al capp(ita)n P(edr)o de Verastigui vezino d[e] esta Villa de laredo Hecho rrelacion diz(ien)do qu[e] el tiene Un navio A Prestado y armado de guerra de Todo lo neçesario con yntento y desseo de yr a Hacer dano en los d(ic)hos enemigos y traer avissos de sus armadas Pidiendome le diesse licençia para ello lo qual Visto y qu[e] es tan En serviz(i)o de dios n(uest)ro s(eñ)or y de su mag(esta)d y Comforme a la d(ic)ha Horden que me tiene dada en su rreal nombre por la pres(ent)e Doy licençia a el d(ic)ho capp(ita)n Verastigui y a todos los demas que fueren en su navio para que librem(en)te y sin yncurrir empena alguna pueda yr y Vaya en cosso Contra los Talles enemigos y Tomar d[e] ellos las pressas de navios y otras quales quier Haçiendas las quales en nombre del Rey n(uest)ro s(eñ)or desde luego les adjudico y doy Por buenos siendo de los Tales enemigos de clarados rreservando como Resorte Para su mag(esta)d Toda el artilleria de bronçe q(ue) Tomaren En los navios y la que de fierro colado fuere de ym portançia y los prisioneros Portugesses e En ynglenses*».

72. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, vol.XIII, p. 65.

73. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Ibidem*, p. 647.

74. «*Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597*», *Op.cit.*, 3 Abril, 1592.

En dicho documento se especifica «*que Por escussar las quejas qu[e] este año pass(a)do se an tenido de la provincia de Guipuzcoa y señorío de Vizcaya diz(ien)do q(ue) los navios de guerra que salian d[e] esta Villa les quitavan de junto a sus puertos los q(ue) les trayan bastimentos de algunos lugares del Reyno de françia advierto y m(an)do a el d(ic)ho capp(ita)n y a todos los demas que con esta mi horden fueren que si no fuere con tiempo muy forçosso no se açerquen a la d(ic)ha costa ni puertos de la d(ic)ha provj(nci)a y senorio de Vizcaya En distancia de ocho leguas ni puedan dentro del d(ic)ho Termino Tomar ningun navio de los que en los d(ic)hos puertos son rreçividos y admitidos sino fuere en casso que de mar En fuera los Vengan dando caça y sepan declaradam(en)te q(ue) son de enemigos que en tal casso lo podian Haçer y no de otra manera y por aora no sea de estender la d(ic)ha guerra con los navios de Vayonna la breton y su tierra Porqu[e] esta es la voluntad de su mag(esta)d y asi la guardara cada Uno en la p(ar)te q(ue) le tocara so los d(ic)hos penas y la yns-truçion y rrelaçion de las provincias y lugares con quien se a de Hacer la d(ic)ha guerra que sera con esta de lo qual m(an)de dar la presente Firmada de mi n(ombr)e y sellada con mi sello y rrefrendado de mi s(ecretari)o En la Villa de laredo a tres de abril de mill y quin(ien)tos y noventa y Dos a(ñ)os Don LuissFajardo Por su mandado April».*

Estos corsarios muchas veces abandonarán las misiones encomendadas para dedicarse al saqueo. Uno de los más activos será Juan de Escalante: perteneciente a una conocida familia de armadores de Laredo llegó a Bretaña a servir con siete pataches en corso a la armada de Diego de Brochero, capitán general de las galeras de Bretaña. En el puerto de Blavet se le encomendó la misión de escoltar una pequeña flota. Escalante a los pocos días de navegación, abandonó la misión dedicándose a asaltar los barcos de los puertos de Nantes, Vannes, Quimper y Corentin, poblaciones pertenecientes a la Unión Católica y aliadas, por tanto, de Felipe II, no satisfecho con esto echó gente a tierra para asaltar algunos pueblos y granjas de la costa para abastecerse de carne. Esta actitud en muchos aspectos se asemeja a la Drake o Hawkins en las colonias españolas, poniendo de manifiesto una vez más la estrecha línea que separa el corso de la guerra marítima<sup>75</sup>. La respuesta del rey se limitó a que en caso de que se demostrara lo que los hechos evidenciaban se procediera al embargo de las mercancías robadas. La actitud comprensiva de Felipe II hacia estos actos piráticos, no deja de ser sorprendente e indica una vez más la necesidad que del corso tenía la corona española. Lejos de imponer duros castigos se facilitarán los trámites en el reconocimiento de las presas, dando facilidades a los corsarios. Andrés de Saravia, vecino de Laredo, como uno de los dueños y armadores de los siete pataches que bajo el mando de Juan de Escalante operan en aguas de Bretaña enviará un memorial al rey en el que «*recogía el mucho servj(cio) q(ue) habian hecho y El bien que ha Redundado en subditos y Vasallos pues se han escussado los Robos y daños que hubieran hecho los d(ic)hos hereges y Reveldes*» y le solicita les conceda «*que los navios de pressas q(ue) hubieren traydo y Traxeren adelante constando ser de las partes Referidas y de los q(ue) Van a tractar en ellas aunque sean catholicos si no tubieren liçençia mia se les adjudiquen sin dar lugar a pleitos ni larga ninguna*»<sup>76</sup>.

Serán numerosos los armadores procedentes de otros puertos que, ante las facilidades dadas por el corregidor de las Cuatro Villas, soliciten la concesión de licencias de corso en esta jurisdicción. Procedencias tan dispares como la Pablo Marmolejo, vecino de Sevilla o Sabat de Comba de San Juan de Luz, nos indican el atractivo que para muchos corsarios supuso la concesión de estas licencias.

Para la Provincia de Gipuzkoa y el Señorío de Bizkaia la proliferación de corsarios con licencia de las Cuatro Villas supuso un auténtico quebradero de cabeza. Estos corsarios rara vez respetarán las reales cédulas, negociadas con gran esfuerzo ante el Consejo de Guerra por Idiákez, para salvaguardar el tráfico comercial entre la costa vasca y la bretona. Los armadores extranjeros se quejarán amargamente ante los alcaldes de las villas costeras y ante las Juntas Generales por los numerosos apresamientos y trato recibido de estos corsarios. Las Juntas no dudaran en apoyar a estos armadores tanto en los tribunales, donde se pleitea por los apresamientos, como en la Corte para tratar de castigar a los corsarios y proteger el tráfico marítimo. A lo largo del año 1592 las quejas estarán a la orden del día, al año siguiente éstas irán en aumento, serán constantes los desplazamientos de enviados de estas Juntas al Corregimiento de las Cuatro Villas para negociar la liberación de las presas y exigir el castigo a aquellos corsarios que no respetasen las exenciones que tanto la Provincia como el Señorío tenían en materia de comercio marítimo. Estas presiones obligaban al Corregidor de vez en cuando a tomar cartas en el asunto; en mayo de 1593 se castigó al corsario Toribio Gómez Corbán, tras la con-

75. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op.cit.*, 19 septembre 1592.

76. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op.cit.*

siguiente queja de la Provincia al rey, por haberle quitado en la mar las mercaderías a Pierres Difait, mercader francés. Parece ser que estos castigos no amedrentaban a los corsarios cántabros; durante el verano de este año la presencia de estos corsarios en la costa vasca es patente, los alcaldes de las villas costeras se quejaron a las Juntas del trato que reciben no sólo las embarcaciones extranjeras que traen trigo, sino los propios habitantes de las villas que tratan de socorrerles<sup>77</sup> culpando, entre otros, a Hernando de Escalante, conocido corsario de Laredo, de ser el culpable de estos hechos. El alcalde de Getaria no dudará en apresararlo cuando aportó «a aquella concha el día de San Juan 24 de este en una zabra y en ella treinta hombres de guerra que trae. Y advirtiendole del daño que los de Laredo hacen a esta provincia por los ataques a los navíos franceses que vienen con bastimento y acordaron aprender al dicho capitán y sus hombres y pidan intrucciones» a la Provincia.

Mutriku también se queja de otros corsarios cántabros que merodean sus aguas, en este caso un tal Asacarta, y «advierte que de los franceses que han venido a traer trigo estan asustados y no se atreven a salir»<sup>78</sup>.

En agosto la Juntas de Tolosa protestan porque «desde que andan los navíos de Laredo se comienza a sentir la falta notable de pan en esta Provincia de manera que apenas vienen navíos, con lo cual a aumentado el precio de 14 reales que valía hasta 20».

La actuación de este corso hará desaparecer prácticamente el comercio marítimo con Bretaña, notándose las primeras consecuencias del desabastecimiento de granos, que en un principio se notará en la subida de precios y que al final de la década en la terrible expansión de la peste.

El propio rey tendrá que tomar cartas en el asunto. En agosto escribe a Diego de Orellana Chaves, Corregidor de las Cuatro Villas, haciéndole relación de las numerosas quejas que hay contra los corsarios de su jurisdicción ordenándole abra una investigación sobre la actuación de los mismos y que les mande «no hagan molestia ni vexaçion a los naturales de Vayona San Juan de luz ni [çiucibure] so pena que seran rigorosamente castigados que ansi conviene a mi servicio»<sup>79</sup>.

Las quejas y detenciones de corsarios seguirán a lo largo del año. En noviembre los alcaldes de San Sebastián detendrán al capitán Pedro de Marmolexo de Sevilla, vecino de Castro, que con una nao de 15 toneladas andaba al corso. El tema permanece paralizado en el Consejo de Guerra a la espera de tomar una decisión, las presiones por parte de la Provincia y las villas costeras parece no tenían el efecto deseado.

Sorprendentemente la villa de Laredo escribió a la Junta de Azkoitia en diciembre de ese año diciendo «le pesa mucho que de ella salgan navíos que hagan agravio y den pesadumbre a sus comarcas y que ha procurado remediar y dado cuenta al Rey, mas como él gusta de ello y se hace con su orden, se a de sufrir y permitirlo». Parece ser que a las propias autoridades locales laredanas no les hacía mucha gracia ver su villa convertida en un puerto corsario, pero la protección real con que contaban los corsarios impedía que aquellas pudieran intervenir de alguna manera. La atracción que ejerce el corso hará que muchos de los marineros y soldados se embarquen en esta aventura desatendiendo las escuadras oficiales<sup>80</sup>.

77. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa 1593-1595*, vol.XII, p. 63. «El alcalde Zumaia dice que aquella semana habian andado a una legua de tierra ciertos navíos y una pinaza de los de Laredo armados en corso, y el día 4 entró en puerto una (pinaza) de Olona cargada de trigo que iba a San Sebastián, habiendole dado caza huyendo de ellos. Y todas estas fiestas han andado a la vista de la dicha villa. Y que ayer por la mañana, aviendo ydo cierytos hombres de la villa a l'atalaya, vieron dos navíos huyendo y una pinaza que les seguía. Y entendiendo eran navíos de trigo fueron con una chalupa y al tiempo que allegaron al un navío francés que le trayan ya de alcance por que les diessen favor les tiraron de mosquetazos y los de la chalupa, reconociendo a la pinaza de Laredo llamaron por el meso(sic) y les respondieron no se allegasen a ellos, que eran de Çubiaurre, conociendo que eran de Laredo. Y que ansi cogieron a este navío y los de la chalupa aferraron del otro navío frances y a remo y bela les truxeron a tierra donde les salvaron y les pagaron bien. Y que estos dos navíos eran de Olona, que cada día vienen bien cargados de trigo y partieron de Deba abiendo vendido allí sus cargas de ollas y manifestando el dinero ante la justicia. Y que anoche llegaron los marineros de la nao tomada eçeto el maestre y otro que llevaban con ellos que bineieron con el batel llorando y dixiendlo haberles maltratado. Se escriba al Corregidor para que averigue los nombres de los que andan en los Pataxes».

78. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa 1593-1595*, vol.XII, p.146.

79. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op.cit.*

80. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op.cit.* Noviembre 1595. «A la ribera de Nantes y a Blaubet acuden de ordinario Navios de Naturales de essas quatro villas assi de guerra como de Merchantey aunq(ue) Don Mendo Rodriguez de Ledesma y otras Personas hazen muchas diligencias con las que los llevan a cargo para que no resçiban ningun soldado de las Vanderas que me estan sirviendo en aquella Provincia todavia han traydo muchos embarcandolos en diferentes partes por lo bien que se lo pagan los dichos soldados y p(ar)a remedio de los Inconvenientes que d[el] esto resultan a mi Servicio os encargo mucho y mando que hagais notificar a todos los dueños Cap(ita)nes y M(aest)res de los Navios que salieren de esse corregimiento p(ar)a la dicha Bretaña que en ning(un)a manera embarquen Ningun soldado ni otra Persona española que no traya licencia de Don Ju(an) del Aguila so pena que seran rigurosam(en)te castigados de mas de lo qual Vos aveis de tener par ticular cuydado de visitar los dichos navios quando ay aportaren y assi mismo qualesquiera otros de las demas partes d[el] estos Reynos que vengan de la dicha Bretaña y si Trujeren en ellos soldados sin licencia los hareis prender y detener el dicho Navio y darne eys aviso d[el] ello p(ar)a que se ordene lo que convenga y assi mismo de aver publicado lo que aqui se os dize».

A principios del año 1594 se reciben noticias de la creación de una flota en Inglaterra para atacar las costas de la península, noticia que no favorecerá en nada las pretensiones de las villas costeras vascas, por el contrario los corsarios saldrán reforzados en este asunto. Muchas veces ellos mismos serán los que propaguen las noticias de supuestas invasiones inglesas<sup>81</sup>. Este mismo año se seguirán dando licencias de corso<sup>82</sup>. El Consejo de Guerra tras un año de deliberaciones tratará de imponer limitaciones a los corsarios cántabros en su actuación en la costa vasca. A partir de este momento en las licencias de corso, como la dada a Juan de Caraso vecino de la Villa de Castro Urdiales, se especificara «*que y por excusar las quejas que este año pasado se han tenido de la Provj(nci)a de Guypuzcua y seniorio de Vizcaia dizen-do que los navios de Guerra q(ue) salian de la V(ill)a de laredo les quitavan Junto a sus Puertos a los que les trayan Bastim(ent)os de algunos lugares del Reyno de francia Advierto... a todos los demas que con esta mi horden fueren que si no es com tiempo muy forcoso no se acerquen a la d(ic)ha costa ni puerto d[e] ella en distançia de ocho leguas ni puedan dentro del d(ic)ho Termino tomar ningun navio de los que en los d(ic)hos Puertos son Resçividos ni admitidos si no fuere en caso que de mar en fuera el Bengan dando caça y sepan declaradam(en)te que son de enemigos*».

Pero este tipo de medidas no solucionará el problema, la actividad corsaria se mantendrá y también los excesos cometidos por sus protagonistas. Las relaciones entre la Provincia y los corsarios seguirán siendo tensas<sup>83</sup>. Gipuzkoa decidirá convocar una Junta General extraordinaria en Bidania el 1 de agosto para tratar el tema, desgraciadamente falta el registro de esta Junta, sólo sabemos que se nombraron los nuncios Isasi y Olazabal para que fueran a hablar con el rey.

El enfrentamiento entre las autoridades vascas y los corsarios de las Cuatro Villas será permanente durante prácticamente toda la década. Se pleiteará en todos los terrenos llegando muchas veces al enfrentamiento físico entre ambas partes. En julio el ayuntamiento de San Sebastián informa de que «*los armados de las quatro villas de la costa de la mar han hecho diversas presas de naves que vienen cargadas de trigo y bastimentos del reino de francia a los puertos de esta Provincia y de los que retorno han salido de ellos con lo procedido del trigo y hultimamente aviendo bonbardeado tres navios oloneses an hecho presa de uno de ellos. Las galeras que estan en el puerto del pasaje y la esquadra de Pedro de Zubiaurre no han hecho mejor compañía y amistad a los que yban del puerto de esta villa y venian a ella finalmente parece que saben ellos y los que estan en el puerto del pasaje en lugar de defensa para ofensa nuestra y vienen a darnos guerra a nuestras casas y puertos a cuya causa no hay trigo ni se espeara que vendra y dicen que conviene enviar persona a Sm para que conociese esta piratería suplicamos aVM lo trate en su ayuntamiento si se deba Juntar la Provincia en su Junta particular para enviar persona*»<sup>84</sup>.

El rey despacha una cédula permitiendo acudan a los puertos vascos navíos de Francia con ceberas, antes sólo podían hacerlo aquellos navíos franceses que pertenecieran a la Unión Católica o Santa Liga, en 1595 se ampliará este permiso a cualquier navío excepto a los ingleses.

Pero parece ser que estas disposiciones se las traían al paio a los corsarios de la Cuatro Villas<sup>85</sup>. El año 1595 la situación se hace insostenible y algunos pueblos deciden pasar a la acción. Hondarribia

81. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op.cit.* «Por carta de Juan de escalante Varroto se a entendido que dentro de quinze dias que salio a la mar encontro con un navio de fregelings cargado de centeno y algunas Pieças de mercaderias y que de Un marinero a savido Como venian tres galeones de la Rey(n)a de Ingalaterra a Juntarse con otros a plenua y salir mucha cantidad de Velas y que el m(aestr)e del d(ic)ho navio y los demas marineros son tan pertinates que no les puede sacar ninguna Cossa y aviendose Visto en el mi consejo de guerra a Parecido advertiroslo para que hagais apretos a estos hombres a que digan lo que passa y me lo avisseys».

82. Como las dadas a Domingo de Villota.

83. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa 1593-1595*, vol.XII. «El Diputado General da noticia de cómo los armados de las quatro villas con ocasión de que andan al corso salen en unas pinasças besugueras que nos son de efecto para hazer guerra ni para ofender a los enemigos piratas revelados contra la unión católica ni se pueden tener en la mar según la calidad de los vaxeles, ni resistir a un temporal, y espiando a os navios que vienen de Francia con trigo y otros bastimentos a los puertos de esta Provincia les aguardan a dos y tres leguas de los dichos puertos y hacen presa de las dichas naves y sus mercaderías y de las que de retorno salen de los dichos puerts con oo procedido de los bastimentos. Y su efecto es de ahuyentar a las naves que vienen con bastimentos. Y es muy notable el daño que han causado y que de 40 dias a esta parte mas de una sola nao cargada de trigo y sesenta y mas navios que estan cargados en Bretaña para venir a esta divha Provincia han dejado de venir por temor de los dichos armados y la anega de trigo que valia a trece reales ha subido a 19 ea 20 y no se alla pr ellos Y por quanto hoy en este dia han sydo informados los lacaldes de esta villa que ademas de las preas que han hecho los patxes de Laredo, yo en este día han hecho otra a vista de esta villa».

84. HUA, E, 5, II, 2, 1.

85. «Letters of Philip II, King of Spain, 1592-1597», *Op.cit.* Julio 1595. «Por la Villa de bilvao se me ha hecho relacion que habiendo sido servido de dar liçencia para que qualesquier navios de estrangeros excepto de Inglesses pudiesen venir a ella libremente con bastimentos y mercaderias liçitas y contratar en ella han acudido mediante la dicha liçencia Algunos de los estados De Flandes y de la çidad de amburg a los quales los navios y çabras que an andado y andan en corso contra enemigos en la costa de Bizcaya y su comarca han hecho y hazen muchas molestias y agravios y que hagara Ultimamente las Çabras de laredo del capitan Juan de escalante Borroto acanonearon y combatieron Un navio que salio de la dicha Villa Cargado de Hierro y lanas lo qual es en daño y perjuicio asi de mis Rentas Reales como del Veneffiçio que a los Vezinos d[e] ella se le sigue de la tal contratacion suplicandome sea servido de mandar poner remedio en ello y aviendose en el mi consejo de guerra Bisto fue acordado que devia mandar despachar la pressente en cuya virtud os ordeno y mando que aberiguando el excesso que en esto ha avido proveays Justiçia çitadas y oydas primero las partes y que de la sentencia o sentencias que pronunçiaredes [otor]queis las apelaciones en lo que de derecho Hubiere lugar para el mi consejo de guerra y no para otro tribunal alguno que esta es mi Voluntad».

escribe en abril al capitán general diciéndole que por no haber trigo hay muchas personas que pasan sin comer género de pan y le solicitan 300 anegas de pan de los almacenes militares. El capitán general no accedió a la solicitud de la villa, ésta reunida en concejo general decidió «*que vaya una zabra de esta villa con treinta o cuarenta hombres a la mar y allando algunos baxeles de trigo que bayan a bayona de francia y a otras partes y antes puedan traer a esta villa haciendo buena compañía y benidos se les pague el trigo que traxieron según nos concertaremos conforme a las cédulas de SM. Y quando no hallaren en la mar alta a ningun baxel de trigo bayan a Blabet a Don Juan de Aguila para el qual suplicamos a VS. Nos aga merced de darnos una carta para que de horden de que vengan algunos navíos de trigo en compañía de la dicho baxel a esta villa donde se les pagara lo que alla se concertaren y nos haga merced de mandar prestarnos dos quintales de pólvora un quintal de plomo y medio quintal de cuerda y diez mosquetes para abiar la dicha zabra para el dicho efecto que volveremos...VS sabe la pobreza de la villa y la necesidad tan urgente ...*»<sup>86</sup>. Una comisión se desplaza a San Sebastián para hablar con el capitán general. Éste accede a la solicitud de la pinaza y dice dará las ordenes para los bastimentos y la munición. Dice que no se le haga ningún agravio a los de la pinaza y que se le avise antes de tomar cualquier decisión. Este mismo mes avisan al capitán Linares (teniente del capitán general) que esa misma mañana han salido algunas pinazas a buscar «*algún género de trigo cebada centeno o mijo atento que se padece la mayor necesidad que se ha visto visto jamas y sin genero de medio y le solicitan de cartas para la villa de Santillana*»<sup>87</sup>.

A partir de este año hay un punto de inflexión en la actuación del corso de las Cuatro Villas contra el tráfico marítimo que abastecía a los puertos vascos, el constante lamento de las autoridades locales parece que dio sus frutos, la promulgación de diferentes cédulas protegiendo este comercio y correspondiente castigo a aquellos corsarios que infligieron dichas disposiciones hicieron que la frecuencia de los ataques disminuyera de manera importante. Seguirá habiendo algunos apresamientos esporádicos como el de Domingo de Hernani<sup>88</sup> en 1597, pero por lo menos las denuncias disminuirán de manera notable.

### 6.2.3. La fortificación de la costa

Junto a la formación de armadas Felipe II se decidirá en la fortificación de la costa. Al igual que en las colonias americanas, a finales de este siglo se comenzará un ambicioso plan de fortificaciones que sólo se llevará a cabo en parte debido a las dificultades económicas por las que pasaba la hacienda real. Se construirán castillos, torres artilladas y otras fortificaciones para proteger los puertos y fondeaderos de la amenaza corsaria. Las expediciones contra Cádiz y La Coruña habían puesto de manifiesto la vulnerabilidad de la costa peninsular.

La amenaza inglesa es permanente en la costa cantábrica, las flotas corsarias se dejan ver con frecuencia cerca de la costa, asaltarán la isla de Izaro junto a Bermeo, y pondrán en guardia a Mutriku y Getaria. Las noticias de una posible invasión son cada vez más frecuentes tanto por tierra como por mar, la formación de una escuadra en La Rochela inquieta de manera especial a los pueblos de la costa, la Provincia se apresta a su defensa.

Las autoridades locales recurrirán constantemente al rey para que fortifique los puertos de la cornisa guipuzcoana. Lekeitio en 1554 solicita se «*hiciese una torre en la talaya deste puerto a manera de balluarte y hubiese en la dicha torre algunos tiros de bronce. Y a menos de hazerse esto, está en gran peligro la dicha villa y se ha visto muchas veces en el dicho peligro la dicha villa con los dichos franceses que han venido a nos llevar naos deste puerto y a combatirse con los deste pueblo, aunque con harto daño de los de la dicha villa*»<sup>89</sup>.

En 1558 será Getaria la que solicite la permanencia de una escuadra de soldados en la isla de San Antón y que asimismo mande «*que para la guarda y defensa del dicho puerto se lleven tres piezas de artillería de bronce con la munición necesaria para ellos y un artillero que los rija. Por ser el puerto de ella muy importante y no tener ninguna fortificación y haber en el pueblo poca resistencia para*

86. HUA, E, 5, II, 2, 1.

87. HUA, *Ibidem*.

88. DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, v. XIII, p. 738.

«*Domingo de Hernani, vecino de Getaria que dice que hace un año y algo mas, viniendo de Galicia y lequeitio con su pinaza y tres botas de vino y otras mercaderías, le agoardó en derecho de Çumaya una pinaça de Castro que andaba al corso con mucha gente y le llevaron a con su pinaza a Castro y le quitaron todo y acabo de un mes le soltaron e hicieron de la pinaza y mercaderías lo que quisieron pide cartas para Castro y Corregimiento de Santander para que le enteguen la dicha pinaza y mercaderías satisfaciendole el daño*».

89. TELLECHEA IDIGORAS, J. Ignacio: «La defensa del puerto de Lequeitio», en *Boletín de la RSBAP*, t. LIX, 2003-2, pp. 667-704.

que los corsarios franceses no aportasen allí y para ello convenía que en la dicha isla de la dicha villa residiese alguna gente de guerra»<sup>90</sup>.

En 1589 Bilbao aporta 1000 ducados para la construcción del torreón de Portugaete.

La destrucción de Cádiz en 1596 a manos de la armada del Duque de Exess fue una sorpresa difícil de digerir, el capitán general se dirige a los pueblos de la provincia y especialmente a los de la costa, para que redoblen la vigilancia y estén prestos para la defensa de la Provincia.

Felipe II envió a su Ingeniero Mayor Tiburcio Spanochi para que estudiara la fortificación de los puertos, dos son los proyectos que propuso: el castillo de San Telmo a la entrada de la concha de Hondarribia y el de Santa Isabel en la bocana del puerto de Pasaia.

El castillo de San Telmo se construirá en el año 1598 bajo la capitania de Juan Velázquez con el fin de defender las embarcaciones fondeadas en la concha de posibles ataques corsarios como figura en el dintel de la entrada «*ad reprimenda pirratarum latrocinia*».

El de Santa Isabel conoció varios proyectos y remodelaciones, el primero de ellos fue realizado en 1598 a propuesta del propio Spanochi, que planeó la construcción de una torre o castillo con el objeto de guardar la entrada al puerto de Pasaia, aunque este proyecto fue aprobado por el rey no se realizó, con numerosas reformas, hasta bien entrado el siglo siguiente<sup>91</sup>.

#### 6.2.4. Guerra con Inglaterra

Las relaciones hispano-inglesas se degradaron con rapidez ante los episodios cada vez más frecuentes de corsarismo en las costas americanas y europeas; de todos son conocidas las expediciones corsarias de Drake y Hawkins a América, que contaron con el beneplácito de la reina Isabel. Esta situación, añadida a unas relaciones internacionales cada vez más adversas a Felipe II (rebelión de Holanda, guerras de religión en Francia), abocará a una guerra total a partir de 1585.

Pero en lo que a nosotros nos interesa, la incidencia del corso en las rutas marítimas vascas, la presencia de este corso inglés es frecuente desde 1561, en este año Pedro Menéndez Avilés captura una armadilla de cinco naves inglesas por complicidad en la captura de un bajel con rico cargamento procedente de América. Las denuncias hechas al año siguiente por parte de los armadores vascos son numerosas<sup>92</sup>. Las capturas se darán en las rutas de Flandes, Bretaña y Sevilla. Serán apresados algunos de estos navíos corsarios, es el caso de el *Grión* y el *Maria Oley* de Oliver Harris y el *Gracia de Dios* de Thomas Davis. A Harris y a su compañero Tomas Patifaz se les acusa del robo en el Sardinero de la zabra de Domingo de Itziar y de andar en corso<sup>93</sup>. En las declaraciones de estos corsarios nos dan importantes pis-

90. TELLECHEA IDIGORAS, J. Ignacio: «La defensa de Guetaria y su puerto», en *Boletín de la RSBAP*, t. LIX, 2003-1, pp. 283-284.

91. SAEZ GARCIA, Juan Antonio: *Viejas piedras: fortificaciones guipuzcoanas*, Michelena Artes Gráficas, Donostia, 2000, p. 36.

92. DIEZ SALAZAR FERNANDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa 1558-1564*, p. 738. «*Pedro y Domingo de Isasti navegando por el reino de Inglaterra en la costa de Bretaña, les dio alcance una nao inglesa y les rindió llevándoles las armas, ropa y más de 20 ds. y les rompieron el navio haciéndoles daño por más de 400 ds.*

*A Miguel Goiaz del Pasaje yendo para Flandes le robaron los ingleses todas las armas y ropas, seis versos de hierro y seis barricas de grasa de ballena y seis libras de azafran y 20.000 agujas y a la vuelta de Flandes 55 piezas de mercaderías en fardales, cofres, balites y otras suerte de piezas de ropa.*

*A Martin Sanchez Zubiaurre en la navegacion de Pasajes a Flandes en una nao de Joan el Barber les robaron los ingleses las ropas hasta ponerlos en camisa y su artillería y vituallas e quatro barricas de sain y les mataron a un compañero suyo y los truxieron presos en 22 dias en la mar.*

*Navegando Joan de Ribera en una zabra de Miguel Beroiz para Bretaña cargado de fierro y clavo de herrar y ciertas sacas de plumas al cabo de 8 dias que partió de SS. tomándoles toda la carga que eran 42º quintales de hierro y dos barricas de clavos de herrar y sacos de pluma.*

*A Domingo de Itziar, vecino de Deba, navegando en su zabra para Andalucía cargada de brea, hierro fue robado dicha carga y nao en el Sardinero por los ingleses.*

*Martin Sanchez de Etxabe y Gregorio de Etxabe desde Flandes para esta Provincia a quince leguas del puerto de Santoña fue robado y llevado la dicha nao de Martin Sanchez y sus mercaderías que valian amas de 130.000 ds. Y unos organos muy ricos y treinta de ellos forzados para las galeras y no se sabe del dicho Martin Sanchez y su gente y en la refriega mataron a Gregorio de Etxabe y su nao se escapo.*

*Domingo de Garate navegando con su vecino de Deba para Flandes con una nao cargada de sacas de lana, estaño y otras cosas, fue tomada por los ingleses.*

*Parece que aportando una nao inglesa con temporal a la concha de Fuenterrabía al tiempo que salió de allí tomó una pinaça francesa y un barco de españoles.*

*Parece que todo el año pasado han andado al corso los susodichos haciendo a toda ropa no teniendo consideración a amigos y enemigos y han hecho infinitos daños por la costa de España Flandes y otras partes».*

93. TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: «Marinos guipuzcoanos y piratas ingleses (1562)», en *BEHSS*, nº37, pp. 495-502. «*Aportaron a San Sebastián por fortuna no voluntariamente y entre sus compañeros está conocido un hombre cojo que se halló en la toma del nabio de Onofre de Aran y no pudieron conocer más porque trayan mascarar parte de ellos y los demás tiznadas las caras. Y de la confesión del dicho Oliver Harris parece haber salido en armada y no en merchante y de la refriega que hubo con Onofre de Zarco, le descalabró cuatro marineros y le dieron 32 golpes de artillería.*

*El navio de Tomas Davis siendo pequeño trae 40 hombres moços dispuestos para pelear y gente poco necesaria si no es para cosear, trae: 3 piezas grandes, 4 pasameros, 16 bersos, 6 lombardas grandes, arcabuces, coseletes, arcos, flechas, coraças, y polbora y pelotería y trae el tercio menos de carga entera y se le han conocido dos piratas publicos uno es Estaban Nal y el otro Rechar Yartt, el uno carpintero y el otro lombadero los cuales se hallaron en robos de naos españolas».*

tas para conocer la forma de actuación y el tipo de embarcaciones que utilizaban. Podemos aseverar que se trataban de pequeñas embarcaciones con tripulaciones muy numerosas y fuertemente armadas, con un sistema de actuación consistente en atacar a barcos menores o peor armados. Son las características primordiales de lo que se ha venido en llamar el *pequeño corso*.

Durante esta década habrá más denuncias por parte de los armadores vascos sobre apresamientos pero será en la década de los 80 cuando la oleada corsaria se hará más patente y sobre todo a partir de 1585 con la declaración oficial de guerra. Solamente desde Inglaterra se hicieron a la mar anualmente a lo largo de la guerra anglo-española, más de cien barcos corsarios para atacar naves españolas, y se ha calculado que durante este largo conflicto más de 1000 barcos españoles y portugueses fueron capturados únicamente por los ingleses.

El marco de actuación se ampliará a Terranova, a donde se dirigirá en 1584 Raleigh a expulsar a los pescadores vascos, y a la ruta de regreso de los balleneros<sup>94</sup>. El tráfico marítimo vasco desapareció prácticamente de la zona del canal de la Mancha centrándose en la ruta hacia Sevilla, los corsarios merodearán por la costa gallega y Portugal apresando los barcos que navegaban por aquella ruta.

Felipe II prácticamente desde el comienzo de la guerra tenía previsto la invasión de Inglaterra. Este proyecto se fue fraguando y daría lugar a la llamada Jornada de Inglaterra o Gran Armada. La creación de esta armada supuso para la costa vasca el emplear gran número de recursos, humanos, materiales y financieros en un momento de grave crisis, si ya los informes contemporáneos hablaban de una ruina del sector naval, la formación de esta armada supondrá un gran declive y una gran crisis asolará al sector durante la década de los noventa. Tras el desastre de la armada el corso inglés no dará tregua, se adueñará prácticamente del Golfo de Bizkaia. La ruta de Sevilla será constantemente atacada por ellos haciendo presas de todo tipo tanto zabras de transporte como grandes navíos<sup>95</sup> sin olvidar por supuesto la ruta de Indias<sup>96</sup>.

El propio Drake hostigará entre 1589-1595 los puertos del Golfo de Bizkaia entre ellos, incluidos los de Bermeo y Bayona. El 1 de septiembre el enemigo apareció con catorce naves frente a Bermeo destacando de un galeón unos cuantos soldados que saquearon el convento de la isla de Izaro y la ermita de Gaztelugatxe. Parece ser que este galeón dio de través y naufragó en la misma costa de Bermeo muriendo toda la tripulación excepto un mozo.

### 6.2.5. Guerra con Holanda (1568-1648)

A partir de 1568 Guillermo de Orange expide licencias de corso a un grupo de aventureros denominados *watergwuzen* (mendigos de mar) al mando de Guillermo de Lumay, conde Marck, que ha logrado reunir hasta 26 naves de todas clases, que atacarán el comercio y se refugiarán en los puertos ingleses con el beneplácito de Isabel I. Estos también contarán con la ayuda de los hugonotes franceses de la Rochela. En 1569 es tal la actividad corsaria en la ruta a Flandes que se prohibirá navegar sin escolta.

Los mendigos de mar cuando sean expulsados de Inglaterra se refugiarán en el puerto de Brielle (1572) extendiendo desde aquí su dominación por las provincias de Zelanda, Holanda y Güeldres, ocupando Flessinga el 6 de abril. Estos corsarios tendrán su actividad en el canal de la Mancha interceptando el tráfico comercial entre la Península y Flandes, en raras ocasiones, sólo a final de siglo, harán incursiones en el Golfo de Bizkaia, costa de Portugal y sur de la Península. El tráfico comercial vasco que seguía esta ruta se verá paralizado por la actuación de estos corsarios. El 16 de abril el día «*de pascua de resurrección aportó a esta villa (SS) un navío flamenco con cantidad de trigo, cebada y otras ceberas y siendo visitado por el corregidor se supo como en las islas de Zerlanda y olanda y las demas que están rebeldes con mucha prisa Juntaron una gruesa armada que se van hasta 180 navíos con intencion de llegar a nuestras costas y puertos partidos en escudarse cinendo toda la costa desde esta hasta andalucía*»<sup>97</sup>.

94. «La nao *Trinidad de Zumaia de 130 tons tomada en setiembre por corsarios ingleses cerca de Finisterre regresando con bacalao de Terranova. En octubre de 1585 Juan López de Aguirre de regreso de Terranova con la pesca y se toparon con dos navíos corsarios ingleses de Londres que los llevaron a Plemua*».

95. BARKHAM, Michael: «El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico Peninsular», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, p. 156. «En 1590 la nao *Madalena de Zumaia de 500 tons. fue tomada por corsarios ingleses navegando de Gipuzkoa a Sevilla*».

AMH (E,7,1,4,2). «En 1592 *Pero Saez de Egiluz con otra zabra suya llamada Sancta María de 24 tons. cargada de hierro, cáñamo y papel salió de esta villa y en Pontevedra cargó 46 pipas de Ribadabia y a la vuelta a la altura de Ribadeo le tomó un navío inglés con su lancha, ofrecieron resistencia y fueron heridos el armador y los marineros Juanes de Iparragirre, Juanes de Zamora, Lope de Irigoien y Pedro de Baztanbide*».

96. Iñigo de Elorriaga propietario de la *Nuestra Señora de Arridoquieta* de 200 tons de Zumaia fue muerto cuando su barco fue tomado por corsarios ingleses en la Carrera de Indias, entre México y Sevilla.

97. AMH, E, 5, II, 2, 1.

## 6.2.6. Guerras de Religión en Francia (1584-1598)

La piratería anglo-hugonote, desde el acuerdo de Hampton Court de 1562, mantendrá en vilo la navegación en aguas del Atlántico. En la fachada atlántica francesa algunas ciudades permanecerán en manos de los hugonotes, manteniendo una febril actividad corsaria. Entre ellas destacará La Rochelle, ciudad que en la época tenía 25.000 habitantes. A partir de 1590 esta guerra larvada toma carácter oficial, Felipe II se decide a actuar a favor de la Liga Católica, para ello enviará tropas a Bretaña a ayudar a su gobernador Philippe Emmanuel de Lorraine, Duque de Mercoeur.

La adopción de esta forma de hacer la guerra en el mar es una de las muestras del cambio de criterio operado por Felipe II, de su abandono de la estrategia defensiva por la ofensiva. La guerra corsaria no produce efectos resolutivos en las guerras marítimas, pero contribuye al desgaste del enemigo y le obliga a realizar un esfuerzo defensivo adicional, que distrae fuerzas navales de su cometido principal que es el de combatir a la fuerza naval enemiga. Cantabria ofrece tras el desastre de 1588 el máximo contingente de corsarios, la Corona facilita préstamos a la construcción de corsarios. Las bases de Blavet y Dunkerke serán de las que partirán los corsarios de Felipe II y atacarán el comercio inglés y holandés causándole un importante descalabro.

La necesidad de acordar la paz con Enrique IV era obligada, si se quería tener alguna posibilidad de éxito frente a los otros dos contendientes, y los posibles beneficios de una victoria no podían suplir el grave deterioro de tropas y finanzas. Así, en mayo de 1598 se firmó en Vervins la paz con Francia, por la que España le devolvía las plazas ocupadas sin apenas más contrapartida que encontrarse las manos libres para enfrentarse con los Países Bajos, a quienes, sin embargo, Francia siguió apoyando en la medida de sus posibilidades.

El corso hugonote, sobre todo el rochelés será muy activo en la costa gallega, tratarán de atacar la ruta marítima que de los puertos del Cantábrico iba a Sevilla. También algunas embarcaciones se desplazarán más al sur hasta las islas Azores tratando de interceptar las naos que se dirigen a Indias.

En el viaje de exploración de Pedro Sarmiento de Gamboa al estrecho de Magallanes, al recaer en la isla de Santiago, en Cabo Verde, se encuentra con un corsario francés que andaba merodeando para conseguir presas generalmente esclavos o especias que traían las naves portuguesas del Índico<sup>98</sup>. Su presencia en la costa vasca será importante, teniendo una gran incidencia sobre el tráfico marítimo vasco sobre todo en la ruta a Sevilla como ocurrió en el caso de «*la zabra Santa María de 33 toneladas de Zumaia propiedad de Lazaro de Areizti, Martín de Elcano y otros dos vecinos de Zumaia en aguas de a lo largo de Llanes en Asturias cuando se dirigía a Andalucía*»<sup>99</sup>.

## 7. CONCLUSIÓN

Al comenzar este trabajo nos hacíamos una serie de preguntas que hemos tratado de responder a lo largo de estas páginas. A modo de conclusión varias son las hipótesis que podemos sostener. La más importante la falta de interés de la Corona por el fomento del corso, exceptuando la última década de este siglo al que nos hemos referido.

Esa misma falta de interés lo demuestran las entidades locales, villas y diputaciones que sólo en casos extremos recurrirán a armar en corso. Una excepción sorprendente es la guerra entre 1551 y 1556 que merece un estudio aparte.

Ese mismo desinterés demostrado por la Corona y las instituciones locales lo podemos trasladar a los propios armadores, quienes no vieron en el corso un negocio atractivo.

La política de armadas y flotas de Felipe II esquilmarán la costa de hombres y barcos agudizando una crisis marítima que ya desde mediados de siglo se venía padeciendo.

La actuación de los corsarios ingleses y rocheleses, sobre todo, será otra de las causas primordiales en la agudización de esta crisis. A modo de colofón y como ejemplo ilustrativo de lo que supuso

98. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro: *Viajes al estrecho de Magallanes*, Dastin, Madrid, 2000.

99. BARKHAM, Michael: «El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico Peninsular ...», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, p. 155.



para un pequeño armador la actuación del corso, sigamos la información que el hondarribiarra Pedro Sáez de Egiluz realizó en 1600 sobre las zabras y mercaderías que le habían llevado los corsarios ingleses y franceses<sup>100</sup>.

En este informe cuenta como lleva navegando más de 30 años y que hace doce años cuando navegaba con una zabra suya llamada *San Esteban* de porte de 22 toneladas, cargada de hierro, cáñamo y papel de Hondarribia a Galicia donde compró 44 pipas de vino de Rivadavia fueron apresados por corsarios ingleses y llevada la zabra y su carga a Plemua (Plymouth) iban por marineros, entre otros, Pero Sanz, (Sabat) de Belzu Ibáñez y Miguel de Aranibar y que en 1593 con otra zabra suya llamada *Sancta María* de 24 toneladas cargada de hierro, cáñamo y papel salió de esta villa y en Pontevedra cargó 46 pipas de Rivadavia y a la vuelta a la altura de Ribadeo le tomó un navío inglés con su lancha, ofrecieron resistencia y fueron heridos el armador y los marineros Juanes de Iparragirre, Juanes de Zamora, Lope de Irigoien y Pedro de Baztanbide. En 1595 fletó a Sabat de Comba la zabra *Santa María de San Vicente* y la cargó con hierro, cáñamo, lienzo y papel y yendo hacia Galicia en Munxia, a la altura de Fisterra, les atacó una carabela de la Rochela. Llevaba entre los marineros a Juan Pérez de Iparragirre. En 1596 fletó a Pascoal de Kaikuegi la zabra *María de San Vicente* de 16 toneladas con destino a Galicia y a la vuelta tras cargar 30 pipas de vino de Ribadavia les apresaron tres lanchas y cuatro navíos franceses de la Rochela. En 1599 fabricó una zabra en la Ribera junto con Pascoal de Kaikuegi la *Sancti Spiritu*, de 30 toneladas, en septiembre de 1600 la cargó de hierro, lienzos, brea y raja? para llevar a Andalucía y volver con higos y vinos, pero a la altura del abra de Mondengo (Portugal) les apresó una carabela corsaria inglesa, después de presentar combate. Iban por marineros Tomás de Sarasti, Beltrán de Garate y Mateo de Zarauz entre otros. Dice Egiluz que por todo esto «e quedado con mi muger e hijos muy pobre y sin dineros algunos perdido todo lo que tenía endeudado y empeñado y acensado de manera que no tengo con que sustentar pasar ni alimentar con la dicha mi muger e hijos sin que tenga restitución y satisfacción de lo que a sí me an llevado y robado los dichos corsarios»<sup>101</sup>.

## 8. BIBLIOGRAFÍA

AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, Luis: *El corso marítimo*, CSIC, 1959.

AZPIAZU, José Antonio: «Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp.207-225.

AZPIAZU, José Antonio: *Historias de corsarios vascos: entre el comercio y la piratería*, Ttarttalo, Donostia, 2004.

BARKHAM, Michael: «El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 147-164.

CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio de: *Memoria histórica sobre la Marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779 (edición digital Biblioteca Foral de Bizkaia).

CASADO ALONSO, Hilario: «El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 165-192.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*, San Martín, Madrid, 1989.

CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los vascos y las pesca de la ballena*, Ediciones Vascas, San Sebastián, 1979.

CLAVERIA, Carlos: *Los vascos en el mar*, Aramburu, 1966.

DIEZ SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M. y AYERBE, Rosa: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, Donostia, 1990.

100. AMH, E, 7, I, 4, 2.

101. HUA, E,7,I,4,2.



DUBERT, Isidro: «Corsarismo francés, poder real y política imperial en Galicia durante el reinado de Carlos V», en *El reino de Galicia en la época de Carlos V*, Xunta de Galicia, 2000.

DUMAS, V.: «Deux procès de prises maritimes à l'époque de la guerre des cent ans», en *Revue Générale de Droit International Public*, nº 16 (1909).

DUCÉRÉ, Edouard: *Les corsaires Basques et bayonnais sous la République et l'Empire*, Imprimerie A. Lamaignère, Bayonne, 1898.

DUCÉRÉ, Edouard: *Histoire maritime de Bayonne. Les corsaires sous l'ancien régime*, Hourquet, Bayonne, in-8º.

DUCÉRÉ, Edouard: *Les pecheurs basques à Terre-Neuve*, 1983.

EGAÑA, Bernabé Antonio de: *Instituciones y colecciones histórico-legales pertenecientes al gobierno municipal, fueros, privilegios y exenciones de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Cultura y Turismo, San Sebastián, 1992.

ECHETA LUZARRAGA, José Manuel: «Ichaslapurrak», en *Euskal-esnalea*, 1. urtea, 12. zkia. (1911ko garagarrila 30), pp. 161-162.

FERRER MALLOL, María Teresa: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, CSIC, 2001.

GARIBAY, Esteban: *Compendio historial de Guipúzcoa*, Gerardo Uña, 1988.

GOROSABEL, Pablo: *Noticias memorables de Guipúzcoa*, La Gran Enciclopedia Vasca, 1967.

GOYETCHE, Léonce: *Saint-Jean-de-Luz historique et pittoresque: annales et chronique depuis l'époque de sa fondation présumée jusqu'à nos jours: notice sur son établissement de bains de mer et ses environs*, Impr. E. Lasserre, Bayonne, 1856.

HUXLEY, Selma y BARKHAM, Michael M.: «Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 1, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1996, pp. 349-388.

LABAYRU Y GOICOECHEA, Estanislao J.: *Historia General del Señorío de Bizcaya*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, tomos III y IV, 1968.

LAMAIGNERE, M.E.: *Corsarios de Bayonne*, Roger, Donostia-San Sebastián, 1999.

LAMANT DUHART, Hubert: *San Jean de Luz histoire a une cité corsaire*, Ekaldia, Donibane, 1992.

LOPEZ DE VELASCO, Rafael: *Navarre shall be... La Tierra del Euskara y las Islas Británicas*, Pamiela, Pamplona-Iruñea, 2004.

LUCENA SALMORAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Mapfre, 1994.

MARTÍNEZ DE ISASTI, Lope: *Compendio historial de Guipúzcoa*, Amigos del Libro, 1985.

MENENDEZ PIDAL, R.: *Historia de España*, Tomo XX, España-Calpe, Madrid, 2000.

MOLINÉ I BRASÉS, Ernest: *Les costums marítimes de Barcelona universalment...*, Barcelona, 1917.

MOREAU, Roland: *Guéthary: esquisse historique*, Le Livre d'histoire, Paris, 2002.

NOGARET, Joseph: *Saint Jean de Luz, des origines a nos jours*, Imprimerie du Courrier, Bayonne, 1925.

ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco. Siglos XVI-XIX*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia, 2002.

ROMERO ANDONEGI, Asier: «Documentación inédita tardomedieval de la villa de Bermeo (1482-1559)», en *Boletín de la RSBAP*, t. LVIII, 2002-2.

SAAVEDRA VAZQUEZ, María del Carmen: «Entre corsarios y armadas: el mar y la guerra en la Galicia moderna», en *8ª Semana Galega de Historia*, 1999.

SAAVEDRA VAZQUEZ, María del Carmen: «Corsarismo inglés en Galicia y América durante el reinado de Felipe II», en *Revista da Comision Galega do Quinto Centenario*, nº2 (1989).

SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro: *Viajes al estrecho de Magallanes*, Dastin, Madrid, 2000.

SANTOYO, Julio César: «Antonio del Corro y Pedro de Zubiaur: el episodio de Bridewell», en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, San Sebastián, n. 7 (1973).

*Las siete Partidas. Antología*, Castalia, Madrid, 1991.

TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio: *Corsarios guipuzcoanos en Terranova: 1552-1555*, Kutxa, Donostia-San Sebastián, 2000.

TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio: *Otra cara de la invencible*, Kutxa, Donostia, 1988.

TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: «San Sebastián 1558», en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 37.

TRUCHUELO GARCIA, Susana: *Gipuzkoa y el poder real en la alta Edad Moderna*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia, 2004.