

De vuelta a las Montañas de la Luna. Notas sobre la documentación de archivo disponible para la reconstrucción de la antropología marítima del País Vasco

(Back to the Mountains of the Moon. Notes on archive documents available to reconstruct Basque Country maritime anthropology)

Alberdi Lonbide, Xabier¹; Rilova Jericó, Carlos²
Zehazten Zerbitzu Kulturalak. Kale Nagusia, 6 - 4. 20800 Zarautz
zehazten1@yahoo.es¹; monthaut@yahoo.es²

Recep.: 06.11.2009
Acep.: 17.05.2010

BIBLID [1137-439X (2010), 33; 421-435]

El presente trabajo reflexiona sobre los elementos y métodos a utilizar para reconstruir la Historia marítima del País Vasco. Para lograr ese objetivo propone, fundamentalmente, una intensificación y sistematización de la investigación en torno a diversos temas –comercio, pesca, contrabando, corso, etc.– que, como la mayor parte de ese campo de estudios apenas si han sido tratados, como se viene a demostrar por la notable cantidad de documentos disponibles, y aún no consultados, de los que se ofrece una muestra que pretende ser más significativa que exhaustiva en esta comunicación.

Palabras Clave: Historia y Antropología Marítima. País Vasco. Comercio marítimo. Contrabando. Corso.

Euskal Herriko Itsas Historia berreraikitzeke erabili beharreko osagaiez eta metodoez hausnartzen du lan honek. Helburu hori iristeko, lehenik merkataritza, arrantza, kontrabandoa, kortsoa, etab. sakon eta sistematikoki ikertzea proposatzen da, zeren, ikerketa-alor horretako gai gehienak bezala, ia ez baitira ukitu orain arte. Eskura diren eta oraindik kontsultatu ez diren agiri ugariak frogatzen dute hori. Hain zuzen ere, agiri horien lagin bat eskaintzen da lan honetan. Lagina esanguratsua da bakarrik, ez osoa edo sakona.

Giltza-Hitzak: Historia eta Itsas Antropologia. Euskal Herria. Itsas merkataritza. Kontrabandoa. Kortsoa.

Ce travail fait une réflexion sur les éléments et les méthodes à utiliser pour reconstruire l'Histoire maritime du Pays Basque. Pour obtenir cet objectif, il propose, fondamentalement, une intensification et une systématisation de la recherche concernant différents thèmes –commerce, pêche, contrebande, course, etc.– qui, comme la plus grande partie de ce champ d'étude ont à peine été traités, tel que le démontre la grande quantité de documents disponibles, pas encore consultés, dont on offre un échantillon qui tente d'être plus significatif qu'exhaustif dans cette communication.

Mots Clés : Histoire et Anthropologie Maritime. Pays Basque. Commerce maritime. Contrebande. Course.

INTRODUCCIÓN

Hay dos razones para escoger el título para este, relativamente modesto trabajo. La primera, para qué negarlo, es que “De vuelta a las Montañas de la Luna” es una frase que, evidentemente, puede resultar muy sugestiva. La segunda, más profunda, es que creemos que un título como ese, aparte de estéticamente grato, describe con bastante exactitud el estado de nuestros conocimientos sobre el tema que se desarrolla en este monográfico.

En efecto, se podría afirmar que, al igual que Burton y Speake, necesitamos remontarnos hacia un vasto y desconocido territorio para encontrar las fuentes de las que mana nuestro objeto de estudio. Nuestras Montañas de la Luna son más fáciles de encontrar que las que ellos, a tanto riesgo, buscaron a mediados del siglo XIX para poder conocer la exacta naturaleza de uno de los principales ríos de África, cuna de una de esas cosas tan serias que llamamos “civilizaciones”. Se trata de los archivos históricos que, en efecto, en su mayoría, están a muchísima menos distancia de nuestras casas de lo que lo estaban las fuentes del Nilo de las de Burton y las de su odiado compañero Speake. Por supuesto, otra gran ventaja de la situación geográfica de nuestras fuentes, es que podemos llegar hasta ellas, tan próximas y bien comunicadas, sin temer el ataque de partidas de guerra somalíes que nos atravesasen de parte a parte nuestra bien cuidada dentadura de un lanzazo más que certero.

Sin embargo, a pesar de todas esas evidentes ventajas, a efectos prácticos, ese territorio, el de nuestros archivos históricos, es tan desconocido y proceloso como el de las Montañas de la Luna que Burton y Speake descubrieron y describieron. Al menos, por lo que respecta a lo que sus contenidos nos pueden ofrecer con respecto a nuestro tema de estudio. Esto es, la Historia y Antropología Marítima del País Vasco.

En otras palabras, la superficie métrica de papel de esos archivos, que guardan contenidos esenciales para reconstruir la Historia del mar ante el que hemos vivido y vivimos, es casi tan vasta como la que tuvieron que recorrer en su día aquellos dos eminentes victorianos británicos. El grado de desconocimiento que tenemos de la misma, insistimos, es también casi análogo, a pesar del avance más o menos continuado que se está haciendo en ese campo de investigación desde los tiempos de Ciriquiaín Gaiztarro y, sobre todo, desde la publicación de las todavía oportunas reflexiones de Julio Caro Baroja sobre ese tema.

Las páginas que siguen son un pálido reflejo del trabajo que aún queda pendiente de realizar en esos archivos y también un pequeño esbozo del mapa con el que podemos abrirnos paso por esas nuestras particulares Montañas de la Luna que, como, esperamos, se podrá ver en este trabajo, guardan hallazgos tan importantes como los que trajeron de vuelta Burton y Speake en su día.

1. EL PUERTO DE MAR COMO ESPACIO DE NEGOCIOS

Las dimensiones de los numerosos puertos de mar vascos como espacio para los negocios –uno de sus principales objetivos– apenas han sido aún descritas si consideramos el volumen de información inédita de la que todavía disponemos en diferentes archivos. Sólo para empezar, pues, sería interesante considerar que hay miles de documentos aún por estudiar. Algunos de ellos de carácter extraordinario, como ocurre, por ejemplo, con los escasísimos libros de actas municipales de la ciudad de San Sebastián que sobrevivieron al incendio de 1813. Se trata de unos documentos que nos permiten reconstruir esa fracción de la Historia de esta población, desde el año 1570 hasta el de 1599, sede ya de uno de los principales puertos de mar guipuzcoanos. Otros, como los casos que describimos a continuación, son mucho más sistemáticos y abundantes y nos permiten hacernos una idea, aunque sólo sea un esbozo, de la ingente, pero productiva y necesaria, tarea que se podría realizar con ellos¹.

1.1. “Desde Santurce a Bilbao”. Mucho más que unas simples pescateras

Hasta tiempos recientes la participación de la mujer en el “gran” comercio marítimo ha sido visto casi como si se tratara de un acontecimiento folklórico y de nula trascendencia económica. Desgraciadamente el desarrollo durante los últimos años de la Historia de género, no ha conseguido superar esta situación, ya que esta tendencia historiográfica ha hecho hincapié en estudiar y, al mismo tiempo, dignificar aquellos ámbitos de la vida tradicionalmente considerados como femeninos exclusivamente. Es decir, el matrimonio, la vida del hogar y la economía doméstica, la crianza de la familia, la transmisión de bienes, etc. La participación femenina en actividades económicas y sociales, consideradas masculinas, continúa siendo estudiada como una excepción y los investigadores han dado carta de naturaleza únicamente al trabajo de las mujeres en oficios muy poco cualificados y ya entonces de escasa consideración social: estibadoras, sirgadoras, pescateras, jornaleras, etc.

No pretendemos en este trabajo negar el confinamiento histórico de las mujeres en actividades económicas consideradas de escaso peso desde el punto de vista de la gran economía, algo por demás obvio, pero sí creemos necesario advertir que continuamos arrastrando un visión decimonónica del pasado; una construida en una época en la que se llegó a la máxima expresión de este confinamiento económico, una en la que se condenó a las masas de mujeres de escasos recursos económicos a los trabajos menos remunerados y peor considerados y a unas pocas privilegiadas a ocuparse tan sólo de las tareas domésticas. La historiografía del siglo XIX miró al pasado con estos ojos llenos de prejuicios sexistas, propios de su tiempo, y aquellos historiado-

1. Un campo en el que ya se han producido notables y recientes avances. Véase, por ejemplo, un buen compendio de los trabajos de diversos especialistas en esos temas en VV.AA.: *Transporte y comercio marítimos. Itsas Memoria 4*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, 2003.

res no fueron capaces, o no quisieron, mirar más allá de esa reducida visión en lo relativo a la participación de las mujeres en la gran economía de siglos pasados. Desgraciadamente, hoy día no hemos roto del todo con estos prejuicios y eso a pesar de que los archivos atesoran abundantes evidencias del papel fundamental de las mujeres en diversos aspectos de esa gran economía marítima.

Es más o menos conocida la participación de alguna que otra destacada mujer de rango social notable, o más que notable, en actividades de gran peso económico. Es el caso de doña Gracia de Atocha, activa armadora de San Sebastián que durante la primera mitad del siglo XVII fue propietaria de barcos balleneros y corsarios, y no dudó en emplear sus naves en expediciones de contrabando destinadas a Indias. Podemos citar, también, a doña Ángela de Mirubia, como la anterior también activa armadora, de origen getariarra pero afincada en San Sebastián, propietaria durante el primer tercio del siglo XVIII de varios barcos balleneros, bacaladeros y corsarios, además de administradora de varios balleneros labortanos que invernanaban en el puerto de Pasaia.

Pero no podemos referirnos sólo a estas destacadas figuras, que bien pueden ser consideradas como luminarias casi excepcionales en medio de la oscuridad general que vamos describiendo. Por el contrario creemos oportuno aprovechar este trabajo para plantear algunas reflexiones sobre aspectos tan fundamentales como la participación de mujeres por debajo de ese estrato social privilegiado en diversas actividades productivas y comerciales estrechamente relacionadas con una economía doméstica que iba mucho más allá del estrecho marco en el que la confinó la ya citada historiografía decimonónica. A saber: las industrias de conservas de pescado o el comercio de venta de pescado o de importación de cereales y legumbres desde puertos foráneos.

Tomemos el caso, por ejemplo, de los barcos extranjeros que llegaban a Mutriku entre los siglos XVI y XVII con cargamento de cereales y legumbres. Estos procedían a contratar los servicios de mujeres comerciantes de la villa, llamadas “venderesas”, que eran quienes, en definitiva, se encargaban de comercializar sus cargamentos. En Zumaia, al mismo tiempo, tenemos noticias de que, de treinta comerciantes que compraban al por mayor los cereales de víveres y legumbres aportados por barcos extranjeros, nueve eran mujeres que contaban con sus lonjas, donde almacenaban los productos adquiridos. Alguna de ellas actuaba, además, como factor de los mercaderes de víveres extranjeros, encargándose de la venta de sus productos y de la compra de hierro en contrapartida en la rentería de Bedua. Otras comerciantes de víveres al por mayor de Zumaia también figuraban como propietarias de pinazas que se empleaban en el transporte de cereales y legumbres².

2. Archivo Municipal de Zumaia (desde aquí AMZ), Leg. 197; AMZ, Asuntos locales: Marina, Ordenanzas, etc., caja nº 159; Archivo Histórico Nacional, Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de Cámara de Vicario, L. 30287, exp. 2; Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Agiritegi Orokorra (desde aquí AGG-GAO) CO UCI 285.

Sabemos también que, al menos desde el siglo XVI, la mayor parte de la mano de obra empleada en las labores de elaboración de salazones y escabeches de pescado era femenina³.

Eran, también, mujeres las que se dedicaban a la venta al por menor de pescado fresco en las principales localidades del interior de Gipuzkoa y Bizkaia. Sin embargo, a partir de mediados del XVIII, el papel de las mujeres en la comercialización del pescado de Gipuzkoa adquirió una relevancia desconocida hasta entonces. A lo largo de este siglo, la crisis experimentada por la actividad pesquera ocasionó la progresiva disminución de la afluencia de mulateros que compraban pescado al por mayor para su venta en Castilla y Navarra. La recuperación iniciada por la pesca a partir de mediados de esa centuria, potenció el papel de las vendedoras al por menor de pescado. Para atender a las necesidades creadas por la nueva situación, las mujeres de diversos puertos, en efecto, crearon compañías dedicadas al salado y comercialización del pescado. Por ejemplo, en 1756 en Getaria existían catorce de estas compañías femeninas que exportaban sardinas saladas y envasadas en cestas a San Sebastián y otras grandes localidades de la provincia. En Zarautz, al mismo tiempo, la cofradía de pescadores designaba a una “burgesa” que se encargaba de la salazón y envasado de toda la sardina que se vendía a los mulateros que acudían a su compra⁴.

Como vemos, sólo para empezar, hay mucho que contar, y más aún por investigar, en torno a la Historia marítima del País Vasco, empezando por una fracción de la población que vivía de cara a él completamente olvidada por un prejuicio de sexo que, como esperamos haber demostrado en este apartado, sólo nos ha ayudado a aumentar nuestra ignorancia. Una que, como vamos a ver en los siguientes apartados, apenas hemos empezado a mitigar.

1.2. La mejor hora para el contrabando. Más luz sobre el San Sebastián del Siglo de las Luces

La Historia de los contrabandistas vascos especializados en el mar y los puertos de mar como base para sus fraudes, por alguna razón que habrá que estudiar con más detenimiento, apenas se ha escrito. Y, como ocurre en el caso de las mujeres que acabamos de examinar, la excusa para esa tarea no ya inacabada sino apenas iniciada, no puede achacarse a falta de documentación. El proceso incoado de oficio contra Esteuan de Pedesclaux, comerciante afincado en San Sebastián en el año 1764, es un claro ejemplo de ese indeseable panorama.

3. Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, Xabier. “La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”. En: VV.AA. *La pesca en el País Vasco/ Euskal Herriko arrantza. Itsas Memoria*, 3. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, 2000; pp. 99-129.

4. AGG-GAO, CO UCI 2972, AGG-GAO CO LCI 4249, AGG-GAO CO MCI 4208; Archivo General de Protocolos Históricos de Gipuzkoa-Gipuzkoako Protokolo Historikoen Agiritegi Orokorra, 2-3196.

Se trata de un grueso tomo conservado dentro de una de las muchas cajas en las que se conservan en el Archivo General de Gipuzkoa los miles de procesos criminales celebrados por el tribunal del Corregidor que administraba la Justicia del rey en esa provincia. Consta nada menos que de 337 folios escritos, en su mayor parte, por ambas caras. A él, además, y como suele ser habitual, habría que añadir otro expediente de esa misma caja en el que continúa esta causa contra esa red de contrabando durante más de 370 folios y que, de hecho, parece no darnos el punto final de esa compleja, pero esclarecedora, historia al faltarle uno o más folios de su parte final⁵.

¿Qué clase de información podemos obtener sobre esos turbios negocios que tienen el mar y los puertos de la Costa Vasca como escenario? Se trata de una pregunta difícil de responder. De hecho, es casi imposible afirmar nada con certeza hasta no haber revisado con atención todos y cada uno de los folios de esos dos procesos de más de trescientos folios cada uno. Hasta ese momento sólo podemos hacernos una idea de lo que nos ofrecen a ese respecto seleccionando algunos fragmentos al azar.

Tomemos por ejemplo la declaración que las enfadadas autoridades que han abierto este proceso toman a María Ygnacia de Echaue, mujer legítima de Nicolás de Echeuerria, vecina de Andoain –el lugar en el que la interroga el juez de la causa, en la posada que llaman “de arriba”, que es en la que él se ha alojado– y de profesión “traginera” de las que llevaban pan cocido a la ciudad de San Sebastián. Es allí precisamente donde, antes de volver a Andoain, llenó las alforjas de su caballería alquilada con varias arrobas de tabaco entradas en ese puerto con un origen que ella no se entretuvo en investigar. María Ygnacia, al igual que otras mujeres que traficaban entre Andoain y San Sebastián, sólo sabía –o sólo quería saber– que habían sacado ese tabaco de la lonja “o almacén” de un francés al que le faltaba una pierna y al que llamaban Pedesclaux...⁶.

Un comienzo prometedor sin duda. Con ese primer vistazo a los primeros folios de esa causa que suma, en total, más de seiscientos ya tenemos un interesante hilo –un contrabandista con ribetes dignos de una novela de R. L. Stevenson– desde el cual podríamos empezar a desenredar una interesante y hasta hoy apenas estudiada madeja.

Veamos sólo un retazo más de ese proceso para terminar de convencernos de que detrás de ese mar de papel hay más de un detalle que debemos tener en cuenta a la hora de reconstruir la Historia marítima del País Vasco hasta el momento en el que ya pasa a convertirse en materia etnográfica y antropológica.

Se trata de una de las primeras declaraciones, precisamente, del principal acusado, Esteuan de Pedesclaux, llamado “el joven”. En esa confesión, que

5. Consúltese AGG-GAO CO CRI Año 1764, caja 5, expediente 5 y expediente 6.

6. Consúltese AGG-GAO CO CRI Año 1764, caja 5, expediente 5, folios 2 vuelto-3 recto.

hace el 16 de enero de 1764 en la cárcel pública de San Sebastián, señala que tenía 36 años y se dedicaba al comercio al por mayor –“por grueso”– en esa ciudad. Después de ser preguntado por la clase de mercancías que vende, el juez de la causa no pierde más tiempo y va directo al grano, es decir, a obtener de Pedesclaux “el joven” una exacta cuenta del tabaco que almacenaba en su lonja de la casa llamada Falcorena, propiedad de don Joseph Ferrer que tenía alquilada para esos fines⁷.

Es así como empezamos a ver las primeras líneas del dibujo en el que podríamos plasmar el comercio marítimo de tabaco en la Gipuzkoa de mediados del siglo XVIII. Tanto el legal como el ilegal. Pedesclaux señala que tiene tabaco en hoja y en polvo procedente de La Habana y de Virginia importado a través de Holanda. Incluso nos da el nombre de alguno de los barcos que le han hecho ese servicio. Por ejemplo el navío llamado “La Fidelidad” le había traído, en diciembre de 1763, 24 sacos, de a quintal cada uno, que fueron descargados en el puerto de la ciudad consignados a don Agustín de Villa...⁸

Palabras que, naturalmente, no son sino un pálido reflejo de lo que sigue a partir del folio 24 de ese primer proceso.

2. HOMBRES DE NEGOCIOS PAS COMME LES AUTRES. LA SIEMPRE INACABADA HISTORIA DE LOS ARMADORES CORSARIOS VASCOS. DE LOS FONDOS DEL ARCHIVO GENERAL DE GIPUZKOA

Decíamos en la Introducción de este trabajo que, pese a todo, se han hecho grandes avances, casi continuos en el tiempo, sobre nuestra Historia marítima. Con respecto al corso puede decirse lo mismo o incluso más. Sería una verdadera demostración de ignorancia asegurar que el mundo de los corsarios vascos, que incluso tienen dedicada, y con muy buen criterio, una calle en San Sebastián, no ha sido estudiado. Trabajos como el del profesor Enrique Otero Lana, pionero en muchos aspectos, es la mejor prueba de esa afirmación. A ese pueden sumarse otros como los firmados por José Ramón Guevara, sin olvidar alguna significativa aportación del recientemente desaparecido José Ignacio Tellechea Idigoras, los dos recientes libros sobre el tema debidos a José Antonio Azpiazu Elorza o, modestamente, algún que otro trabajo de menor entidad, salido de manos de alguno de los dos autores que estas líneas escriben⁹.

7. AGG-GAO CO CRI Año 1764, caja 5, expediente 5, folios 22 recto-22 vuelto.

8. AGG-GAO CO CRI Año 1764, caja 5, expediente 5, folios 22 vuelto-23 recto.

9. Véase OTERO LANA, Enrique. *Los corsarios vascos durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1647)*. Madrid: Editorial Naval, 1991. TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio. *Corsarios guipuzcoanos en Terranova: 1552-1555*. Donostia-San Sebastián: Instituto de historia donostiarra dr. Camino, 2000. GUEVARA, José Ramón. “El corso hondarribiarra, (1690-1714)”. En: *Boletín de Estudios del Bidasoa*, nº 15. Irun: Luis de Urangu Kultur Taldea, 1997; pp. 35-116. AZPIAZU ELORZA. *Historias de corsarios vascos. Entre el comercio y la piratería*. Donostia: Ttartalo, 2004. RILOVA, Carlos. “Notas sobre la piratería en aguas del Golfo de Bizkaia en el siglo XVII”. En: *Bidebarrieta*, número XI. Bilbao: Bidebarrieta Kulturgunea, 2002; pp. 273-290.

El penúltimo número de la revista del Untzi Museoa de San Sebastián, dedicado casi exclusivamente a ese tema, y donde esos nombres aparecen junto a muchos más, nos da, en efecto, la medida más o menos exacta del avance, en cantidad y calidad, que se ha producido en torno al estudio de los corsarios vascos, esos negociantes con actividades tan especiales y tan distintas a las del simple comercio¹⁰.

Sin embargo, a pesar de ese trabajo concienzudo y continuado es preciso constatar a este respecto que, al igual que en muchos otros capítulos de nuestra Historia marítima, hay mucho camino aún por recorrer, como nos lo indica la aparición de nuevas fuentes aún no estudiadas sobre esa clase de negocio basada en operaciones tan próximas a la Piratería.

Los fondos del Archivo General de Gipuzkoa en Tolosa aportan, una vez más, la evidencia sobre la que probar esa afirmación.

Habitualmente la intensa actividad corsaria llevada a cabo entre el siglo XVI y comienzos del XIX en torno a la Costa Vasca, o desde puertos que servían a ese negocio como base y mercado, ha quedado reflejada sobre documentos de Estado –como los utilizados sobre todo por Enrique Otero Lana– o bien a través de procesos criminales, que son los que principalmente han servido de base a trabajos como los de José Ramón Guevara, José Antonio Azpiazu y otros autores ya mencionados en este apartado.

Sin embargo los otros dos cursos que podía seguir un litigio en esas fechas, la vía civil y la ejecutiva, muestran la existencia de fuentes aún a descubrir y estudiar en esos índices. Nos ocuparemos concretamente de dos procesos que, a principios y mediados del siglo XVII, acabaron siendo cursados como pleitos ejecutivos. Como veremos, uno y otro, a pesar de carecer del detalle y la espectacularidad de los procesos criminales, nos pueden proveer de una buena cantidad de detalles sobre el modo en el que se llevaban las cosas en este sector de la sociedad marítima del País Vasco en esas fechas.

2.1. Armas para los corsarios

El proceso ejecutivo AGG-GAO CO MEJ 935, apenas tiene unos pocos folios, pero en esas escasas páginas se puede ver plasmada con bastante detalle parte de la vida de los hombres que se dedicaban a explotar las riquezas que podía ofrecer el mar en esas fechas por medio de expediciones corsarias.

Esa labor, como es bien sabido, requería, al menos teóricamente, el uso de una cierta cantidad de violencia, a pesar de que, como ya se ha señalado en diversas ocasiones, los corsarios, como los hombres de empresa que en realidad eran, preferían evitar la confrontación armada para, como ocurre en

10. Véase VV.AA. *Itsasoko gerra, kortsarioak eta itsaslapurrak-Guerra marítima, corso y piratería. Itsas Memoria*, 5. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, 2008.

todos los negocios, obtener el máximo beneficio con el mínimo gasto y el mínimo riesgo¹¹.

Así lo podemos ver, por ejemplo, en el caso de la expedición que prepara Joan de Elola, vecino de San Sebastián, en septiembre del año 1625, armando el navío *Nuestra Señora del Socorro y Buen Viaje*. El documento que utilizamos no nos permite saber exactamente qué pasó a ese respecto, el del uso de la violencia para obtener beneficio con esta empresa. Lo único cierto es que ese barco corsario, que estaba en ese momento aparejándose en el muelle de San Sebastián con todo lo necesario para su expedición, recibió como dotación dos mosquetes y doce arcabuces con sus respectivos frascos de pólvora y así bien 10 palanquinos. Todo ello, como se reconoce por escritura el 17 de septiembre de ese año ante el escribano Andrés de Olaeta, le había sido entregado al armador por Martín de Ybero, también vecino de San Sebastián, que se lo había dejado y prestado sin ningún interés "por le hacer buena obra y merced". Instrumentos que, aunque ya usados, como se reconoce en esta misma escritura, el armador se comprometía a devolver a Martín de Ybero en razonable estado o, al menos, a indemnizar de su propio bolsillo las pérdidas y mermas que pudieran sufrir¹².

Como decíamos, de lo que ocurrió finalmente en esa expedición que fue enviada a buscar presas al mando del donostiarra Pedro de Aramburu, no se sabe nada con exactitud. No al menos gracias a este proceso. Pero a través de él podemos obtener otra información sobre las personas que se dedicaban al corso en la costa guipuzcoana a comienzos del siglo XVII.

En primer lugar la escasa formalidad con la que algunos devolvían los favores que se les hacían. Es al menos lo que nos hace suponer el hecho de que Martín de Ybero tuviera que reclamar la vuelta del préstamo de armas nada menos que casi cinco años después de que ese barco corsario saliera de puerto. Lo hizo, concretamente, el 21 de agosto de 1629. Retribución que sólo le es satisfecha parcialmente por medio del embargo de diez taburetes que tenía en su casa el armador moroso. Tal y como lo certifica la ejecución realizada en 25 de agosto de 1629 por Joan de Mendia, oficial del Corregidor de la provincia¹³.

Medida que Joan de Olaeta no está dispuesto a aceptar, protestando de la misma por boca del procurador Joan de Yçaguirre, que se opondrá a ese embargo con el que satisfacer los 600 reales que Ybero pensaba se le debían por la no devolución de los efectos bélicos que, sin ánimo de lucro, le había prestado para la expedición de 1625¹⁴.

11. El primer historiador en observar esa conducta puramente empresarial entre los corsarios fue Werner Sombart. Véase SOMBART, Werner. *El burgués*. Madrid: Alianza, 1986; pp. 79-89.

12. Consúltese AGG-GAO CO MEJ 935, hojas sin foliar. La referencia a los palanquinos que se entregan es equívoca. Según el Diccionario de Autoridades, de mediados del siglo XVIII, un palanquín era una clase de cabo que ayudaba a fijar la vela mayor y el trinquete. Consúltese REAL ACADEMIA DE LA LENGUA. *Diccionario de Autoridades*. Madrid: Gredos, 1979; p. 89.

13. AGG-GAO CO MEJ 935, hojas sin foliar.

14. AGG-GAO CO MEJ 935, hojas sin foliar.

Es así como llegamos a saber, al fin, que el barco no debió volver nunca a puerto y, por lo tanto, el armador Olaeta se consideraba exonerado de la obligación de devolver armas y efectos y sólo se avenía a pagar por su pérdida 365 reales. Razones que, para su procurador, convertían en nula la ejecución de bienes solicitada para finales de agosto de ese año...¹⁵.

Esa agarrada judicial entre un armador corsario y su ocasional proveedor de armas, termina en ese punto, otorgando a las partes interesadas plazo para demostrar las razones que les asisten por medio de más pruebas. Un extremo éste que finalmente no se verificará. No al menos en este documento.

Lo que no termina, naturalmente, es lo que podemos seguir averiguando a través de la documentación de archivo sobre las personas involucradas en ese negocio del corso en el País Vasco de la Edad Moderna.

2.2. La fortuna del capitán Jansen

Como el anterior, el documento que vamos a analizar en este apartado es un proceso ejecutivo conservado entre los fondos del Archivo General de Gipuzkoa con el que se tratará de satisfacer una serie de daños económicos ocasionados por otra expedición corsaria. En concreto una que tiene lugar unas dos décadas después de la que acabamos de describir.

En esta ocasión los interesados, hombres y mujeres, son vecinos o, al menos, habitantes, del puerto guipuzcoano de Getaria que, reunidos en San Sebastián el 19 de octubre de 1649, afrontan las obligaciones a las que les ha abocado una sociedad comercial que habían establecido para dedicarse a obtener beneficios por medio de barcos armados con patente de corso.

Sus nombres aparecen reflejados en el documento en el siguiente orden: el capitán Lucas de Umansoro, su mujer Gerónima de Yndo, Joseph de Vidagaray, su mujer Catalina de Azque, Asencio de Basurto y su mujer, Mariana de Yndo. Después de que las mujeres hayan mostrado la licencia que les dan sus respectivos maridos para otorgar la escritura, ésta pasa a ser descrita en los términos de costumbre por Francisco de Lazcano, el escribano encargado de redactarla¹⁶.

Así es como nos enteramos de que todos ellos, hombres y mujeres, a los que se suma la presencia de una viuda, Catalina de Mirubia, mujer del difunto Sebastián de Guindo, aceptan las condiciones en las que se ha producido la captura y venta del navío danés *Fortuna*, al mando del que el documento describe como “maestre Siberen Yansen”, apresado por la fragata *Nuestra Señora de Aranzazu*, armada por Lucas de Umansoro, Asencio de Basurto, Joseph de Vidagaray, Sebastián de Guindo y un oficial militar, el Maestre de Campo Domingo de Osoro Landaberde¹⁷.

15. AGG-GAO CO MEJ 935, hojas sin foliar.

16. AGG-GAO CO MEJ 1218, cabeza y final de escritura, hojas sin foliar.

17. AGG-GAO CO MEJ 1218, hojas sin foliar.

Siguiendo las normas previstas por la Corona española, que era la que otorgaba ese preciado papel que diferenciaba la simple Piratería de estas expediciones comerciales, la presa fue traída tras su captura al puerto de San Sebastián y allí será presentada ante el juez encargado de determinar si esa operación se había ajustado a las normas legales a las que debían sujetarse corsarios amparados por el rey de España como los que firman este documento. Como su opinión fue favorable, el barco del maestre Jansen se vendió en aquel puerto por la notable cantidad de 20.250 reales de plata doble en pública subasta. De acuerdo a las Ordenanzas de Corso en vigor, se entregaron a uno de los que habían formado aquella sociedad de corsarios, en este caso el capitán Lucas de Umansoro, para que se procediera al reparto del botín, que, en este caso, debemos considerar más bien como un pago de dividendos comerciales entre un grupo de inversores¹⁸.

Una parte de esos beneficios, sin embargo, debía ir destinada a mantener la guarnición militar destacada en San Sebastián. Esa cantidad sumaba un total de 5.529 reales de plata doble. El resto iría a manos de los interesados en esa sociedad formada para lucrarse por medio de esta y otras presas tomadas por un barco con patente de corso. Así, el Maestre de Campo Osoro y Landaberde recibiría 1.486 reales de esa misma moneda, el teniente Joseph de Vidagaray, 800, y el capitán Lucas de Umansoro y "otros armadores" debían quedarse con 4.632 de esos reales de plata doble¹⁹.

Sin duda se trataba de un hermoso negocio. Sin embargo, como nos dice ese mismo documento, el capitán Jansen consiguió que instancias superiores de la Justicia del rey de España reconocieran que la presa que habían hecho esos negociantes en su barco era de mala índole y, por lo tanto, estaban obligados a devolverle esa astronómica cantidad de más de 20.000 reales de plata doble ya repartidos entre ellos.

Ante eso poco había que hacer y los interesados, además, se avendrán a devolver el dinero y no sólo eso, el documento nos muestra también el radical cambio de fortuna sufrido por aquella sociedad de corsarios getariarras, pues por la escritura también se obligaban a compensar al Maestre de Campo Osoro y Landaberde por las cantidades ya cobradas para él y para la gente de guerra de San Sebastián²⁰.

Una nefasta situación que los interesados prometieron solventar, sin pleito alguno, en un año como máximo, comprometiéndose esa sociedad, como solía, y suele, ser habitual a pagar lo estipulado con la garantía de todos sus bienes. Cosa que sus integrantes juraron hacer poniendo sus manos, como era preceptivo, sobre una señal de la cruz que se les mostró en el despacho del escribano que legalizó estas escrituras.

18. AGG-GAO CO MEJ 1218, hojas sin foliar.

19. AGG-GAO CO MEJ 1218, hojas sin foliar.

20. AGG-GAO CO MEJ 1218, hojas sin foliar.

Naturalmente no se cumplió esa palabra dada y jurada con la debida diligencia, de otro modo este documento del que ahora hablamos jamás habría existido ya que este proceso se inició para ejecutar los bienes de los firmantes que se mostraron remisos, durante casi cuatro años, en pagar las cantidades debidas.

El resto del proceso, de hecho, está dedicado a detallar los embargos de bienes de aquellos miembros de esta sociedad de corsarios que no cumplieron con la palabra dada.

Así, Catalina de Mirubia era embargada en Getaria el 28 de mayo de 1652, pagando lo que debía con unas casas enteras que tenía en el camino del muelle de esa villa y otras pertenencias como, por ejemplo, una viña. El capitán Lucas de Umansoro y su mujer Gerónima de Yndo también verán embargadas propiedades en esa misma villa de Getaria para hacer frente a las cantidades que deben. En concreto se les incautará la casa en la que viven en ese momento en esa villa²¹.

Los siguientes en pagar esos atrasos serán Asencio de Basurto y Mariana de Yndo, que el día 29 de mayo de 1652 verán embargadas dos casas enteras que tenían en la calle mayor de Getaria y dos viñas que tenían en la jurisdicción de esa localidad²².

Los últimos en sufrir ese rigor fueron Joseph de Vidagaray y su mujer, que el 31 de mayo de 1652 responden de la deuda contraída con las casas enteras en las que viven en ese momento en Getaria y las viñas anejas a las mismas.

La venta se ejecutará por medio de subasta pública en la plaza de esa villa, a las dos de la tarde del 23 de agosto de 1652 marcadas por el reloj público de esta localidad costera. El proceso de venta pública, en realidad, se prolongará hasta principios de 1653, momento en el que las cantidades adeudadas por esa mala presa serán entregadas al capitán Francisco Bernardo, “mercader” –tal y como lo define el proceso– vecino de San Sebastián. Punto en el que, al menos de momento, termina esta historia que nos marca un hito, otro más, de la extensión aún por cubrir para realizar nuestro mapa de la Historia de la sociedad marítima del País Vasco²³.

Que, por cierto, dista mucho de ser el último, como vamos a ver en el siguiente y último apartado de este trabajo.

21. AGG-GAO CO MEJ 1218, hojas sin foliar.

22. AGG-GAO CO MEJ 1218, hojas sin foliar.

23. AGG-GAO CO MEJ 1218, auto de entrega, hojas sin foliar.

3. DIOS, PATRIA, FUEROS, REY, ABORDAJE Y PRESA. NUEVO ESBOZO DE LA HISTORIA DE LOS CORSARIOS CARLISTAS

Generalmente no suele asociarse la llamada Guerra de los Siete Años, o Primera Guerra Carlista, desarrollada entre 1833 y 1839, con operaciones militares por mar. Puede decirse, de hecho, que “carlista” y “corsario” son palabras consideradas como antitéticas, completamente opuestas. Algo que, como vamos a ver inmediatamente, está lejos de ser cierto si reconsideramos, nuevamente, algunos legajos conservados en el Archivo General de Gipuzkoa²⁴.

Se trata de expedientes generados entre 1833 y 1839 por la Administración carlista, un verdadero Estado paralelo al liberal que gobierna la práctica totalidad de España desde Madrid, que dan cuenta, y de manera bastante minuciosa, de todas las actividades llevadas a cabo por las autoridades civiles y militares carlistas. Entre ellos descubrimos varios documentos, nada transitados hasta hoy, acerca, precisamente, de las actividades corsarias de esa administración carlista en la costa bajo su control.

El primero de ellos, el legajo AGG-GAO CA 205, 14, resulta al mismo tiempo frustrante y estimulante para quienes quieran reconstruir esa apenas conocida Historia de los corsarios carlistas. Se trata de un cuadernillo en el que, como dice su portada, se recogen los resguardos de diversas facturas y papeles relacionados con la administración económica del gobierno carlista. Entre otros un epígrafe verdaderamente interesante: “Presas de buques”. Por desgracia nada más se dice al respecto en ese cuadernillo. Tan sólo se nos deja, por así decir, con el rastro de nuestra propia presa ante los ojos.

Rastro que no tardamos en retomar si consultamos otro de esos legajos. Es el caso del conservado bajo la signatura AGG-GAO CA 81, 29. Se trata de un conjunto de correspondencia bastante voluminoso en el que se recogen muchos detalles sobre la presa de un mercante de Barcelona, el queche *Virgen del Carmen*, que, para su mala fortuna, intentando recalar en Bermeo, procedente de La Habana, con carga de azúcar, además de palo campeche, tabaco, café, aguardiente y dulce, fue apresado cerca de Plentzia en septiembre de 1836, por la trincadura carlista armada en corso *San Juan y Ánimas*. Embarcación bajo mando del capitán don León de Goenaga, que había asaltado a ese carguero apoyado por cinco lanchas de pesca de Bermeo con tropas carlistas embarcadas en ellas²⁵.

De hecho, León de Goenaga se muestra en esta documentación como un muy diligente capitán corsario, pues no es esa la única presa que realiza en

24. Juan Pardo San Gil, a través de documentos del archivo de la Real Academia de la Historia y del de la Casa de Juntas de Bizkaia, alude a la existencia de acciones de corso por parte de los carlistas. PARDO SAN GIL, Juan. “Las operaciones navales en las Guerras Carlistas”. En: VV.AA. *Itsasoko gerra, kortsarioak eta itsaslapurak-Guerra marítima, corso y piratería*; p. 435.

25. Consúltese AGG-GAO CA 81, 29, carta fechada en el Real de Andoain el 10 de marzo de 1837 y carta de 22 de diciembre de 1836.

esas fechas. Así encontramos, por ejemplo, que en marzo de 1837 se habían entregado al Comandante carlista titulado “de Marina de la Costa de Vizcaya” 1.363 reales y 4 maravedís que eran la décima parte que correspondía al Pretendiente carlista de tres presas que había hecho, precisamente, el capitán Goenaga²⁶.

En este legajo también se hacía referencia, de modo más vago, a otras acciones de las unidades corsarias carlistas que actúan en nuestras costas en esas fechas. Se trata, por ejemplo, de la presa que se hace hacia marzo de 1836, otra vez en aguas de Plentzia, sobre un bergantín cargado de aguardiente que se intentará aprovechar para uso de las tropas carlistas de tierra²⁷.

Se trata, hasta cierto punto, de operaciones de corso que podríamos definir como rutinarias. Algo más extraordinarias son las que menciona el legajo AGG-GAO CA 54, 29. En la portada de ese documento, que envuelve diversa correspondencia, facturas y seguros marítimos, se dice que esos papeles son correspondencia interceptada en Plentzia al cachemarán *Jesús, María y José*, que navegaba de Bayona a Bilbao, en agosto de 1836²⁸.

Entre ellas había tres cartas, como dice esa misma portada, que daban noticias sobre la que estos carlistas llaman “Ymbasion francesa en favor de la usurpadora” –es decir, de la llegada de la Legión Extranjera francesa enviada por la monarquía liberal de Luis Felipe de Orleans para ayudar a Isabel II– y de que el Ejército del Norte que les combatía había sido puesto bajo mando del general Sarsfield²⁹.

Esa interesante y estratégica presa había sido hecha, una vez más, por el capitán León de Goenaga, que lanza a varias lanchas armadas en corso contra ese cachemarán, como vemos, con notable éxito³⁰.

Sin embargo no estaba precisamente sólo el capitán Goenaga en esas hasta hoy poco conocidas actividades corsarias. Había, en efecto, muchos otros involucrados en ese tipo de guerra marítima. Caso de las 21 lanchas de Bermeo y Mundaka que en verano de 1836 apresaron al bergantín *Trasmerano*, procedente de Santiago de Cuba con cargamento de azúcar, y

26. AGG-GAO CA 81, 29, correspondencia de 3 de marzo de 1837. Hay una cuarta presa, un lugar cargado de hierro en San Sebastián con destino a Barcelona, el *Nuestra Señora del Carmen* capitaneado por el vecino de Mundaka Diego Ceballos. Consúltese en ese mismo documento carta de 6 de febrero de 1837.

27. AGG-GAO CA 81, 29, carta de 7 de marzo de 1836.

28. AGG-GAO CA 54, 29, carta de 1 de agosto de 1836.

29. Sobre esa supuesta “Ymbasion francesa”, véase CONDADO, Emilio. *La intervención francesa en España (1835-1839)*. Madrid: Fundamentos, 2002. PORRAS Y RODRÍGUEZ DE LEÓN, Gonzalo. *La expedición Rodil y las legiones extranjeras en la primera guerra carlista*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2004.

30. AGG-GAO CA 54, 29, carta de 13 de diciembre de 1836.

a la goleta *Estrella*, procedente de Puerto Rico con cargamento de cueros y cacao...³¹.

Todo ello prueba, como el resto de lo que hemos ido señalando en los anteriores apartados, de la inmensa distancia que aún nos queda por recorrer por nuestras propias Montañas de la Luna hasta encontrar las fuentes de las que mana el Nilo de la Historia marítima vasca.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERDI LONBIDE, Xabier. "La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna". En: *Itsas Memoria*, 3, 2000.
- AZPIAZU ELORZA, José Antonio. *Historias de corsarios vascos. Entre el comercio y la piratería*. Donostia: Ttartalo, 2004.
- CONDADO, Emilio. *La intervención francesa en España (1835-1839)*. Madrid: Fundamentos, 2002.
- GUEVARA, José Ramón. "El corso hondarribiarra, (1690-1714)". En: *Boletín de Estudios del Bidasoa*, nº 15, 1997.
- OTERO LANA, Enrique. *Los corsarios vascos durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1647)*. Madrid: Editorial Naval, 1991.
- PARDO SAN GIL, Juan. "Las operaciones navales en las Guerras Carlistas". En: *Itsas Memoria*, 5, 2008.
- PORRAS Y RODRÍGUEZ DE LEÓN, Gonzalo. *La expedición Rodil y las legiones extranjeras en la primera guerra carlista*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2004.
- RILOVA, Carlos. "Notas sobre la piratería en aguas del Golfo de Bizkaia en el siglo XVII". En: *Bidebarrieta*, número XI, 2002.
- SOMBART, Werner. *El burgués*. Madrid: Alianza, 1986.
- TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio. *Corsarios guipuzcoanos en Terranova: 1552-1555*. Donostia-San Sebastián: Instituto de Historia Donostiarra Dr. Camino, 2000.
- VV.AA. *Transporte y comercio marítimos. Itsas Memoria 4*. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, 2003.
- VV.AA. *Itsasoko gerra, kortsarioak eta itsaslapurrak-Guerra marítima, corso y piratería. Itsas Memoria*, 5. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, 2008.

31. AGG-GAO CA 54, 29, carta de 1 de agosto de 1836.

