

CORSO VASCO EN EL SIGLO XVIII. 1779-1783.

ROCIO CASAS DE BUSTOS

A pesar de que la actividad de los corsarios vascos es continua a lo largo de todo el siglo XVIII, centraremos nuestro estudio en el breve periodo que corresponde al conflicto que enfrenta a España, una vez más, a su tradicional potencia enemiga, Inglaterra, ya que, durante estos cuatro años de hostilidades, la navegación vasca presenta ciertas particularidades, cuya novedad hemos considerado de sumo interés.

Los navegantes vascos siempre mostraron un dinamismo ejemplar a la hora de aprontar sus naves a la práctica del corso, y esa tradición se prolongó a lo largo del siglo XVIII, constantemente en estrecha conexión con los avatares de su comercio marítimos.

Teniendo en cuenta que el objetivo primordial del corso marino es causar pérdidas al comercio enemigo², todo tiempo de guerra conlleva un incremento notable de la actividad corsaria, ya que, el recurso al corso como arma de guerra se convierte en práctica habitual entre las potencias beligerantes. Tal afirmación es tanto, o más, cierta para el periodo que nos ocupa, puesto que, apenas declarada la guerra, el 22 de junio de 1779, se produce el envío de las consiguientes Ordenanzas de Corso³ que habrán de regular esta actividad desde el momento de la declaración.

Los pilotos vizcaínos gozaron, desde antiguo, de una bien merecida fama y, baste sólo recordar su temprana y numerosa participación en la empresa americana. Existen infinidad de estudios de carácter general donde podemos encontrar datos sobre este comportamiento a través de los siglos, pero hemos querido destacar la obra de Enrique OTERO LANA: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid, 1992. No sólo ofrece una amplísima visión de esta actividad en el siglo XVII, sino que proporciona las claves de su funcionamiento en épocas posteriores. Los gráficos comparativos que incluye nos permiten apreciar el predominio de embarcaciones guipuzcoanas en el corso atlántico. Pág. 119.

² AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J.L.: *El Corso Marítimo*. C.S.I.C. Madrid, 1950. Nos ofrece la definición por excelencia de corso. Pág. 27. Asimismo, realiza un análisis comparativo de las distintas ordenanzas de corso aparecidas a lo largo de la Historia, con especial atención a los aspectos jurídicos.

³ AGS. Marina, leg. 551. "Ordenanza de 1º de Julio de 1779, prescribiendo las Reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra enemigos de la Corona"; Cédula para la interrupción de trato y comercio con ingleses y órdenes de hacer represalias... Aranjuez, 26 junio 1779.. Cesáreo FERNÁNDEZ DURO: *Armada Española*, tomo VII, pág. 235. Relata

Ahora bien, en estos años, y en el ámbito geográfico que estudiamos, confluyen una serie de elementos diferenciadores respecto a todo el siglo, determinados principalmente por los intereses económicos que hay en juego.

LA COMPAÑÍA DE CARACAS, EL LIBRE COMERCIO Y LA GUERRA

Por una parte, nos encontramos ante la existencia de una compañía de comercio, como es la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que monopolizó en gran parte la actividad marinera de la provincia vasca. Ésta, a su vez, y gracias a la Compañía, se benefició de una privilegiada posición en el provechoso intercambio mantenido entre Europa y América durante varias décadas⁴.

El comercio con América se convierte, por lo tanto, en el principal objeto del movimiento marítimo registrado en sus puertos, dado que es el sustento de su economía. Sin embargo, resulta paradójico que, precisamente, esta prioridad mercantil sea el origen de las dificultades que deben afrontar la Compañía y los puertos de Guipúzcoa⁵, puesto que la perspectiva de un rico botín anima la presencia de corsarios enemigos frente a sus costas y, por ello, el consiguiente obstáculo en su normal funcionamiento.

Ya en los primeros meses de 1779, cuando aún no se había producido el rompimiento, los navíos de la Compañía de Caracas se vieron obligados a defender sus cargas en sus viajes de vuelta, como fue el caso de la urca "Santa Teresa"⁶, que viniendo de la Guaira tropezó con corsarios sobre las islas Terceras, o las fragatas "San Vicente" y "San Miguel", procedentes de la Habana⁷, que, igualmente, sufrieron las exorsiones de un corsario inglés. No olvidemos que, con la rebelión de las colonias norteamericanas en 1775, se había iniciado también el enfrentamiento anglo-francés y sus navíos ya importunaban los de la, todavía, neutral España.

en qué circunstancias se adopta el corso tras la declaración de la guerra y su diferencia respecto al de 1762. AZCARRAGA, op.cit. Estudia los textos de las diversas ordenanzas en sus Apéndice documentales.

⁴ La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas ha merecido la atención de muy diversos autores. Por ser uno de los estudios más recientes y completos, nosotros destacamos el de Monserrat GÁRATE OJANGUREN: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián 1990

⁵ GÁRATE OJANGUREN, op.cit. Otorga una gran importancia a estos años, al darse las "circunstancias que pueden explicar el funcionamiento atípico del último lustro de la Guipuzcoana, así como su caída y cierre". Pág. 150.

⁶ AGS. Marina, leg. 513. 20 marzo 79. Se remite copia de su diario relatando lo sucedido.

⁷ AGS. Marina, leg. 513. 21 de mayo 79.

No obstante, la declaración de la guerra en 1779 no es el único elemento desestabilizador que afecta a la Compañía; más incidencia, si cabe, tuvo el establecimiento del Reglamento de Libre Comercio en 1778, que significaba el fin del monopolio detentado por la Guipuzcoana hasta el momento⁸. Asimismo, la pérdida de algunas de sus naves no pudo ser compensada con la rápida incorporación de otras, pues el reglamento incluía cambios substanciales en la admisión de buques de fábrica extranjera, con los cuales se había nutrido la Compañía, siendo este aspecto, donde va a radicar la diferencia respecto a etapas precedentes.

Ante tal estado de cosas era previsible que los vascos reaccionaran rápidamente en defensa de sus intereses y, sin embargo, como explicaremos más adelante, no se va a producir una inmediata contestación.

A lo largo de 1778, y mucho antes de la declaración formal de guerra contra Inglaterra, ya son muy numerosas las quejas de los navíos del Cantábrico acerca de los abusos e insultos que reciben de embarcaciones corsarias inglesas⁹, especialmente los procedentes de Guernesey (pequeñas islas del Canal), pues, con el pretexto del registro de sus cargas realizan verdaderos actos de rapiña en los navíos que de tienen, con un comportamiento más propio de piratas que de corsarios. Con objeto de paliar estos atropellos, se ordena que se destine a cruzar en el Golfo de Vizcaya algunas embarcaciones para que protejan la seguridad y libertad del comercio y navegación española en aquellas costas", aunque su puesta en marcha no será ni tan inmediata ni efectiva como se hubiera deseado.

A través de tales quejas se pone de manifiesto que estos ingleses se acercan, cada vez más, a los puertos cántabros y eluden su corso en alta mar, dónde es más difícil encontrar navíos con cargamentos "a tractivos". A este respecto, recordemos que la entrada y salida de embarcaciones del libre comercio es constante en todo el litoral cantábrico

⁸ La obra de GÁRATE, anteriormente apuntada, hace especial hincapié en el reglamento de 1778. Págs. 355-364. Asimismo, apuntamos como obras recientes que abordan la repercusión del Libre Comercio Americano en España: J. FISHER: Libre Comercio y tráfico de mercancías en el mundo hispano en el último cuarto del siglo XVIII. En Congreso del Bicentenario de Simón Bolívar. (Caracas, 1983); Jesús VARELA MARCOS: El comercio libre americano y sus repercusiones en España y América. En Historia de España y América, tomo XI 2. Madrid 1989.

A.G.S.- Marina, leg. 512. 4 agosto 1778. Declaración de los patronos Ramón de Villar, vecino de Portugalete y capitán del navío nombrado "Nuestra Señora de la Concepción", y Nicolás de Lizana, vecino de San Sebastián y capitán del navío nombrado "San Antonio", sobre el asalto que sufrieron en Julio de 1778.

¹⁰ AGS. Marina, leg. 512. Palacio, 4 agosto 1778. Floridablanca a González de Castejón.

co¹¹, y muy especialmente desde Santander, como consecuencia de su total apertura al comercio americano en este año 1778. Asimismo, hay que recordar que una buena parte de los navíos habilitados en Santander procedían de Bilbao y San Sebastián, y encuentran las mismas dificultades para pasar a su puerto de salida.

El rompimiento definitivo con Inglaterra en 1779 provoca un mayor número de presas entre los españoles, máxime cuando a muchos la declaración les ha sorprendido regresando de sus viajes y no sospechan las intenciones de los navíos que se les acercan para comprobar sus permisos de navegación.

El 9 de julio de 1779, cuando apenas se han iniciado las hostilidades¹², el Consulado de Bilbao dirige al Ministro de Marina, el Marqués González de Castejón, las novedades sobre los apresamientos que han efectuado los corsarios ingleses sobre embarcaciones de aquel comercio. La alarma que empieza a vivirse en este puerto queda expresada de esta forma en el documento original¹³:

"De estos sensibles apresamientos informarán a V.E. los testimonios adjuntos, que anuncian pérdidas irreparables a todos los Puertos del mar Cantábrico, por que se esperan en ellos muchas Embarcaciones de interés considerable, y si no se toman precauciones que remedien este mal, será inevitable la decadencia del tráfico, por la de los caudales que sufrirán los Comerciantes.

Esta consideración me muebe a suplicar a V.E. se digne dirigir al Comisario de Marina D. Manuel de Mollinedo, algunas patentes a prevención, para que en este Puerto se puedan armar contra la Inglaterra navíos en corso, con el fin de que los que se presenten a pedirlos logren pronto recurso, que se contempla único en el día, para que sea respetable esta Costa; a menos que Su Magestad destine alguna, o algunas fragatas de cuenta de su Real Herario, que corte el atrebimiento del enemigo."

Por su parte, el Ministerio ya está remitiendo la recién redactada Ordenanza de Corso, de 1 de julio de 1779¹⁴, que va acompañada de la orden del Rey encargando a los responsables de los Departamentos de Marina que alienten a los armadores a habilitar sus navíos para hacer el corso. Al mismo tiempo, se notifica a Bilbao:

¹¹ Marina, leg. 512. Son numerosísimos los capitanes vascos que conducen navíos del libre comercio con cargas pertenecientes a comerciantes de Bilbao. En su mayoría las salidas se producen a través de Santander.

¹² La declaración formal ocurre el 22 de Junio de 1779.

¹³ AGS. M. leg. 542. Bilbao, 9 julio 1779. Manuel Antonio de Aranguren al Marqués González de Castejón.

¹⁴ AGS. M. 551. Madrid, 9 julio 1779. Remitiendo ejemplares de la ordenanza de corso de 1^a del corriente a los Ministros de Marina en San Sebastián (Joaquín Gutierrez de Rubalcava), Bilbao (Manuel de Mollinedo) y Santander (Manuel Ximenez de Carmona). Dichas ordenanzas recogen buena parte del texto de las de 1762 así como referencia a las de Francia de 1778.

"que se mandan aprontar y pasar a la costa de Vizcaya buques de guerra que protejan aquel comercio y tráfico y que se dejarán ver en sus puertos para que los marchantes detenidos en ellos se aprovechen de su convoyi¹⁵.

Con ello, se pretendía aliviar la axfisante presión que sufría esta costa, tanto es así, que los pataches plencianos que se encargaban del transporte de pertrechos comenzaban a retirarse de la navegación, por miedo a estos corsarios y en la Compañía Guipuzcoana recayó el encargo de esta comisión¹⁶. La situación se hace insostenible cuando las embarcaciones embargadas para el transporte de maderas, del cargo y asiento de la Real Compañía de Caracas, se ven detenidas en los puertos por estar la costa llena de corsarios ingleses, que llegan incluso a adentrarse en los puertos¹⁷ para llevarse las naves.

No olvidemos que en la política llevada a cabo por gobierno interviene la preocupación por parte de la Corona porque no sólo se trataba de las pérdidas que se estaba ocasionando al comercio, sino también del retraso con que llegaban los pertrechos de guerra a los arsenales.

Veamos, por tanto, cuál va a ser la respuesta de los propios vascos ante tales circunstancias.

CORSARIOS NORTEAMERICANOS EN LAS COSTAS VASCAS

Entre las órdenes que reciben los puertos españoles tras el 22 de Junio de 1779, notificando el inicio formal de la guerra, se define cuál habrá de ser la actuación de los Ministros de Marina sobre diferentes asuntos. Una de las resoluciones más significativas es la que trata sobre la entrada de buques de guerra franceses y norte-americanos en puertos españoles. Ahora, en las ordenes se expresa que, además de colaborar estrechamente con los franceses,

"quiere igualmente Su Magestad que a los expresados Buques de Guerra americanos se dé en los Puertos de España un buen acogimiento y se les asista según lo permitan las circunstancias, en las urgencias con que puedan entrar en ellos".¹⁸

Hasta ese momento, la Corona española había mantenido una valeda política de neutralidad en la guerra que sostenían las colonias norteamericanas con Inglaterra, pero cuando España entra definitivamente en el conflicto, el favor prestado a estos americanos deja de ser encu

¹ 5 AGS. M. leg. 520. 12 julio 79.

¹ 6 José P. MERINO: La Armada Española en el siglo XVIII. Madrid, 1981. Pág. 219.

¹ 7 AGS. M. leg. 513. San Sebastián, 16 de agosto de 1779. José de Artamuniz (en nombre de los capitanes) al Conde de Floridablanca.

¹ 8 AGS. M. leg. 513. Madrid, 2 de Julio de 1779. Andrés Reggio al Director General y al Comandante General de Ferrol.

bierto. El seguimiento de dichas indicaciones reales tiene una especial incidencia en los puertos vascos, donde dicho apoyo se convierte en auténtica colaboración, pues la actuación de varios corsarios norteamericanos -también llamados "bostoneses"- compensa la escasez de presas producidas por los propios armadores vascos.

Consecuencia directa de esta actitud favorable es la frecuente llegada de embarcaciones de dicha nacionalidad a los puertos peninsulares, en muchas ocasiones simplemente para reparar sus navíos, pero, en otras, llevando presas que han realizado sobre los ingleses en su navegación por el Atlántico. En este sentido, asistiremos a una de las más interesantes peculiaridades de este periodo, pues, a finales de julio de este año de 1779, el Consulado de Bilbao solicita la aprobación del acuerdo al que ha llegado con un corsario bostonés para que alivie la asfixiante presión de los ingleses sobre la costa de Vizcaya¹⁹.

Se trata del capitán Guillermo Coade, que arribó a Bilbao para reparar su fragata y cuya labor, ahora, consiste en ahuyentar a los ingleses de aquellas costas, percibiendo una gratificación de mil pesos por cada presa que realice.

El experimento de, lo que pudieramos llamar, este "alquiler", resulta un éxito, ya que, a los ocho días de navegación, el Capitán Coade tuvo un combate con el corsario inglés nombrado "Grey Hown", al que apresó y condujo a Bilbao. Con ello, se resuelve, sólo temporalmente, la desprotección que sienten en su comercio. No obstante, a partir de este momento, y hasta el final de la guerra, van a ser estos corsarios americanos quienes llevarán presas inglesas a los puertos vascos y su presencia en el Cantábrico supone un apoyo complementario a las acciones de los españoles. Varios son los ejemplos de dicha presencia:

- Fragata corsaria bostonesa "El General".

Capitán Guillermo Curnel.

Porte: 26 cañones de a 6 y 6 pedreros. 116 hombres tripulación.

Salió de Bilbao el 15 de julio y apresó el inglés "El Pardo Galgo", capitán Jorge Farle, de 10 cañones, que conduce a Bilbao en 21 julio 1779.²⁰

- "El General Pickering".

Capitán Jonatham Harrindon.

Salió de Santo Domingo con azúcar y tabaco para Bilbao (con signado a Joseph Gardoqui e Hijos) que apresó la escuna nom

¹⁹ AGS. M. leg. 542. Bilbao, 23 julio 1779. Manuel Antonio de Aranguren a González de Castejón. San Ildefonso, 29 julio 79, resolución favorable.

²⁰ AGS. M. leg. 513. 29 julio 1779. El Ministro de Marina de Santander da cuenta del arribo de este barco.

braba "El Águila de Oro" capitán Roberto Scot, con la que entró en Bilbao el 23 de junio de 1780 ²¹.

- "El Peregrino".

Capitán Joseph Robinson.

Procedente de Beberly, apresó sobre Bristol el paquebot inglés "El Gisaer" que venía de Brasil y Africa. y le condujo a S. Se bastián en diciembre de 1780 ²².

También van a comboyar la salida de los marinos vascos, como fue el caso del bergantín "San Joseph", perteneciente a Domingo Zurbiria, armado en Bilbao, con 12 cañones y 40 hombres de tripulación, al cargo del capitán Joseph de Aldecoa, que salió de Bilbao el 10 de mayo de 1781 con destino a la Habana, en conserva de 4 fragatas y un bergantín bostoneses. Poco después de abandonar su compañía hubo de mantener un combate con 2 corsarios ingleses que le obligaron a refugiarse en las islas Canarias (las Palmas) para componer el buque.

Igualmente, hemos localizado varios casos de barcos que traen cargas para comerciantes vascos y, al mismo tiempo, están proporcionando noticias de las armadas inglesas. Entre ellos están:

-Bilbao, 20 abril 81. Entrada de fragata "El Comercio", capitán Webber.

-Bilbao, 6 agosto 81. "El Post Packer", 14 cañones 50 hombres de tripulación, capitán Jorge Rappall.

-Santander, 20 agosto 82. "El Correo" capitán Sthkor, procedente de la Guaira con cacao y tabaco para los Gardoqui de Bilbao. ²³

PASAPORTES DE CORSO A PARTICULARES VASCOS

Hemos visto como las salidas de corsarios bostoneses son las que procuran las presas a los españoles. Pero ¿qué sucede con éstos?

En agosto de 1779 presenta su petición de Real Patente de Corso el comerciante de Bilbao Joseph de Echevarría y Duo, armador del corsario cachemarin "Nuestra Señora de Begoña", su capitán Eugenio Larondo, vecino de San Sebastián. Su fiador es Joaquín de Orue, otro comerciante bilbaíno y detalla la dotación de su buque, que se ha efectuado con arreglo a las ordenanzas ²⁴. Se le concede la patente, pero no tenemos constancia de los resultados de su labor corsaria.

2 1 AGS. Má leg. 544. 18 y 23 junio 1780. Arribada a Gijón y a Bilbao.

2 2 AGS. M' leg. 545. 31 Diciembre 1780.

2 3 AGS. M' leg. 514. Todos estos últimos aparecen en este mismo legajo.

2 4 AGS. M' leg. 542. Bilbao, 13 agosto 1779. Mollinedo a Castejón. En 23 de agosto se con firma la entrega.

En noviembre, es Joseph de Campos y Compañía, en San Sebastián, quien pide permiso para armar en corso el Javeque "El Socorro Guipuzcoano" y en la presentación de su solicitud se expresa claramente la situación de ese momento:

"Viendo que el Consulado y la Provincia no lo egecutan, por más que se les ha estimulado, he dispuesto armar con 26 cañones de 8 y 220 hombres un javeque llamado "El Socorro Guipuzcoano", pero como todos los Capitanes de inteligencia y valor se hallan en los Buques de la Compañía de Caracas, se recurrió a Pedro Faulat, bayonés"

La patente le fue negada porque el capitán propuesto era extranjero y no hemos encontrado repetición de tal solicitud. Ahora bien, esta petición nos proporciona la clave de lo que está sucediendo en el litoral de las Vascongadas, como es el hecho de que la Compañía de Caracas congrega bajo su servicio un elevado número de navegantes de calidad y dificulta la tarea de encontrar pilotos capaces de manejar los navíos necesarios para el corso.

Sin embargo, la práctica inexistencia de presas no significa que las patentes no se concedan. De hecho, ya en noviembre de 1779, el Ministro de Marina de San Sebastián, Joaquín Gutierrez de Rubalcava, envía la "Nota de la distribución hecha en este Ministerio de los siete Reales Pasaportes de Corso remitidos por el Sr. Marqués González de Castejón en 15 de juro antecedente".

Se trata de los pasaportes concedidos a la Compañía Guipuzcoana de Caracas para el comboy que se prepara para realizar viaje hasta Cádiz, junto a un buen número de mercantes.

Lamentablemente, la captura de este comboy a su paso por Finisterre, en enero de 1780, incrementa el temor de armadores y capitanes, que no desean ocupar sus navíos en misiones arriesgadas²⁵. Para la propia Guipuzcoana, éste es el revés que marca el inicio de su declive, pues la pérdida de sus navíos no se sigue de la rápida reposición de fechas anteriores.

Por lo tanto, el corso no está procurando ninguno de los efectos que se le supone en época de guerra y, en marzo de 1780²⁶, aún se mantiene la protesta de los comerciantes vascos por el desamparo que sienten en esta costa y la presión que siguen ejerciendo los corsarios ingleses, que se repiten en similares términos a meses anteriores. Hasta entonces sólo la fragata "Santa Perpetua" había llegado a Pasajes con una presa, el paquebot dinamarqués "El Jóven Josias", cuya carga les había parecido sospechosa. Ni siquiera en este caso pudo contabili-

25 GÁRATE. Op. cit. Analiza las consecuencias de esta captura, págs.

26 AGS. M. leg. 513. Marzo, 24 de 1780. Manuel Antonio de Aranguren a González de Castejón.

zarse una presa, pues se comprobó que su cargamento era lícito, e incluso pudo formar parte del convoy que se dirigía a Ferrol en esas fechas²⁷.

Durante buena parte del año 1780, prosiguen las noticias de apresamientos de navíos españoles²⁸ y no será hasta finales del verano cuando comience a verse los resultados de la labor desarrollada por los buques de guerra destinados al Cantábrico. La Balandra "Flecha" y el Bergantín "Ardilla" consiguen apresar el paquebot corsario inglés nombrado "El Almirante Rodney" el 31 de agosto de 1780²⁹, al tiempo que su presencia en estas aguas sí parece detener en parte a los ingleses.

Mientras tanto, se va produciendo la lenta entrega de reales pasaportes de corso a particulares, que además, tardan bastante en aprovecharse de ellos. Hasta noviembre de 1780 no tenemos constancia de tres reales pasaportes que se remitieron a San Sebastián el 22 de noviembre del año anterior de 1779.³⁰ Su distribución se hizo de la manera siguiente:

-Balandra "Nra. Sra. de la Concepción", de la Compañía de Caracas. Capitán Josef María de Jauregui. Viaje de registro al Puerto de la Guayra, y con pliegos del Real Servicio.

-Fragata "El Socorro Guipuzcoano", de Antonio Campos y Compañía. Capitán Manuel de Zabaleta. Registro y pliegos a Puerto Rico o La Habana.

-Fragata "La Dama Vizcayna", de Antonio Campos y Compañía. Capitán Antonio del Campo. Destino como la antecedente.

Como se puede observar, todos ellos van a realizar el viaje a América. Lo mismo sucede con las patentes entregadas en octubre de 1781³¹, que se distribuyen como sigue:

-Fragata "San Eloy", de la Casa de Parraga y Barandiarán 340 toneladas, armada 20 cañones de a 8, 2 pedreros y otras armas, y 88 hombres de tripulación.

Capitán Francisco de Aramburu.

Desde Santander, con registro, para La Habana.

-Fragata "Nra Sra de los Dolores", de Diego de Echague. 300 toneladas, armada con 20 cañones de a 8, y otras armas y 93 hombres de tripulación.

Capitán Fermín de Urtizverea.

²⁷ AGS. M. leg. 542. 15 septiembre 1779.

²⁸ AGS. M. legs. 544 y 545.

²⁹ AGS. M. leg. 542. Relación de las presas y represas hechas por los buques de la Armada desde la declaración de la Guerra.

³⁰ AGS. M. leg. 545. San Sebastián, 3 noviembre 1780. Joaquín Gutierrez de Rubalcava, remite relación de la distribución hecha de los tres Reales Pasaportes de Corso.

³¹ AGS. M. leg. 546. San Sebastián, 12 octubre 1779. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava.

También, registro para La Habana.

-Goleta "La Bella Guipuzcoana", de Diego de Echague. 60 toneladas, armada con 2 cañones, 2 pedreros y otras armas y 10 hombres de tripulación.

Capitán Simón Carreaga.

En conserva de las anteriores fragatas.

-Fragata "San Antonio", de la Compañía de Caracas. 300 toneladas, armada con 22 cañones y demás armas. 90 hombres de tripulación.

Capitán Joseph Joaquín de Mendizábal.

De Pasajes a La Guayra.

-Goleta "El Águila de España", de Domingo de Echague. 130 toneladas, armada con 6 cañones de a 4, dos de a 8 y algunos pedreros.

Capitán Josef de Mendiola.

De Santander a la Habana, pliegos y registro.

-Salida de Guarnizo el 20 de octubre 1781, con registro para la Habana:³²

-Fragata "El Socorro Guipuzcoano". Porte de 300 toneladas, armada con 24 cañones, 20 del calibre de a 8, y 4 de 4, doce pedreros, con 103 plazas de tripulación.

Capitán Manuel Zavaleta, en la que fue el Coronel D. Pedro Rodríguez de la Buria con pliegos del Real Servicio.

- "La Dama Vizcayna". Porte de 300 toneladas, armada con 20 cañones, 18 de a 6 y 2 de 4, y 8 pedreros, con 86 plazas de tripulación.

Capitán D. Antonio del Campo.

-Valandra "El Galveztown". Porte de 100 toneladas, armada con 10 cañones, 8 de a 4 y 2 de a 3, 23 plazas de tripulación.

Capitán D. Julián de Yzaguirre Amadeo, todas pertenecientes a D. Joseph Antonio de Campos, vecino de S. Sebastián.

En realidad, la declaración de su destino no hace más que probar que su intención no es apresar ingleses, sino realizar el viaje a América y, en el caso de tropezar con enemigos, disponer de un dispositivo que les permita hacer la presa. Tanto es así que no ha quedado constancia de ninguna actuación en costas americanas en este sentido por parte de estos bajeles armados en corso. Son barcos de ida y vuelta. Una vez realizada su comisión regresan a España para embarcarse de nuevo cuando tengan carga.

32 AGS. M. leg. 547. 1 noviembre 1781. El Ministro de Marina de Guarnizo, Manuel Ximenez de Carmona.

Por lo que respecta al año 1782, solamente se recoge la entrega de una patente de corso para la fragata Santa Teresa, de la Compañía de Caracas, armada con 18 cañones y 74 hombres con destino a la Guayra, su capitán José María de Jaúregui, con similares características a las anteriores.³³

En el año 1783, no han quedado registradas más peticiones de patentes de corso, pues los preliminares de paz ponen fin a esta necesidad, sin embargo, sí es abundante la petición de pasaportes de navegación para diferentes embarcaciones de comercio que el Consulado de San Sebastián y de Bilbao están aprontando para varios puertos de Europa³⁴. El fin de la guerra parece animar la salida de navíos en todo momento del año, con objeto de recuperar rápidamente el ritmo comercial al que estaban habituados.

Las últimas noticias en relación con corsarios y las provincias vascas, las encontramos una vez finalizado el conflicto, y se refieren a la llegada a estos puertos de prisioneros de guerra después de efectuado su canje³⁵ - muchos de ellos formaban parte de las tripulaciones de las numerosas presas que consiguieron los ingleses durante estos cuatro años-.

CONSIDERACIONES FINALES

Concluimos, por lo tanto, subrayando el hecho de que, en estos años, y a diferencia de épocas anteriores, el corso vasco registra una escasa actividad por lo que se refiere al apresamiento de embarcaciones enemigas, pese a la presión que sus costas sufren a lo largo de todo el conflicto.

La prontitud con que actúa el Consulado a la hora de solicitar patentes de corso, no tiene el mismo seguimiento en la práctica y, como hemos visto, son muy pocos los navíos vascos que se habilitan para el corso a lo largo de estos años. Bien es cierto que, tal como apuntaba uno de los documentos que hemos incluido, la mayor parte de los capitanes que hubieran podido realizar esta labor estaban prestando sus servicios en la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Sin embargo, la importancia de los intereses económicos que entraban en juego debiera haber producido un mayor empeño defensivo.

Por otra parte, la entrega de patentes de corso más numerosa se destina a los navíos que se dirigen a América, aunque no con objeto de

³³ AGS. M. leg. 548. 9 mayo 1782.

³⁴ AGS. M. leg. 515. Se remiten estos pasaportes de navegación a lo largo de todo el año 1783.

³⁵ AGS. M. leg. 549.

convertir a estos barcos en corsarios sobre aquellas costas, sino para salvaguardar su navegación a través del Atlántico, por lo que, si se hubiera conseguido alguna captura³⁶ hubiera sido fruto, más de la casualidad que de un afán apresador por parte de nuestros capitanes.

En conexión con esto, podemos afirmar que no se arma ningún bajel con una intención puramente ofensiva, tal como ocurre en otros puertos del litoral peninsular -especialmente en el Mediterráneo, Estrecho de Gibraltar y Galicia- donde siempre aparece una figura corsaria destacada efectuando frecuentes apresamientos sobre el enemigo.

Creemos que merece especial atención la colaboración mantenida con los corsarios norteamericanos, pues son ellos quienes alcanzan el protagonismo de la práctica del corso en las costas vascas, ocupando el vacío apresador de sus propios navegantes.

Se trata, en suma, de una serie de peculiaridades que confieren un especial significado a la navegación vasca de este periodo, que, a su vez, marca el cambio de signo en el funcionamiento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y, de su mano, la actividad comercial de la tierra sobre la que se asienta.

³⁶ En la documentación que hemos consultado no ha aparecido noticia de apresamientos en la navegación de esos navíos.