



ZABALA, Aingeru: “La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 325-356.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico

Aingeru Zabala

Las guerras tienen siempre varias vertientes además de la puramente militar, y desde luego, y sobre todo a partir de la experiencia de la guerra de los treinta años contra los sediciosos de los Países Bajos¹, una importante faceta económica².

En este sentido la guerra en el mar no es una excepción y presenta, como mínimo ambos ámbitos de actuación. En lo que hace a lo militar, reservando su actuación preferentemente a los poderes públicos, con la ayuda económica externa a que hubiere lugar y en lo económico recurriendo con más libertad al concurso privado. A lo que nos importa, la guerra económica es fundamentalmente una guerra comercial, y como tal presenta dos variantes relevantes: por una parte, la de carácter aduanero arancelaria, que deslegitima el comercio con los enemigos, impide la presencia de mercaderes de las naciones beligerantes, e incluso incauta sus bienes, y por otra la más belicosa, el corso, concitando los intereses privados en el acoso al comercio y la navegación contrarios.

Tratamos en las páginas que siguen, y utilizando como muestra preferente la atalaya bilbaína, de evaluar estas líneas de actuación en el Cantábrico durante la denominada Guerra de Sucesión Española, contienda que en un sentido amplio damos por desarrollada entre 1700 y 1715.

1. LOS ASPECTOS BÉLICOS

Aunque Carlos II fallece el primero de Noviembre de 1700 el acceso al trono de Felipe V no fue motivo de una guerra inmediata, pero los movimientos internacionales no se hicieron esperar y para Septiembre de 1701 los aliados, es decir Inglaterra, Holanda y Austria formalizaban el tratado de La Haya y se ponían las bases para un conflicto armado. Conflicto que empezó en Italia.

1.1. La actividad oficial

Como ya venía señalando la historiografía, la Guerra de Sucesión no tuvo su escenario prioritario en los territorios, ni en las costas, del Norte de la Península. En este sentido, salvo la batalla de Vigo, donde la flota inglesa acosó a los navíos de Indias³, no se dieron sino amenazas y escaramuzas. De hecho no se produjo ningún otro desembarco serio ni ninguna batalla naval de consideración.

Al principio nada parece perturbar la tranquilidad de la Costa Cantábrica, salvo las reclamaciones de personal y dinero para hacer frente a las necesidades de la naciente Guerra; de hecho hay que esperar a finales de 1702 para encontrar referencias a la conveniencia de defender el litoral, actitud a la que se llega quizás porque el 6 de Octubre se dice en Santander que se han avistado navíos enemigos⁴. Y así en enero de 1703 el Ayuntamiento de Bilbao decide buscar el dinero que haga falta para poner al día las fortificaciones de la costa, en particular las de Portugalete, ante el riesgo de que el enemigo optara por entorpecer la construcción de dos galeones para el Rey, cuya quilla estaba puesta en Zorroza⁵.

1. ISRAEL, Jonathan I.: *La República Holandesa y el Mundo Hispánico 1606-1661*, 1997.

2. Evidentemente no se trata de reducir las guerras a estos dos parámetros obviando cuestiones tan relevantes como la diplomacia, sino de restringir el ámbito de estas páginas a tales variables.

3. TOURÓN YEBRA, Manuel: *La Guerra de Sucesión en Galicia (1702-1712)*, Diputación de Lugo, 1995.

4. Archivo Histórico Provincial de Cantabria (AHP Cantabria), Laredo, Leg.17.

5. LAZCOZ, Ana María: *La Villa de Bilbao ante la Guerra de Sucesión (1700-1715)*, Inédito, Deusto, Bilbao.

Pero desde principios de 1703⁶, desde el momento en que se produjo el ataque de la flota de Rooke a Cádiz, se recibieron en los pueblos costeros requerimientos de previsiones ante un posible ataque inglés o de otros aliados, temores cuya credibilidad se acentúa con la presencia de la flota de Shovel en las proximidades de Galicia y aún más tras el asalto a la flota en Vigo. Así se pidió al Señorío de Vizcaya, e igualmente a la Provincia de Guipúzcoa, que revisaran sus baterías de costa, que pusieran en pie a sus hombres armándolos debidamente, con la necesaria provisión de pólvora, que hicieran los alardes precisos y que modernizaran las instalaciones para la defensa de los puertos. Las órdenes llegaban acompañadas, para reforzar su eficacia, de noticias sobre el comportamiento inglés, relatando saqueos, violencias y asaltos a iglesias y en el caso de Bilbao con la solapada amenaza de que sus “caudales” podían convertir a la villa en un objetivo prioritario del enemigo⁷.

En ocasiones sucesivas, no muchas, se insistió en la conveniencia de tener las defensas preparadas, lo que indica que siempre faltaba algo por hacer. Estos requerimientos coincidían con noticias de posibles ataques de la flota inglesa, o de sus coaligadas holandesa y portuguesa. El momento más tenso se vive a mediados de Junio de 1703 cuando “habiendo llegado a la Villa algunas cartas y noticias secretas según afirman ser verdaderas de que las armadas enemigas de ingleses y holandeses se hallan bombardeando la bella Isla de Francia, corriendo la costa hasta La Rochelle... Considerando que la distancia es tan corta que en menos de un día pudieran navegar hasta estas costas de Vizcaya”⁸. Las providencias llegan hasta el extremo de ordenar hacer cantidades extras de pan para aprovisionar a las tropas. Sin embargo en ningún caso se confirmaron tales temores.

Más adelante, en 1711 se tienen noticias de una flota que los enemigos preparan en la isla de Wight. Las noticias llegan de Francia; el 24 de Agosto un capitán de Ostende declara en Brest que, al mando de Stafford Fairborne⁹ se había empezado a formar una Armada en Las Dunas, donde se juntaron 10 navíos de guerra, 4 fragatas, 2 navíos de fuego, 2 galeotas y 20 navíos de transporte con tres regimientos de infantería y caballería inglesas. En Las Dunas les esperaban 20 navíos cargados de pólvora, balas, víveres y hombres, y todos juntos se trasladaron hasta la ensenada de la isla de Wight, en donde además se encontraban 14 navíos de guerra, 2 fragatas y unos 120 navíos de transporte cargados de víveres, munición y tropa; de hecho de la isla partieron cuatro naves inglesas a buscar a los componentes de la Armada Holandesa, para que se sumaran a la expedición. Los rumores eran que semejante contingente se preparaba para atacar las costas de Francia, o en su defecto los puertos cantábricos de Bilbao, La Coruña y Vigo¹⁰.

Flota que, compuesta al fin por unos cincuenta navíos, se presenta hacia el final del mes de Agosto frente a las islas Cíes en Galicia, pero que no ataca sino que sigue su rumbo hacia Portugal¹¹.

Lo cierto es que en esta guerra, los ingleses, que durante la pasada guerra de la Liga de Augsburgo habían bombardeado en 1693 Saint Maló, al año siguiente atacaron Brest y casi destruyeron los 2/3 de Dieppe y más de 300 casas de El Havre en sendas batallas, además de bombardear Dunkerque; que en 1695 atacaron de nuevo el puerto moulínés y el flamenco y en el 96 ampliaron sus razias a Calais y Sables de Olonne, no asediaron ningún puerto cantábrico (lo hicieron aunque con escaso empeño con Brest, Rochefort y Dunkerque en 1703 y después con Ostende y por último y con más éxito, de nuevo con Dunkerque). Por su parte los franceses tampoco se acercaron con eficacia a las costas inglesas¹². De modo que hay que suponer que no entró en la estrategia de este conflicto tal tipo de actuaciones; frente a las que, por otra parte, aunque en la villa se tomaron todo tipo de precauciones, Bilbao al contrario que San Sebastián, Santander o La Coruña, estaba protegida por el largo canal de la Ría.

6. El asalto a Cádiz se produce en Agosto de 1702, y el de Vigo en Octubre del mismo año.

7. En Santander, en 6 de Enero de 1703 “se recela que, en la próxima primavera llegen a esta costa las armadas de Inglaterra y Holanda”, BLASCO MARTÍNEZ, Rosa M^a, ed.: *Los libros de acuerdos municipales de Santander, 1701-1765*, Santander, 2005, p. 92.

8. Archivo Foral de Bizkaia (AFB), Municipales Bilbao Actas 0123. Según parece, en esta ocasión el Señorío encargó a Gaztañeta, a la sazón además alcalde de Motrico, la inspección de alguno de sus puertos.

9. Fairborne era el almirante que había participado cinco años atrás en el sitio y toma de Ostende, de modo que las precauciones no eran superfluas.

10. Archivo General de Gipuzkoa (AGG), Secc. 3, Neg. 4, leg 62.

11. TOURON YEBRA, Manuel: *Op.Cit.*, p. 79.

12. VERGE-FRANCECHI, Michel: *La marine française au XVIII^e siècle*, Paris, 1996, pp. 219 y sig. Más en concreto: VILLIERS, Patrick: *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 2 Vols, 1990. Ver vol. I, p. 83: «Ne pouvant rechercher une bataille navale de masse qui aurait entraîné la disparition de la flotte française, Pontchartrain préféra diviser les théâtres d'opérations, élaborant une stratégie tenant compte d'une infériorité numérique écrasante et d'un budget limité. Jusqu'en 1707, on retrouve une stratégie proche de celle de Colbert à la fin de la guerre Hollande avec une concentration des forces en Méditerranée et l'abandon de l'Atlantique et de la Manche aux corsaires».

Y si no hubo batallas en la costa tampoco las hubo en alta mar, al menos no en el Atlántico europeo¹³; y no sólo porque España hubiera perdido una parte importante de su Flota del Norte en Vigo (hubo tiempo de reponerla) sino porque las marinas, tanto la española como la francesa, al igual que la Navy y sus aliados los holandeses, no optaron por la mar abierta como teatro de sus operaciones. Durante la Guerra de Sucesión las operaciones militares navales se desarrollaron en el Mediterráneo y, en menor medida en las Américas¹⁴.

Consiguientemente la Marina Real dedicó sus esfuerzos a otras actividades. En principio, en el caso español a la guarda y vigilancia de la costa y, en ocasiones al resguardo de convoyes de comercio. En el caso francés parece que Pontchartrain, a la sazón su máxima autoridad, se decantó por dejar incluso parte de los Navíos Reales a la iniciativa privada para que practicaran el corso y el resto de la flota del Atlántico, al menos en 1707 permaneció desarmada al fondo de los arsenales de Brest y Rochefort. Claro que, en el caso español con la importante limitación de que tras la batalla de Vigo los efectivos navales disponibles resultaban irrisorios pues se limitaban a los “tres pataches y un pingüe de la Escuadra volante de la costa atlántica y cantábrica española”¹⁵, si a ello puede llamarse escuadra.

En 1702 Gaztañeta es nombrado superintendente general de los astilleros del Cantábrico. Dirige en los astilleros de Zorroza la construcción de diversos navíos para la Armada Real y el Consulado de Sevilla, siendo de destacar el galeón *El Salvador* de 74 cañones, terminado en 1703 y otro más de sus mismas características, aunque jamás salieron a la mar, “por falta de recursos con que acabarse, pues la guerra de Sucesión los absorbía totalmente”¹⁶.

Con todo la práctica del convoyage no estaba exenta de críticas por lo que la misma no fue muy generalizada y la prestación de protección, por lo tanto, tampoco muy extendida. Según los comerciantes bordeleses el sistema de navegar en grupo era perjudicial porque obligaban a los transportistas a esperar a la formación del convoy, hacían entradas en diversos puertos para recoger a nuevos componentes y la necesidad de vientos favorables retrasaba las salidas; porque siendo las flotas, como terminaban por ser, muy numerosas, acababan resultando localizadas fácilmente por el enemigo (eso cuando su formación no era detectada por los posibles espías) y atacadas eran muy vulnerables, más que los navíos sueltos. Además, a lo que parece, la llegada de varios navíos con cargamentos similares, todos juntos, a los mercados finales, hundía los precios y deterioraba las perspectivas de los negocios¹⁷.

Como eran vulnerables se registran varios casos de apresamiento de convoyes. Claro está que para ello los corsarios actuaban en grupo, se trataba de verdaderas escuadras, como las mandadas por René Duguay-Trouin, que llegó a navegar por el golfo de Vizcaya, o la de Forbin¹⁸. Las pérdidas de convoyes, o más bien de unidades de los mismos, fueron frecuentes por ambos bandos.

Por su parte los marinos de Dunkerque señalaban otros inconvenientes; según ellos el sistema de convoyes no permitía sino dos viajes al año, en tanto en cuanto los navíos sueltos podían llegar a hacer hasta cinco o seis, con el inconveniente de que inevitablemente, dada la característica de sus componentes, grandes y lentos, tenían que hacer la ruta más peligrosa, la de La Mancha¹⁹, en tanto que otras embarcaciones menores, navegando sueltas podían, como de hecho lo hacían, bordear Irlanda y dejando Escocia al sur, llegar al Mar del Norte. Por lo demás las fragatas, que servían para hacer dicha ruta y las referidas cinco o seis veces, eran mucho más baratas de armar²⁰.

Esta cautela de navegar en “conserva”, que ya venía aplicándose desde el siglo XVII tenía, como no podía ser menos, una doble dirección; desde Bilbao a Flandes en el convoy de la lana y desde

13. Hay que citar, en otro ámbito del conflicto, la batalla de Velez-Málaga en la que participó una flota conjunta hispano-francesa.

14. A pesar de todo algún navío de guerra sí se acercó a la costa vasca, siquiera para entrar a reparar a las gradas de Zorroza. Tal es el caso del *Salvador* de la Armada de la Mar Océano llegada al Nervión el año 1709. Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (AHP Bizkaia), leg. 5430, Goicoechea Matías; 4 Enero 1710.

15. O'DONNELL, M.: “Desafío en el mar (La Real Armada española en el siglo XVIII)”, *Historia* 16, XV, nº 172, p.37

16. FERNÁNDEZ GONZALEZ, Francisco, ed.: *Arte de fabricar bajeles Reales*, Madrid, 1992. Ver también APESTEGUI, Cruz: “Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta”, en VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta 1656-1728*, Museo Naval, San Sebastián, 1992, p.80.

17. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, 1975, p. 51. De hecho el autor señala que, como prueba de ello, las primas de seguros para el tránsito en convoy eran más altas que las de los navíos sueltos.

18. En 12 de Mayo de 1707 apresa en La Mancha un convoy inglés destinado a Portugal. Se trataba de 18 transportes y dos navíos de línea.

19. Hay que recordar que nada más comenzar la contienda 22 navíos ingleses se apostaron entre Calais y Ostende haciendo casi imposible el tránsito de día; había que esperar a la noche, o a las brumas del amanecer.

20. PFISTER-LANGANAY, C.: *Ports, navires et negociants a Dunkerque*, Dunkerque, 1985.

Bretaña a Bilbao, en concreto desde Nantes, en el de los tejidos. Pero la incorporación de Portugal a la Guerra abrió un nuevo frente, el del tráfico de la sal; una sal, la de las salinas de Re y Olerón que, aunque de menor calidad que la lusa, sirvió para aprovisionar los alfolíes de Galicia, Asturias, Cantabria y para satisfacer las demandas de un País Vasco que, como el resto de la costa, precisaba de la misma no sólo para el consumo ordinario sino también para el del salazón del pescado.

Así, en la temprana fecha de Junio de 1704 (el Tratado de Methuen se firma en Diciembre de 1703, pero hasta el 8 de Mayo no se conoce la declaración oficial, de 30 de Abril, de guerra entre España y Portugal) se localiza una flotilla de 60 embarcaciones cargadas de sal con tales destinos, flotilla que de resultas de la mala mar y de la condición de embarcaciones menores de sus componentes, tuvo que recogerse al abrigo de la ría de Mundaca²¹. En convoy o no²², la práctica continuó a lo largo de toda la guerra²³.

También hubo convoyes para proveer de sal portuguesa a Inglaterra y al importante mercado de salazones holandés. De hecho ya antes, en Mayo de 1703 los franceses atacan frente a Lisboa un convoy holandés de 100 navíos cargados de sal²⁴. Con todo las referencias más frecuentes a navegación de convoyes se localiza en la ruta Holanda Burdeos, en la que a principios de 1705 se apresó, por parte de unos ondarribitarras, a la *Orange* que llegaba navegando en conserva con otras cuatro embarcaciones desde Zeirekzze²⁵.

Frente a ello, durante los conflictos de fines del siglo XVII la única medida que se reveló como medianamente eficaz fue el armamento de una embarcación de guarda de costa²⁶. El Consulado tenía una fragata guardacostas desde la guerra de 1692, de hecho pensó en tener dos, y contrató la construcción de la segunda en Pasajes, pero acabado su casco después de acordada la paz, la vendió sin llegar a arbolarla. De modo que operativa sólo estuvo una de las guardas de costa²⁷. Durante la contienda su labor fue fundamentalmente la de desembarazar el abra de corsarios y la de proteger la salida de las embarcaciones desde el puerto –objetivo no siempre cumplido–, así como la de informar del movimiento de embarcaciones sospechosas; pero no consta que mantuviera combate alguno. No se encuentra información sobre su desarme, pero es difícil pensar que siguiera en activo durante la Guerra de Sucesión entre otras razones porque ello supondría alargar su vida activa hasta los más de 25 años, cosa totalmente improbable²⁸.

El resultado más inmediato de todo ello fue que, al menos se hicieron inversiones en defensa, lo que como sucedió con alguna periodicidad a lo largo del siglo, permitió mantener las instalaciones al día (aunque nunca faltaron reclamaciones de mejoras en mantenimientos y nuevas instalaciones), se modernizó el armamento, tanto los cañones de las baterías, como las armas puestas a disposición de la gente; se ampliaron las provisiones de pólvora y munición, se pusieron al día las milicias populares y se hicieron algunos ejercicios de adiestramiento. Todo ello sirvió, entre otras cosas, para sensibilizar de los riesgos de la guerra a la población y para incrementar el endeudamiento del Señorío, el Consulado y los ayuntamientos, que eran quienes tenían que financiarlo.

1.2. El corso

Como consecuencia de la peculiar situación que vivía la Marina Real francesa ya se ha señalado como su máxima autoridad, Pontchartain, llegó a poner sus unidades al servicio del corso. En España no sucedió otro tanto, pero también se recurrió a los corsarios para el desarrollo de una cierta guerra marítima que la monarquía no podía sostener por sí misma. Ahora bien tampoco podía conside-

21. AFB, Instituciones CB 069, nº 162 (1704).

22. AHP Cantabria, Diversos, Leg. 129, f. 69. El 29 de Mayo de 1706 el navío francés "*El Rosario*" entra de arribada al puerto de Santander con serias averías. Llevaba sal desde Francia para Galicia.

23. DELAFOSE, M. y LAVEAU, Cl.: *Le commerce du sel de Brouage au XVII et XVIII siècles*, Paris, 1960. «Pour l'année 1712 lettres du Marquis de Mejora a D. Félix Cornero... On présume que les lettres du marquis de Mejora n'on été écrites qu'à la sollicitation de quelques marchands de Brouage avec lesquels avaient été faits des marchés pour l'Espagne qui ont été exécutés et qu'ils voudraient bien continuer», p.107, nota 1.

24. VERGE-FRANCESCHI, Michel: *Ob. Cit.*, p.71.

25. GUEVARA, José Ramón: "El corso Ondarribiarra (1690-1714)", *Boletín de Estudios Históricos del Bidasoa*, nº 15, Irun, 1997, p.86.

26. Fue una medida que se adoptó en diferentes puertos. En Burdeos, en 1710 se armó al efecto la fragata *La Nymphe* según parece con resultados satisfactorios.

27. GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado de Bilbao y del comercio de la villa*, Bilbao, 1909, vol.I, p.9. En 1715 se dejó de pagar la avería extraordinaria que se había acordado para financiar la dicha fragata aún cuando la deuda todavía no había sido amortizada. Esto es, quizás la fragata hacía tiempo que había dejado de patrullar.

28. También se dio el caso de algún corsario contratado para proteger a un convoy de cereales en 1710. LEPOTIER, Almiral: *Lorient porte des Indes*, Paris, 1970, p.177.

rarse tal actividad como exclusivamente privada, como radicalmente separada de la propia de la Armada Real; de hecho, los corsarios, y en Bilbao así lo reclama un Rotaeché en un expediente judicial, se consideran sujetos al Fuero Militar²⁹. De modo que, de una manera u otra, por un camino o por otro, el corso puede considerarse como una derivación por una parte de la guerra económica, pero por otra, y aún con más legitimidad, pues sin tal función no existiría como actividad legal, como una prolongación de la acción militar.

A principios del siglo XVIII, tras la amplia experiencia de la centuria precedente, la práctica del comercio marítimo de la época condujo a una diversificación de las actividades corsarias. Actividades reguladas por la Ordenanza de Corso de 1692 que, entre otras cosas limitaba el tamaño de las embarcaciones destinadas a dichas faenas a las comprendidas entre un máximo de 300 Tn. y un mínimo, que no especificaba arqueo, de 16 piezas de artillería. Por una parte se trataba de hacer frente a un tráfico de cabotaje que desarrollaba incluso un comercio internacional al abrigo de la costa y para atacarlo no podían utilizarse grandes embarcaciones, dado que playas, bajíos y otras circunstancias litorales lo hacían desaconsejable, por lo que se recurrió a pequeñas naves; por otra estaban los grandes navíos que se aventuraban en solitario a una navegación de altura y los que al abrigo de los convoyes trasportaban valiosas mercancías, contra estos se dirigían las siempre eficaces fragatas.

La fragata, más exactamente, la fragata ligera, una evolución de las “barques longues” diseñadas en el siglo XVII por los astilleros de Dunkerque, era una embarcación de dos palos y dos puentes, que alcanzaba entre las 60 y las 250 Tn. de arqueo y que, en proporción llevaba entre 6 y 30 cañones, (en el caso de los de más de 10 piezas las mismas eran de unas 6 libras) y unas tripulaciones de corso compuestas por 60 a 120 hombres.

Las embarcaciones pequeñas eran o bien barcos o chalupas; los primeros, llamados en Francia “barques longues”, ligeramente parecidos a las “polacras”, con una cubierta corrida, altos de popa y sin cofa que generalmente armaban seis cañones y dos pedreros, eran muy frecuentes en la matrícula de Labort; las más grandes llevaban en sus 50 Tn. unos 50 hombres, las pequeñas, casi la mitad, también reducían su tripulación a 25 o 30 personas. Las denominadas “chaloupes biscayennes” usadas preferentemente por vizcaínos y guipuzcoanos, elevadas de proa y popa, con dos palos, el segundo desplazado hacia la popa y muy inclinado, sustentaban dos velas cuadrangulares, la del palo mayor con una inmensa superficie³⁰.

Algunas de estas chalupas eran tan pequeñas que tuvieron dificultades para obtener la correspondiente patente. Así se dice que el “barco o barcaza” llamado *Nuestra Señora de Begoña* que quieren aparejar para la práctica del corso los Rotaeché tiene de manga 4,5 codos, de eslora 22,25 codos por 19,5 de quilla y de puntal 1,75, dando un arqueo de algo más de 10 toneladas. Tenía un palo mayor y otro menor además de un trinquete, siendo el timón de caña³¹.

No hay que pensar que, comparativamente la *Ntra. Sra. de Begoña* fuera tan pequeña. En 1708 una pinaza de Bayona la *La Redut*, del Capitán Pedro Garrin y de otras tantas 10 toneladas, lleva excepcionalmente una tripulación de 24 hombres y acosa, con éxito, a navíos de alto bordo en las costas de Galicia³². Es cierto que en el caso francés las pinazas son embarcaciones con cubierta, pero no dejan de ser naves menores³³.

No es algo excepcional. En Dunkerque, en 1708 se registran en la matrícula de corsarios dos chalupas de 4 Tn. cada una (hay que tener en cuenta que el concepto de tonelada en esa época no es

29. AFB, JCR, 1352/3 (1705).

30. DUCERE, Edouard: *Histoire Maritime de Bayonne et du Pays Basque. Les corsaires sous l'Ancien Regime*, 2004, p. 269. Estas descripciones, como otras que se pueden citar, son más bien teóricas; las embarcaciones menores tenían denominaciones cambiantes y en los distintos puertos podemos encontrar modelos navales que, situados en cierto segmento de arqueo, tienen características diferentes, incluso inter-cambiables según las circunstancias de la navegación.

31. AFB JCR 1352/3. En AFB JCR 1353/31 se le denomina pingue. Durante el proceso, suscitado por la oposición consular, la embarcación es puesta en depósito bajo la responsabilidad de Pedro de Fano quien 37 meses después del embargo denuncia su casi absoluta ruina «El día de ayer, habiendo entrado mas de veinte hombres y maestros salapecheros no pudimos con bombas detener el agua». Lo que da una idea de su capacidad.

32. AFB JCR 2937/18.

33. ZABALA URIARTE, Aingeru: “Tipología náutica del cabotaje Cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, II, Santander, 1978. Las “pinazas” francesas de principios del siglo XVIII tenían cubierta, cosa que no caracterizaba a las pinazas del Cantábrico que eran embarcaciones sin cubierta y movidas a remo. En 1676 se refieren en Bilbao a “una pinaza vasca de cubierta, con escotillas para acceder a la carga y con dos mástiles”, AFB JCR 3206/13.

unívoco) con 18 y 24 hombres de tripulación respectivamente. Claro está que, cuando la media de tripulante por tonelada en los corsarios de aquel puerto era de uno, y a veces ni llegaba, la de estas embarcaciones es de 4, 5 y 6 respectivamente³⁴.

Según parece esta alta densidad está relacionada con el hecho de que hay, o parece haber, un rol mínimo para poder abordar con algún éxito a unos mercantes que también llevaban sus tripulaciones algo infladas, y no a la necesidad de destinar parte de los hombres a conducir a puerto seguro las presas, pues dicho abrigo normalmente lo tenían a la vista. Faenaban en sus propias aguas. Ello les permitía optimizar el espacio; normalmente pernoctaban en puerto y tampoco tenían necesidad de acumular bastimentos, con lo del día bastaba.

En estas condiciones es evidente que las chalupas debían eludir cualquier enfrentamiento directo. De hecho según los datos del puerto flamenco en la mayoría de los casos que no pudieron eludirlo las chalupas perdieron el combate. Sólo servían para amedrentar o para un asalto por sorpresa.

Sea como fuere, hay, en la práctica del corso, algunas constantes que no conviene perder de vista para entender las características básicas de los navíos protagonistas, para entender por qué en gran parte en el Cantábrico eran de tan escaso porte y por qué en ocasiones trabajaban, para compensar su debilidad, en pareja; práctica que aunque no sujeta a reglamento, debía usarse frecuentemente. El mismo capitán podía variar de pareja. No sólo en cada campaña sino incluso en cada persecución.

Las batallas efectivas son pocas; salvo en el caso de enfrentamientos de corsarios entre sí, de éstos con navíos guardacostas o en el caso de ataque a los resguardos de los convoyes. La mayoría de las veces las presas se rendían sin mayor resistencia; la práctica más común era la de intentar huir³⁵. Hay noticias de capitanes que quisieron resistirse pero sus tripulaciones se opusieron. Hay también referencias a prácticas que lindaban con el pillaje, sobre todo cuando pequeñas embarcaciones asaltaban, con la más impune nocturnidad, y con bajo riesgo, incluso en puertos y fondeaderos, a navíos mayores. Se malicia el Consulado de Bilbao que alguna de las embarcaciones corsarias menores que solicita patente de corso en la villa lo que pretende es disfrazarse de nave de pesca y so la capa de ello, abarloado a los mercantes y sorprendiéndolos apresarlos. En otro caso, un corsario guipuzcoano es confundido con una embarcación de atoage, de remolque, para la entrada del puerto, y en consecuencia autorizada a aproximarse a la que sería su presa. De modo que la casuística, que probablemente no se acaba con las variantes señaladas, era muy amplia.

Como se indica hubo un tipo de práctica corsaria que implicaba el enfrentamiento de corsarios entre sí con el ánimo de rescatar una presa, práctica a la que se denominaba "represa" y que no siempre implicaba un enfrentamiento directo ya que a veces los corsarios enviaban sus capturas a puerto, con capitanes provisionales (cabos de presa) y tripulación de circunstancias, mientras ellos continuaban faenando. Estas presas solían, en ocasiones, ser a su vez apresadas por otros corsarios. En estas circunstancias se declaraban por presa válida, con todo lo que ello suponía. Así cuando se subasta en Bilbao una embarcación represada por unos corsarios de Ostende, su primer y originario propietario, Francisco de Lason, de San Juan de Luz, la reclama pero el tribunal desestima su postura ya que, para cuando los flamencos la habían capturado, era ya propiedad legítima de un corsario enemigo, y por tanto no de Lason³⁶.

De manera que, por una parte el corso litoral usaba pequeñas embarcaciones y por otro lado, la carencia de auténticos enfrentamientos y el hecho de que, la mayoría de las veces en las que se producía un combate, el mismo fuera con otro corsario, llevó a limitar probablemente el arqueo de los navíos de corso. Dicho esto, hay que señalar que tanto en el caso americano como en el del Indico, así como en excepciones del Atlántico, se llegó a recurrir a embarcaciones de mayor arqueo, superior a las 100 Tn. y con amplias dotaciones y poderoso armamento.

34. PAPIN, E.: «Les équipages corsaires dunkerquois d'après leurs rapports de mer (1708-1709)», *Revue d'histoire de Dunkerque et du Littoral*, nº37, 2004, pp.181-191.

35. VIGNE, Jauffrey: «Les combats corsaires à travers les rapports de mer dunkerquois. Les cas de la guerre de Successión d'Espagne», *Revue d'histoire de Dunkerque et du Littoral*, nº 37, 2004, pp.193-204. Huída con precauciones; en 1712 Ignacio de Fonegra entra en Laredo con la «Ntra. Sra. del Puerto» que no puede presentar los despachos porque, cuando se vio perseguido por un corsario inglés, al tiempo que huía, tiró dichos despachos al agua. AHP Cantabria Laredo Leg. 34.

36. *Ibidem*.

Sin embargo no todo era fácil, a pesar del bajo riesgo amparado en las armas y en el abultado número de hombres que constituían las tripulaciones corsarias³⁷, se registran casos de muerte³⁸.

Quizás el caso más relevante, desde el punto de vista vasco sea el de un corsario guipuzcoano que merodeando a principios de 1707 por las costas gallegas con su fragata la *San Sebastián*:

“A la altura de 41° del cabo de Finibusterra, el día 19 de febrero, dio vista al navío nombrado “La Resolución de Londres” del que era capitán Ricardo Olland, vecino de la ciudad de Londres, con carga de paños, drogetes, lencería, barriles de pólvora, cordaje para navíos, quesos y vestidos de munición para soldados; armado con doce piezas de artillería, con el encargo de 48 soldados de guarnición. Dirigidos el dicho navío y carga para la Nueva Inglaterra y parte de la América septentrional, en conserva de diferentes navíos de guerra y mercantes, que navegaba para Lisboa y Portugal y otros puertos desde Plimouth. Y que, habiéndose puesto en facha el referido día 19 desde las seis de la tarde, y proseguido en ella el día siguiente 20, después de haberle muerto mucha gente de su navío y herido al capitán, le rindió y apresó por la fuerza de las armas. Tripulándolo con gente de la dicha su fragata, llevándose al capitán a su bordo, con los papeles de la cargazón de dicho navío, y lo mismo con el coronel que comandaba los soldados de orden de la reina Ana de Inglaterra, que se hallaba con un brazo de menos...”³⁹

Pero no era éste el principal problema, el más frecuente inconveniente residía en ser apresado y en los desorbitados costos que a veces se ponían a los rescates⁴⁰. Así, entre las pérdidas de los navíos, los costos de recuperación de los mismos y de los hombres, además de las pérdidas humanas, hacían que fuera poco usual el que un mismo corsario adquiriera patente durante varias campañas. Otra vertiente del asunto es que algunos preferían vivir sus ganancias a arriesgarse. Con todo, sobre todo en Francia y en Holanda hubo marinos de larga vida y amplia fama que cimentaron su fortuna y ennoblecimiento en una exitosa y continuada actividad de corso; pero no hay referencias a casos similares en el País Vasco.

Hubo dos corsos, el practicado y el padecido; del primero se derivan dos tipos de actividades, la propiamente corsaria y la llegada a los puertos del Cantábrico de las presas para su comercialización y liquidación. Por su parte la práctica corsaria en el Golfo de Vizcaya podían hacerla tanto corsarios locales como los de otros puertos de la costa y también los de los súbditos flamencos de la monarquía así como los de los aliados, en concreto los de Francia⁴¹.

A lo que sabemos la mayor parte de los corsarios extranjeros eran procedentes de Ostende⁴² o Saint Maló⁴³, por un lado y de Bayona y San Juan de Luz por el otro, sin descartar casos de corsarios

37. La cuestión de las tripulaciones, que ha sido frecuentemente tratada, planteaba problemas adicionales tales como el hecho de que cuando eran muy numerosas, en fragatas de no mucho arqueo, obligaban a retornar a puerto con cierta regularidad a hacer aguadas y a renovar vituallas. Es decir no podían hacer campañas muy largas. Según GUEVARA, J.R.: *Ob. Cit.*, p. 89, las campañas de los corsarios de Fuenterrabía rara vez superaban el mes de duración.

38. “Esta mañana en el abra de esta ría han rendido a una fragata francesa dos “Pichilinguesas” después de un largo combate, y se vio precisada la vencida a entregarse, con pérdida de algunos muertos, que echaron al mar...”, AGG JD IM 2/12/6.

39. AHP Bizkaia, leg. 5429, Goicoechea Matías, 15 Octubre 1707.

40. Por una razón u otra, es probable que el caso insólito que se registra en 1706, cuando unos marinos contratados, y con parte de sueldos adelantados, por el capitán de Alto Bordo del *Duque de Borgoña*, un marino de Hendaya, se fugan y enrolan en embarcaciones menores de Irun, esté relacionado con la mayor seguridad que éstas ofrecían a la navegación. AGG CO L EJ 1359.

41. En este momento en Francia se dan patentes de corso y también de corso y comercio; estas últimas con frecuencia a embarcaciones que hacían la ruta de Terranova o la del Caribe y América del sur; muchas de las presas que se contabilizan corresponden a logros de ellas.

42. En Febrero de 1705, Joan Sábele de Ostende al mando de la fragata de 28 tn. “*San Mateo*” remolca a Bilbao su presa el navío “*La Ventura*” matriculado en Dublín y comandado por Mateo Power que en viaje de Irlanda a Portugal transportaba pescado curado, salmón, cecina y cueros curtidos, AFB JCR 1818/11. Por las mismas fechas otras dos fragatas de Ostende “*La Esperanza*” del capitán Martín Haez y “*La Concordia*” de Cornelio Val Kemier subastan en Bilbao una represa, el “*San Francisco*,” AFB JCR 1352/3. Ostende inicialmente, como todos los Países Bajos Españoles, alineado con Felipe de Anjou, en 1706 se pasa al campo contrario al ser ocupada por Holanda y Rastadt (1714). Utrecht refrendará esta nueva alineación. Un poco antes, en Enero de 1706 Miguel Hansuet capitán del *Neptuno* y Antonio Cornelio al mando del *San Francisco*, corseando juntos, apresaron al navío de 50 Tn. *La Aurina*, de matrícula holandesa, que al mando de Ibes Olersen hacía viaje de Portugal a los Países Bajos. La presa se vendió en Bilbao a beneficio de Cosme Sarachaga, AHP Bizkaia, leg. 5429, Goicoechea Matías, 24 Septiembre 1707.

43. El corsario más importante de este puerto fue Duguey-Trouin quien en 1696, durante la anterior contienda había capturado el convoy holandés que había salido con lanas desde Bilbao protegido por seis navíos de escolta. “La prise a l’abordage en mars 1697 des trois vaisseaux de guerre hollandais de l’Amiral Van Wassenaer qui escortaient le convoy de Bilbao, permettant ainsi aux autres corsaires de son escadrille de capturer dix batiments marchands du convoy, valant un million de livres”, L’ESPAGNOL, A.: *Messieurs de Saint Maló. Une elite negociante au temps de Louis XIV*, PUR, Rennes, 1997, pp 324. Combate en el que murió uno de los grandes del corso moulines de su tiempo: Saudrais du Fresne. (Hay un bello cuadro de N. Ozanne en el museo de Saint Malo que recoge esta batalla). En la Guerra de Sucesión faenó con preferencia entre las costas de Portugal y las del sur de Inglaterra, casi siempre al mando de una flotilla de corsarios franceses y casi siempre también con notables resultados. TULOUP, Francois: *Saint Malo, Histoire generale*, 1976, pp. 190 y s.

de Dunkerque⁴⁴ y algún otro puerto francés como Nantes⁴⁵ o Morlaix⁴⁶. Lo que se inserta en el “reparto” del corso galo en esta época⁴⁷; según los datos disponibles la Guerra de Sucesión fue el momento en el que el protagonismo corsario recayó en Saint Malo, puerto que entre 1702 y 1712 vio entrar más de 600 presas y represas, otras muchas se vendieron fuera, incluso en Bilbao⁴⁸; tras el puerto bretón se situó Dunkerque, lugar en el que el número de presas alcanzadas fue la mayor en toda su historia⁴⁹ y en tercer plano, a notable distancia estuvo el corso de Bayona⁵⁰ y su entorno. Burdeos⁵¹ con un número mínimo de licencias y Nantes y Rouen, este último con aún menos, se situaría en niveles casi testimoniales de actuación⁵². La clave para interpretar la diferencia entre los valores globales y el nivel de actividad en el Cantábrico reside en el hecho de que los corsarios franceses tenían otros lugares preferentes de actuación. A lo que parece los de Dunkerque navegaban primordialmente por la Mancha o por el mar del Norte; los de Saint Malo corseaban frecuentemente por las costas del Sur de Inglaterra, Irlanda y las islas americanas, al igual que los bayoneses, y sólo circunstancialmente, unos y otros merodeaban por el Cantábrico, por lo común en derrotas de salida o de retorno.

44. Hay que señalar que no se localiza ninguna referencia a corsarios de Dunkerque en Bilbao, pero esto no es definitivo. Hay que recordar que en 1708 el puerto es bloqueado y en 1711 los ingleses exigieron la demolición de sus defensas; en 1712 los mismos ingleses se instalan en la plaza.

45. DUCERÉ, E.: *Ob. Cit.*, p. 299 cita en tal enclave el caso del corsario Vié quien en cuatro años apresó 50 navíos, varios de ellos en aguas del Cantábrico. Hay también referencias a Diego Montaudubin nantés que aunque tenía su base en La Coruña (donde vivía en casa de Enrique Auorger, mercader) subasta en 1704 en San Sebastián una presa cargada de tabaco de Virginia, AFB JCR 563/23. Ver: LAUNAY, M.: *La course à Nantes pendant la guerre de Succession d'Espagne*, DES, Rennes, 1962. De todas formas desde 1704 el interés primordial del comercio de Nantes se centraba en la puesta en marcha y desarrollo de una importante trata de negros y en el impulso a un incipiente comercio americano, no en el comercio europeo y aún menos en el corso, JEULIN, P.: *L'évolution du port de Nantes. Organisation et trafic depuis les origines*, Paris, 1929.

46. DARSEL, Joachim: *Le Port de Morlaix et la guerre de corse. Les corsaires a Morlaix*, Morlaix, 2005. Según parece en este puerto se dieron licencias de corso a no menos de 38 capitanes, a varios de ellos más de una, para poder trabajar durante varios ejercicios y con distintas embarcaciones (p. 72), pero Morlaix era más un puerto de venta de presas que de corsarios (p. 7) No obstante se puede localizar en Bilbao en Agosto de 1705 a Diego Houin-Picard, capitán del corsario de Morlaix “La Amazona”, quien tras apresar al navío “Southuell Gally”, fragata inglesa de dos cubiertas y unas 110 Tn. de Kinsal (Irlanda), cargado de azúcar, cacao y añil, lo remite con su segundo a Bilbao para su beneficio, AFB JCR 1767/13. En 1707-08 cabe recordar que el mismo corsario obtuvo licencia para armar otra embarcación en este caso al *La Marquesa de Maintenon* embarcación menor de unas 18 Tn. con la que hizo no menos de 7 capturas alguna de ellas después de “Plusieurs decharges de canon et mousqueterie” y aún comandaría la *San Michel* con la que haría otras 10 (p. 73 y 74). Otro corsario de Morlaix trabajando en compañía de Esteban Duttas de Marsella, comandante de la fragata *El Conde de These*, era Ferreré (probablemente Reynault Ferrières según DARSEL) capitán de *La Unión de Morlaix* que en Abril de 1705 apresaron al navío inglés de 80 Tn. *La Esperanza de Plymouth* que termina siendo propiedad de Palacio y Orrantía de Bilbao. AHP Bizkaia, leg. 5425, Goicoechea Matías, 27 de Abril, 29 de Abril y 16 de Mayo de 1707.

47. En la Mancha se arman en corso, en navíos de más de 100 Tn., sólo en Dunkerque hasta 25.000 Tn., y en Saint Maló 57.000 y en el Atlántico 16.000; de ellas corresponden casi un tercio a Nantes y algunas más al binomio Bayona-San Juan de Luz. LEMINEUR, J.C.: «Flotte de commerce et flotte corsaire en France sous Louis XIV», *Revue d'histoire de Dunkerque et du Littoral*, nº 37, 2004, p.235.

48. También es verdad que 146 corsarios, uno de cada tres de su matrícula, alguna vez fue apresado. L'ESPAGNOL, André: «Saint Maló port mondial du XVI au XVIII siècles», en VV.AA.: *Histoire de Saint Malo et du pays malouin*, Paris, 1984, pp 113-182. La razón parece estar clara: «La Manche occidentale, avec les deux grandes bases de la Royal-Navy a Portsmouth et Plymouth, les nids des corsaires de Jersey et Guernesey, et la base-relais des corsaires flossingois a Falmouth, fut pendant vingt ans l'un des espaces maritimes où s'exerça avec le maximum de force et de constance la pression navale ennemie.....c'était surtout au retour que les inconvenients de la position de Saint-Malo etaient les plus patents pour les corsaires», L'ESPAGNOL, A.: *Messieurs de Saint Maló. Une elite negociante au temps de Louis XIV*, PUR, Rennes, 1997, pp.309.

49. En este puerto las patentes expedidas en 1707 fueron 73 y al año siguiente 77. Durante la guerra 1702-1713 sus corsarios capturaron 1614 presas e hicieron más de 8.700 prisioneros. Ahora bien, muchas de esas presas fueron barcos de pesca de arenque holandeses, lo que limita su arqueo y sobre todo su alcance económico. PAPIN, E.: *Op. Cit.*

50. Entre 1702 y 1713 se registraron 94 corsarios vasco-franceses (50 en guerra y negocio); pero no hicieron más de 71 presas, lo que les hizo, a los bayoneses y lucenses, muy sensibles a la alternativa bacaladera. JAUPART, F.: *L'activité maritime du port de Bayonne au XVIII siècle*, Bayona, 1978. Lamentablemente falta información (para este puerto) en el período 1700-1724; no obstante puede citarse a Juanis d'Etchepare capitán de la pinaza “Petite Marie” de 10 Tn., matriculada en San Juan de Luz, a quien se dio patente en 1707 para corsear por toda la costa. También cabe recordar a Pierre Dolabarade capitán de la “Cantabre” de San Juan de Luz que hizo en 1706-1707 cuatro presas en Groenlandia y ya de retorno apresó al hamburgués “Semeur de Grains”; además de Louis Fouquier quien al mando de la “Catherine” en 1706 hizo una presa portuguesa cargada de cacao y azúcar. DUCERÉ, Edouard: *Op. Cit.*, p.267. Más complejo es el caso del capitán Axier d'Olabaran que en 1704 mandaba la fragata *La Mosca*; embarcación en la que era participe el vecino de Bilbao, originario de Bayona Juan Placelín y otros (probablemente tres bilbaínos). Esta fragata apresó, en las costas de Galicia, dos navíos portugueses que hizo fondear en Vigo las cuales tuvo que reclamar judicialmente pues se dudaba si eran buena presa. Por aquel entonces (desde el 18 de Enero en que se lo comunicó a los armadores) Olabaran corseaba en compañía de otro bayonés, de Juan d'Etchepare, en estas fechas al mando de la *Santo Espiritu*. Este último apresó poco después otro navío pero por entonces su socio, con *la Mosca* estaba preso en Lisboa. AHP Bizkaia, leg. 3159, Manuel Bolivar, 8 de Abril y 16 de Junio de 1704.

51. BUTEL, Paul: «Le corse à Bordeaux au XVIII siècle», *Bulletin société des Sciences Lettres et Arts de Bayonne*, nº134, 1978, pp. 243 y ss. Señala que los que “cazaban” en el Cantábrico lo hacían preferentemente a la busca de navíos portugueses cargados con vino o sal para Inglaterra; es decir navegaban por el Oeste. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.* señala que entre 1705 y 1713 se produjeron 26 presas, la mayoría en Terranova. Reseña el caso del capitán Louis Calvet quien obtuvo en 1710 patente para faenar en el Cantábrico con el “Neptuno” de 60 Tn. 8 cañones y 90 hombres; sus resultados, tras estar algún tiempo usando como base el puerto de Camariñas, fueron escasos.

Precisamente una de estas 26 presas terminó en Bilbao aunque no sin incidentes. Guillermo Albert corsario, capitán de *La Belona*, apresó al navío inglés *La Agnes* del capitán Patricio Galbre, en viaje del Caribe a Escocia cargado de azúcar; la presa con su cabo Abraham Chausat fue remitida, entre otros con dos tripulantes ingleses, a Ribadesella donde fue dada por buena y de allí enviada a Burdeos para su venta. Pero el mal tiempo la obligó a arribar a Portugaleta. Durante los días que estuvieron allí los prisioneros ingleses se escaparon y no fueron localizados hasta que el navío ya se hubiera marchado. AHP Bizkaia, leg. 5430, Goicoechea Matías, 18 octubre 1710.

52. Cabe añadir, para completar la lista de puertos que en 1706 entra en Bilbao para su venta y subasta de carga el navío inglés *Eduardo y Juan*, presa de un corsario de Granville (que es probable que figurara en la matrícula de Saint Maló) la fragata *La casta Susana*, AFB JCR 2109/10.

No obstante algunos corsarios moulineses trabajaban por el Golfo de Vizcaya con regularidad. Además de los citados como notables corsarios del puerto bretón hay referencias en 1704 a Enrique Laisine capitán de la fragata *Brilhac* y a Diego Louis Perroun de la *El Marquesado*⁵³ y también a Jacobo René, quien en 1703 al mando de una fragata armada por su convecino Monsieur de La Fontaine de Puye, la *El Duque Dumaye* apresó dos navíos, uno de ellos holandés rebautizado como *La Rosa* tras su remate por D. Pedro del Río de Santoña y el otro inglés de Bristol *El Guillermo* de 120 Tn. rematado por Manuel Viar y Larrumbe⁵⁴, ambos cargados de bastimentos. El mismo año otro moulines, Lasite de Alicante capitán de la fragata *Belengan* apresó, a 40 leguas de la "cabeza de Vicente" a un navío inglés de 300 tn. y 12 cañones que navegaba en convoy, el *Spidwell* del capitán Juan Huward, cargado con casi 600.000 libras de azúcar mascabado procedente de las islas Mibas, presa que, tras ser declarada por buena en Santoña, fue trasladada a Bilbao para su venta⁵⁵; el mismo corsario al año siguiente apresó cerca de La Coruña al navío *La Isabel* de Bristol, de 100 Tn. que fue remitido, después de descargar los azúcares que transportaba en Galicia, a Bilbao para su remate⁵⁶. Por Julio de 1706 se subasta en Bilbao la *María de Londres*, presa del corsario de Saint Maló Lescamp Ronaux capitán del navío *La Marquesa de Berinhgt*⁵⁷. En 1707 llega a la villa una presa de un convecino suyo, de Jorge Amelot capitán de la fragata de 120 Tn. *La Ligerá*; se trataba de un navío inglés de 110 Tn. que cargado con paños y mercaderías salía de Falmouth con destino a Virginia, era el *José y María* del capitán Alejandro Handerson⁵⁸.

También debía tener relación regular con Bilbao Pedro Thomas Doneux, capitán de la fragata corsaria *Afortunado* del armador de Saint Malo Thomas Alexandre, quien encarga a la casa bilbaína de Eduardo Browne proveer de dinero y bastimentos al corsario, como efectivamente hace la firma, directamente en Bilbao o a través de su filial gallega en Pontevedra, zona preferente de merodeo del moulínés⁵⁹.

En cuanto a los naturales vizcaínos no abundan las referencias pero podemos recordar a los hermanos Rotaeché, José y Nicolás, descendientes de un ferrón de Orozco, que armaron en corso una presa que compraron en Bilbao con el nombre de *San Francisco*, un ballenero de 300 Tn.⁶⁰ del cual sacaron una chalupa ballenera llamada *Ntra. Sra. de Begoña* para la que también tramitaron y obtuvieron la correspondiente patente⁶¹. Otros dos capitanes de Portugalete, Bartolomé de Hormaolea (en otros documentos Armaolea) y Martín de Barua obtuvieron también patente, el primero para la *Nuestra Señora del Rosario y el Ángel de la Guarda* y el segundo para la *Santo Cristo*; pero no parece que desarrollaran una gran actividad ya que, a partir de 1706, aparecen, sobre todo el primero, en las averías del Consulado como capitanes de comercio, al mando de *Ntra. Sra. de la Piedad*. Manuel de Picaza declara ser parte interesada, junto con otros, en la fragata de corso *Santo Cristo de la Guía y Ntra. Sra. de Begoña* cuyo capitán no se registra, corsario que entra en la ría a finales de agosto de 1705 con una presa para su beneficio⁶².

Merodeando por las costas gallegas se hallaba en 1704 Juan Pérez de Iturbide, capitán de la fragata de corso *Ntra. Sra. de la Blanca y el Apóstol Santiago*, armada por D. Diego Murga y otros socios⁶³. Es seguro que se dieron patentes en otros puertos como los de Asturias, Cantabria o Galicia y que sus capitanes corsearon frente a las costas vascas, pero los testimonios son escasos.

Probablemente parte de esta atonía se deba también a las dificultades iniciales que el armamento en corso tuvo que superar en Guipúzcoa. Así a fines de 1703 se presenta ante el Consejo de Guerra un escrito planteando un conflicto de competencias en la concesión de patentes de corso y en el conocimiento de las presas de los mismos, entre las autoridades locales, que se declaraban amparadas por unas Reales Provisiones de 1691 y las autoridades Reales de la Provincia (Gobernador

53. AFB JCR 0363/038 (1704). La *Brilhac* había sido construida en Saint-Malo en 1703 y era uno de los corsarios mayores de aquel puerto con sus 300 Tn. En 1709 faenando junto con la *Ardí* hizo 9 presas; L'ESPAGNOL, A.: *Op.cit.*, pp. 348 y 364.

54. AFB JCR 1126/53.

55. AFB JCR 0563/028 (1704) y 1464/017. La compró Francisco de Vildósola cambiándole el nombre por el de *Ntra. Sra. de Begoña*.

56. AFB JCR 2937/016 (1705). Donde le cambian el nombre por el de "La Mariana."

57. AHP Bizkaia Leg. 5429 Goicoechea Matías 27 Noviembre 1707. Construida en 1705, con sus 250 Tn. fue considerada "una bella fragata", L'ESPAGNOL, A.: *Op.Cit.*, p. 361.

58. AFB JCR 1210/015 (1707). En este caso el agresor se limitó a disparar dos balas de cañón, la presa se rindió sin más.

59. AHP Bizkaia leg.5430 GOICOECHEA Matías 17 Octubre 1710.

60. Según parece el arqueo máximo permitido para los corsarios por el entonces vigente reglamento. Archivo General de Gipuzkoa (AGG) JD IM 2/12/60.

61. AFB JCR 1352/3.

62. AFB JCR 0638/004 (1705).

63. AFB JCR 0164/005 (1704).

y Capitán General). Como consecuencia de esta desavenencia dos patrones de fragatas, como mínimo, Juan Antonio de Ygarzabal y Domingo Pérez de Izaba, vieron retrasada su salida a la mar. Con todo, en Enero de 1704 ya se registran en Guipúzcoa además, las patentes concedidas a José de Yriarte, Antonio de Arrutesarobe, Simón de Celarain y Antonio de Herdabide, capitanes de las fragatas *San Sebastián*, *Santa Teresa*, *Jesús María* y *José* y *San Esteban* y *San Juan*, que reconocen haber hecho algunas presas en las costas de Galicia⁶⁴. Todos ellos eran de la matrícula de Fuenterrabía⁶⁵, puerto que durante esta Guerra de Sucesión llegó a armar hasta nueve embarcaciones, siete bergantines y dos fragatas que, en total beneficiaron 23 presas en su puerto de matrícula, aparte de las que lograron meter en otros puertos de la costa, incluida la misma Galicia.

También en la Provincia se encuentra para 1707 la referencia a Pedro de Arestegui (o quizás Pedro Arístegui Urrutia) y otros armadores de la fragata corsaria *San Sebastián*⁶⁶ según parece al mando del capitán Sansinenea⁶⁷ y en la propia capital se dio licencia al capitán Otabero para su bergantín *La Fontaneda*.

Ahora bien esta relativa escasez de testimonios de las fuentes casa mal con otras manifestaciones. Para el verano de 1704 los armadores de San Sebastián apresan a un navío de Moscovia cargado con vinos de Burdeos para el puerto de Arcángel, presa que el comercio francés no logra recuperar más que previo pago de unos 6.000 escudos, importe que en su opinión compensaba pagar por no demorar un rescate que, con el procedimiento ordinario de reclamación, podía llegar a ser tan tardío que los vinos se estropearan.

El 7 de Diciembre una pinaza corsaria de San Sebastián, armada con dos pedreros y con 24 hombres, entró, con sus hombres escondidos en el fondo de la cala, en el puerto fluvial del Garona de Royan, donde esperó a 5 o 6 navíos suecos y daneses que habían cargado en Burdeos vinos, aguardientes y otras mercaderías, y saliendo del gran río con ellos, abordó a cuatro, 2 suecos y 2 daneses, llevándolos a San Sebastián. Tanto la presa como el procedimiento causaron honda consternación en el comercio bordelés.

El año 1705 fue fecundo. De las 23 presas de Fuenterrabía 16 se lograron en tal ejercicio; fue el año en que se expidieron licencias de corso a nombre de Nicolás Elizalecu, Carlos Sarrondo, Gabriel Sierra o Santiago Sarralredo⁶⁸. En Abril se quejan los franceses del acoso de tres corsarios vizcaínos al puerto y ría de Burdeos. El 15 de Septiembre se dice en el comercio de aquel puerto que dichos corsarios "hacen un daño tan considerable al comercio que cabe pensar que los mercaderes no se atreverán a cargar vinos este año, y si lo hacen no lo harán a un precio razonable (por lo bajo)". El 10 de Octubre se denuncia que había en San Sebastián y Fuenterrabía hasta 18 navíos holandeses y que además habían sido apresados 6 navíos de Ámsterdam, 4 de Róterdam y otros dos más de otros puertos de los Países Bajos. Imputación aún más fuerte se hace el 20 de Diciembre, acusación de que los corsarios vascos han amedrentado de tal manera al comercio holandés que los navíos de esta bandera que podían haber acudido, bajo pasaporte del Rey de Francia, a la feria de Burdeos no lo han hecho, provocando con ello el fracaso de la misma.

Tal era la situación que los comerciantes de Burdeos llegan a acudir a San Sebastián, en lugar de hacerlo a Bayona, como solían, a comprar navíos, holandeses de origen, que previamente hubieran sido apresados por los agentes guipuzcoanos para que así, en su navegación, los mismos estuvieran al abrigo de los corsarios holandeses e ingleses, por un lado, y de los vascos por otro⁶⁹.

64. AGG JD IM 2/12/59 y 60.

65. GUEVARA, J.R.: *Op. Cit.*, pp. 100-104. La nómina de Capitanes corsarios de este puerto fue más amplia pues algunos de ellos, como Bautista Piñero lo fueron circunstancialmente, siendo por lo común Cabos de Presa.

66. AGG JD IM 2/23/28.

67. GUIARD, T.: *Op. Cit.* cita "en 1710-11 se nombra en constante crucero a una fragata mandada por el capitán de mar y guerra Martín de Sansinenea; a su arribo en Bilbao era obsequiado con refrescos por el Consulado", Vol II, p.10. Sansinenea es el corsario que apresó en las costas de Galicia al referido *La Resolución de Londres* un navío inglés que, aparte de las tropas que transportaba, tenía el importante arqueo de 160 Tn. y armaba 12 piezas de artillería. Conducido a La Coruña fue vendido y de allí remitido a Bilbao donde se trasladó a un comerciante local (AHP Bizkaia leg 5425 Goicoechea Matias 12 Septiembre, 15 de Octubre y 3 de Noviembre de 1707) quien le cambia el nombre por el de *Ntra. Sra. del Rosario* y el *Ángel de la Guarda* dejándole 4 piezas de artillería y poniéndole al mando de Antonio de Zuazo de Santurce con la dotación de veinte marineros vascos. Le saca patente para ir a Ámsterdam con 120 sacas de lana y 267 sacones de aninos; algún interés había contra ellos pues, por las fechas de partida se hace correr en Bilbao la especie de que el navío hacía mucho agua. Zuazo tiene que pedir que se haga una inspección y certificar que no pescaba prácticamente ninguna.

68. GUEVARA, J.R.: *Op. Cit.*, p. 102. Sarralredo en realidad se llamaba Erasun Sarrallenea.

69. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.*, p. 83.

En el otro extremo de la costa, por las mismas fechas (30 de Octubre) se acusa a los mismos corsarios de estar a punto de colapsar el aprovisionamiento de sal portuguesa para los alfolíes de Galicia y Asturias⁷⁰.

De modo que algunos debieron de ser; los suficientes para que las presiones francesas fueran en aumento hasta lograr que el gobierno de Felipe V interviniera planteando la posibilidad de que tuvieran que devolverse, si no los navíos apresados, sí las mercancías de origen francés o pertenecientes a franceses, que hubieran sido tomadas en ellos. La intención tenía graves consecuencias pues las presas, dadas por buenas por las justicias locales, habían sido vendidas y sus beneficios repartidos, como establecía la ordenanza de corso, en parte, entre la tripulación. A principios de 1706 había una gran "irritación" entre los marineros de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa.

El enfado tenía múltiples fundamentos y venía de algo atrás. Como consecuencia del acoso sufrido por los holandeses en los puertos de Francia, los ministros de Luis XIV hicieron serias presiones en la corte de Felipe V y, como veremos más adelante, se protegió al comercio holandés con Francia por el procedimiento de proveer a los navíos de los Países Bajos de pasaportes o salvoconductos del Rey de Francia; ello suponía que el parque de presas posibles para el corso vasco se reducía de forma drástica.

Los corsarios protestaron y movilizaron todos sus resortes; de hecho la Ciudad de San Sebastián, la de Fuenterrabía y la propia Provincia escribieron a la Corte con el ánimo de que "se puedan apresarse cualesquiera embarcaciones de enemigos, aunque naveguen con pasaportes de Francia". Las razones eran obvias, pues llegó a producirse la circunstancia de que "no se encontraran navíos enemigos que no naveguen con pasaporte de SM Cristianísima" y eso aunque navegaran para Portugal. Lo que creaba una situación de inferioridad ya que los balleneros y bacaladeros vascos eran por su parte reconocidos como buenas presas por ingleses, portugueses e incluso los mismos holandeses.

Al final, a lo que parece, se llegó a un cierto respeto por parte de los corsarios vascos de los permisos especiales que el rey de Francia daba a los holandeses para comerciar con los puertos de su jurisdicción. Acuerdo tanto más necesario para ellos cuanto que los negociantes bordeleses llegan a decir que el mayor daño a su comercio no se lo hacían ni los corsarios enemigos, ni los de Ostende⁷¹, sino sus propios aliados, los vascos.

De resultas de estas medidas que dejaban sin presas posibles los mares inmediatos, los corsarios vascos acentuaron su desplazamiento hacia La Coruña. Entre 1706 y el 19 de Noviembre de 1710, fecha en que, en teoría⁷², se revocan todos los pasaportes franceses a beneficio de holandeses, el corso vasco se centró en la flota inglesa, en los holandeses sin pasaporte, a partir de 1706 en los belgas, etc. Así en 1708 se dice: "presas de infinitas embarcaciones que venían desde Holanda e Inglaterra, que con los temporales se daban a quienes se les llegaban, y por aquí se tomaron mas de catorce". Pero, en general, se intuye que, como consecuencia de la protección a la navegación holandesa, el corso vasco vio seriamente mermada su actividad.

En el mismo 1710 el comercio de Burdeos tuvo noticias de que unos corsarios vascos habían apresado, río arriba, en medio de La Guironde, en Panillar, a tres navíos holandeses provistos de las debidas patentes. Los comerciantes bordeleses convocaron una asamblea extraordinaria del gremio y escribieron al encargado de los negocios franceses en Madrid y a la corte de Paris, para que resolviera la situación; las gestiones dieron como resultado una orden de Grimaldo al Capitán General de Guipúzcoa ordenando la restitución. El capitán corsario D. José de Cárdena y sus otros compañeros corsarios de Fuenterrabía, que seguían apostados en la desembocadura del Garona, tuvieron que aceptar la orden pero no sin recibir por ello, a título de compensación, 2.000 libras de la Cámara local⁷³.

Para Octubre de 1711, once meses después de la reapertura del corso libre contra los holandeses, las conversaciones preliminares para una paz con Inglaterra suspenden las hostilidades con aquel

70. "Habiendo concedido al superintendente de las salinas de Galicia y Asturias la facultad de contratar los navíos neutrales necesarios para la conducción de la sal necesaria en aquellas Provincias... respecto de no permitir el tiempo ni los mares hacer esta provisión entera en los dominios de Francia...", AFB JCR 1225/045.

71. Según parece la mayoría de las presas de sus corsarios, presas de neutrales o de holandeses con pasaporte del Rey de Francia fueron declaradas no válidas por la Corte de Bruselas, HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.*, p. 82.

72. A pesar del planteamiento general el comercio de Burdeos consiguió que los holandeses siguieran llegando hasta su puerto, al abrigo de permisos especiales, hasta Agosto de 1711. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.*, p. 84.

73. MALVEZIN, Th.: *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'e a nos jours*, Bordeaux, 1892, vol. III, p. 161.

país y, de nuevo, el corso se centra en una parte de los contendientes, en este caso en los Países Bajos. De nuevo la presión del corso sobre el puerto de Burdeos era tal que, como ya se ha indicado, en Octubre de 1711 deciden armar una fragata guardacostas con 180 hombres. Pero el tiempo corre en contra; a partir del segundo semestre de 1712 los moulineses dejan de armar en corso y lo mismo hacen los armadores de Dunkerque a partir de la primavera de 1713⁷⁴.

Entre unas cosas y otras ya antes del fin de la Guerra parece que el corso había dejado de ser un activo relevante en el Golfo de Bizkaia. Así no es extraño que nada más acabada la negociación de la Paz, en 1716, se procediera a formular una nueva ordenanza de corso ajustada a las necesidades nacientes, fenómeno que no fue exclusivo de España pues por ejemplo, Inglaterra promulgó ordenanzas de corso en 1707 y Dinamarca en 1710.

Los análisis sobre el desarrollo del corso en los puertos franceses, en particular los casos de Dunkerque y Saint Maló, vienen a coincidir en el hecho de que la desviación de recursos del comercio y la pesca a la guerra es una opción derivada de la mala situación de los sectores tradicionales, mala situación explicable por la estratégica ubicación de ambos puertos en un muy vulnerable canal de La Mancha; en consecuencia los capitales de dichos puertos abogaban por una práctica corsaria sin limitaciones. Por el contrario el comercio de Burdeos estaba muy preocupado por la suspensión de unas relaciones más o menos normalizadas que podían desarrollarse al amparo de toda clase de subterfugios, procedimientos que, de hecho, sustraían una parte del "negocio" al corso.

Entre los puertos vascos es probable que se diera un conflicto de intereses semejante. En tal sentido habría que señalar que la Guerra de Sucesión no parece afectar gravemente a los intereses comerciales de Bilbao y otros puertos cantábricos, de tal forma que sus armadores no necesitan desviar sus inversiones al sector bélico. De ahí, en parte, la diferencia entre la actividad corsaria guipuzcoana sucesora de la del XVII, y también que sus corsarios sean relativamente más o que incluso los vizcaínos que obtienen patente de corso (algunos de ellos) fijen su base de operaciones en Fuenterrabía.

También probablemente deba insertarse en esta dinámica la oposición del Consulado a la concesión de ciertas patentes de corso. Cabe suponer que la institución que agrupaba a los comerciantes, armadores y marinos de Bilbao intentara evitar al máximo la presencia de corsarios, incluso amigos, en su jurisdicción; por lo que llegó a estorbar durante año y medio la concesión de una de las patentes concedidas a los Rotaeches⁷⁵ y a tener retenida su lancha, hasta su ruina, durante más de 37 meses⁷⁶. La seguridad y confianza en el trato y sus condiciones de desenvolvimiento eran una preocupación prioritaria del comercio de la villa.

Por su parte las noticias sobre navegación de corsarios enemigos menudean y así el 26 de Enero de 1704 avisa la Corte al Señorío que por cartas de Lisboa se sabía que dos corsarios holandeses de 66 cañones y otros dos "Flessingueses" de 24 a 30 piezas cada uno, salían de aquel puerto con el propósito de corsear por las costas de Vizcaya y Guipúzcoa⁷⁷. Junto al protagonismo de los marinos de este puerto hay que situar, en general a todos los puertos de los Países Bajos⁷⁸, y a los muy activos capitanes de la isla de Jersey y sus vecinos de Guarnesey. El no muy abundante corso inglés⁷⁹ se especializó en las rutas americanas, tanto al Norte como en el Caribe; pero también hay corsarios ingleses que afectan al negocio bilbaíno, es el caso de Guillermo Thorpe capitán del *Caballo Volante*,

74. VILLIERS, P.: *Op. Cit.*, vol.I, p. 146.

75. La demora en la aplicación de la patente de corso no fue el único inconveniente; según parece la defensa de sus intereses ante el Consejo de Guerra le supuso, como mínimo 26 doblones de a 2 escudos de oro. AFB JCR 337/033.

76. Los Rotaeches se negaron a hacerse cargo de ella porque la resolución que en su favor había dictado el Consejo de Guerra establecía que los bienes que les hubieran confiscado debían serles restituidos tal como habían sido secuestrados; y como la lancha no lo estaba se negaron a recepcionarla.

77. AFB J 00009/027 (1704). También se recoge la circunstancia de que una fragata de aquel puerto, al mando de Cornelio Juan, de veinte piezas de artillería y noventa hombres se vio obligada a entrar en el puerto de Guetaria, por causa del temporal, en Diciembre de 1705. La fragata fue "metida" en los muelles guipuzcoanos por un capitán francés que venía prisionero en ella. AGG JD IM 2/12/61 y 64.

78. Según indica la bibliografía, en el periodo 1702-1713 en Holanda se expiden 623 licencias de corso, repartidas entre Zelanda 429, Ámsterdam 100 y el resto del país 94. Los zelandeses (de los demás no hay datos) principalmente por la actividad del puerto de Flesingue, apresaron o represaron en este tiempo 1759 embarcaciones, lo que hace el nada despreciable promedio de 6,37 presas por patente. Todo un negocio ya que en el mismo tiempo sólo perdieron 78 unidades, BANAZZUTTI, R.: "La guerre de course hollandais sous Louis XIV; essai de quantification", *Revue d'histoire de Dunkerque et du Littoral*, nº 37, 2004, pp.269-280.

79. Por la Guerra de Sucesión de España se expidieron 1606 patentes de corso en todo el Reino Unido; de ellas 1343 para armadores particulares y el resto para las compañías privilegiadas. Las capturas registradas en Inglaterra se elevaron a 956. BANAZZUTTI, R.: *Op. Cit.*, p.278. De ellos unos 123 con matrícula de Bristol. MINCHINTON, W.: *The port of Bristol in the eighteenth century*, Bristol, 1962.

quien apresó en 1705 al navío sueco *La Dorotea* de 80 Tn. procedente de Bilbao y cargado de lanas con destino a Amsterdam⁸⁰.

Hay que suponer que además, sobre todo en las costas de Galicia, se padecería un corso portugués y el siempre presente ataque de los merodeadores berberiscos. Su aporte hay que sumarlo a las más de 2.500 embarcaciones que, sólo en Europa, otra cosa es América, acosaban al comercio aliado, preferentemente en el canal de la Mancha y en el mar del Norte, así como en las proximidades de las costas gallegas.

Ahora bien, a pesar de que el Golfo de Vizcaya y sus extensiones hacia Galicia y el sur de Inglaterra no fueran zonas de actividad prioritaria, la presencia de corsarios era verdaderamente asfixiante. Un ejemplo basta: en 1703 el joven capitán de 27 años Pedro Clarc, natural de Boston, al mando del cache de matrícula de Nueva Inglaterra, propiedad de un armador de Salem, llamado el *Pórtland*, salió con carga de grasas, melaza, palo de campeche y resina, por cuenta de Daniel Olivier y otros, de Boston con destino al puerto de Tapizon, en Inglaterra. Unos días después, cerca de los 45°, a unas 40/50 leguas de las Islas Terceras, fue apresado por un corsario francés, quien le quitó los papeles, sustituyó sus cuatro tripulantes por cinco franceses (uno de ellos como cabo de presa) y lo envió junto con su buque a un puerto galo. En este tránsito, y sin haber llegado a su destino, un navío de Flesilingue, con 32 piezas de artillería, lo volvió a apresar, "represar", pero ante las abundantes vías de agua, una vez encerrados el cabo de presa y los marineros franceses en su bodega y trasladada parte de la carga, tuvo la intención de hundirlo. Pedro Clarc, que seguía en su barco, solicitó de su aliado que no hundiera al *Pórtland*, a lo cual accedió, cediéndoselo para que, si podía, lo salvara. El joven bostoniano, con una tripulación mínima, siguió su derrota hacia Inglaterra, pero a poco, a una 70 leguas de Lizard, ya en la costa inglesa, un nuevo enemigo, esta vez dos fragatas de Saint Maló que navegaban en compañía, la *Bril Hac* de 26 cañones del capitán Enrique Laisene y la *El Marquesado* de 20 cañones al mando de Diego Louis Perroun, lo volvieron a apresar sin que por su parte mediara la mínima resistencia, por el simple procedimiento de enviar un bote y reclamar al *Pórtland* como presa. Una vez abordado lo llevaron a Santoña, donde fondearon los corsarios, y desde allí enviaron a su presa para su legalización como "Buena Presa" y a subastarla a Bilbao⁸¹.

Pero éste es sólo un ejemplo, los casos de apresamiento y rescate son la mayoría de los registrados en el Nervión; un nuevo apresamiento, como en esta circunstancia, era menos frecuente. Sea como fuere, los datos refrendan la idea de que a pesar de la escasa presencia de corsarios, escasa comparativamente, en el Golfo de Vizcaya, la misma resultaba casi ineludible. En Burdeos se llega a decir que los corsarios lograron cortar las relaciones del puerto del Garona con La Mancha y el Mar del Norte⁸². Los daños al comercio girondino eran, en consecuencia, cuantiosos.

Y Burdeos no era zona exclusiva, aunque sí prioritaria. Los corsarios vascos se apostaban también en otros lugares, como podían ser las inmediaciones de la isla de Re, desde donde acosaban a los navíos que pretendían llegar al puerto de La Rochelle o a las frecuentadas salinas de Olerón, en las bocanas de Nantes y El Havre, e incluso en las mismas inmediaciones de Bayona.

De hecho, y al margen de los apresamientos, el corso alteraba todos los aspectos de la vida marítimo comercial del golfo de Vizcaya. Para un navío era difícil definir bien sus viajes, el corso distorsionaba casi todas las previsiones. En junio/julio de 1705 una pequeña embarcación de 18 Tn., *La Susana* de Pouliguen entra en Bermeo a vender su cargamento de sal; pero la *La Susana* no había salido de Burdeos con esa intención, su destino era Landernau, en Bretaña, sólo que el permanente y sucesivo acoso de tres enemigos, uno frente a Belle-Isle, el otro cerca de La Rochelle y por último un tercero en la desembocadura del Adour, le obligaron a decidirse por el puerto vizcaíno. Al retornar aún tuvo que refugiarse en Pasajes, pero esta vez por mal tiempo⁸³.

Los hechos nos muestran que tanto corsarios como marinos de comercio vivían casi con la misma intensidad este azaroso modo de trabajar. Los capitanes de comercio, a poco larga vida activa que tuvieran, acumulaban una notable experiencia. En 1697 "el portugalujo Juan Bautista Escarza capitán del pingue *Santa Catalina* cargado con hierro con destino a Cádiz, debió de refugiarse en el puer-

80. AFB JCR 0643/029 (1705).

81. AFB JCR 368/38 (1704).

82. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.*, p. 86.

83. *Ibidem*, p. 54.

to de La Coruña, con su tripulación a punto de sublevarse, huyendo de una escuadra turca compuesta por 15 fragatas de 30 a 40 cañones que poco antes se habían enfrentado y puesto en fuga a tres fragatas guardacostas del Rey de Portugal. Por delante del navío de Juan Bautista navegaba el *Nuestra Señora de Aranzazu* bajo el mando de su padre, el capitán Juan Escarza, que había logrado evitar el encuentro con los turcos⁸⁴. Nueve años después (1706), Juan Escarza es uno de los primeros capitanes que con pasaportes especiales, pero a riesgo de ser apresado por los ingleses, marcha a Holanda con lanas, y seis meses después lo vuelve a hacer.

Claro que “tanto va el cántaro a la fuente...” que a fines de 1710, cuando al mando del *Ntra. Sra. de Padua*, un navío de fabricación inglesa, presa legítima, fletado por un bilbaíno, con carga de hierro y lana, por lo tanto dentro de los límites de las licencias especiales, con destino a Londres y provisto de los debidos pasaportes, con una tripulación de doce marineros españoles y seis extranjeros, fue apresado y conducido a La Coruña. La presa no era buena, pero los hechos fueron cuales fueron; una vez más perseguido, huyendo y aquí, alcanzado⁸⁵.

En gran medida frente al corso no había más solución verdaderamente eficaz que la autodefensa; a lo que parece los corsarios se tentaban muy bien la ropa a la hora de elegir sus presas. Los navíos veloces y armados tenían, lógicamente más posibilidades de salvarse que los demás, de donde se llega a decir: “Que por falta de resistencia y de armas, por no ser veleros, fueron apresados tres navíos que salieron de este puerto (Bilbao) para el de Nantes”. De ahí que por estas fechas los barcos de comercio fueran anormalmente armados y tripulados. Frente al *Nuestra Señora de Atocha*, acusado de ser una potencial presa fácil, con sus seis hombres y sin armas, se sitúa el *Postillón* que con 28 tripulantes y 8 cañones reclamaba los cargamentos de la villa⁸⁶.

Así pues, de la misma manera que no se dieron combates navales importantes tampoco hay actividad corsaria semejante a la de unos años atrás, las contadas referencias a las mismas evidencian hechos que los contemporáneos ya apuntaban. Las características de la Guerra de Sucesión no son equiparables a los de las guerras que asolaron el siglo XVII y dieron lugar al preeminente corso guipuzcoano⁸⁷. La circunstancia de que el enemigo estuviera lejos (el más próximo era Portugal) hacía la práctica corsaria poco conveniente para los puertos vascos. En Burdeos se llega a decir que: “los pequeños navíos vizcaínos (vascos), no teniendo sino un escaso radio de acción, se encontraban privados de su campo de acción favorito, las costas de Francia”, de ahí que asolaran sus puertos con actuaciones de dudosa legalidad⁸⁸. De hecho ya hemos visto como algunos corsarios tenían su base en La Coruña⁸⁹ y también podemos recordar casos de corsarios de San Juan de Luz como el *Cantabre* del capitán Pierre Olabarac trabajando, en equipo con bretones, en el Mar del Norte, donde capturaron cuatro navíos de Groenlandia y uno de Hamburgo⁹⁰.

Para completar una somera visión de todo ello conviene recordar que tras la firma del tratado de Methuen las relaciones comerciales entre Inglaterra y Portugal conocieron un fuerte impulso⁹¹. De hecho corsear frente a Galicia, lugar por el que navegaban los navíos ingleses que trataban de llegar a Lisboa y los que de retorno volvían de aquella capital con importantes cargamentos de productos coloniales, era no sólo, como se viene diciendo, la única alternativa, pues no había otro ene-

84. BAÑALES GARCIA, Gregorio Alonso: “La marina de Portugaleta y su entorno en la Edad Moderna”, en VVAA: *Portugaleta en la Edad Moderna: Tres estudios monográficos*, Portugaleta, 2001, p. 253.

85. AHP Bizkaia Leg. 5430 GOICOECHEA Matias 24 Diciembre 1710.

86. AFB CB 034 nº 10 (1706).

87. OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992.

88. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.*, p.82.

89. “Las embarcaciones que a este ministerio (el corso) han salido de mi puerto aviadas por mis naturales, han experimentado en los de Galicia, en que se han apostado, las vejaciones que sus armadores manifiestan...”, AGG JD IM 2/12/60.

90. DUCERÉ, E.: *Op. Cit.*, p.295.

91. FISHER, H.E.S.: “Anglo-Portuguese Trade 1700-1770”, en MINCHINTON, W.E., ed.: *The Growth of Englis Overseas Trade in the 17th and 18th centuries*, Londres, 1969, pp. 144 y ss. Según este autor y en miles de libras.

	Inglaterra-Portugal	Portugal-Inglaterra
1698-1702	355	200
1701-1705	610	242
1706-1710	652	240
1711-1715	638-	252

Y no conviene descartar que el retroceso del período 1611-15 estuviera causado en el acoso de los corsarios.

migo a la vista, sino también una opción positiva, una elección basada en las propias expectativas de negocio.

Por ello, la mayor parte de las presas que se “meten” en Bilbao son represas hechas enfrente de las costas de Galicia o al Sur de Inglaterra, algunas de ellas incluso declaradas en Santoña antes de ser trasladadas para su subasta al Señorío de Vizcaya. Esto es, no proceden del entorno inmediato.

Hay que señalar que, si bien en un principio la ordenanza permitía aprovechar cualquier puerto para abrigar y asegurar las presas, esta permisividad fue pronto modificada, obligando, o bien a llevar las presas hasta el puerto de matrícula del corsario, o a venderlas en la jurisdicción marítima de la captura. En ambas circunstancias se causaba un notable estorbo al corso, sobre todo si se recuerda que, a partir de 1705, la zona de actuación preferente se va a desplazar hacia Galicia. Para un vasco recorrer la costa para llegar al puerto de matrícula era un riesgo y vender en La Coruña probablemente un mal negocio, pues el puerto estaba saturado de navíos y mercancías.

El propio Consulado deja clara esta situación cuando oponiéndose a la utilización de patente por los hermanos Rotaèche, patente para su “chalupa”, alega que la misma no era válida para el corso ya que “ahora” las presas están lejos, hay que pasar noches en alta mar, etc. y las embarcaciones menores, que por otra parte tanto se usaron en La Mancha, aquí no servían. De hecho llegan a sospechar que Rotaèche lo único que quería era hostigar al comercio legal en la esperanza de que cualquier fallo o error en sus documentos oficiales justificara una presa.

No es una presunción vana. Como Bayona tiene el mismo problema que el resto de los puertos vascos, sus antaño enemigos son ahora sus aliados, actúa de forma semejante a la que se malician los bordeleses y así en 1711 el Consulado de Bilbao se queja de que la guerra le ha causado pérdidas al comercio por las embarcaciones que han sido tomadas por los enemigos, algunos naufragios y por las muchas embarcaciones “que con levisimos pretextos han sido conducidas a Francia, actualmente mas de siete de mucho valor”. Se trataba de un problema que venía de atrás; entre 1709 y 1710 algunas embarcaciones salidas de Bilbao y provistas de los debidos pasaportes, y en ruta para Inglaterra e Irlanda, fueron apresadas por corsarios franceses justo a la salida del puerto, prácticamente en el Abra. El Consulado reclamó, e incluso envió una comisión a París. No fue oído⁹². Claro que había precedentes en contra. Bartolomé de Armaolea y Martín de Barua, los corsarios de Portugaete también fueron amonestados por practicar el corso en la propia ría de Burdeos y otros puertos, también, claro está, al amparo de embarcaciones menores.

Por si estas razones fueran pocas para entender la actitud de rechazo del comercio local con respecto al corso, hay que recordar que los propios corsarios tendían a generar situaciones complejas incluso en el propio país. Cuando el Consulado estorba a los Rotaèche la utilización de su patente se llega a originar un auténtico tumulto en las calles de Bilbao. Mucho más grave es lo acontecido en Plencia:

“Antes de que se declarase por legítima y bien hecha dicha presa habían empezado a vender parte de su carga a diferentes vecinos y naturales de dicha villa, con cuya vista el Alcalde ordinario para averiguar lo referido, se entró en una chalupa en compañía de sus ministros y otras personas, y habiendo llegado a la distancia de un tiro de mosquete de donde estaba surto y anclado dicho navío, los franceses que en él estaban se pusieron en armas con sus mosquetes y alfanjes para impedir y embarazar que dicha lancha llegara hasta él.. Y viendo esto la centinela que estaba en el fortín de la costa de dicha villa, en donde para su resguardo y custodia hay algunas piezas de artillería, había disparado dos o tres de ellas para avisar a los vecinos tomasen las armas y acudiesen a dicho sitio. Lo que hizo que el cabo de presa francés tomase la lancha del navío y entrándose en ella con su gente se ausentaran del mismo y del puerto, dejando en él desamparado el navío de presa, en el cual metió guardas jurados dicho Alcalde”⁹³

En resumen que tampoco el corso tuvo, como la guerra marítima, durante la Guerra de Sucesión un protagonismo relevante general en las costas del Cantábrico. Otra cosa es en la Mancha, en el

92. Esta legación causó no pocos problemas en París, incluso suscitó los celos del representante español, al que la Corte tuvo que aclarar que tan sólo se trataba de una delegación del Consulado y no del Señorío. Archivo Histórico Nacional AHN, Secc. Consejos, leg. 51439 (1712). La argumentación francesa para negarse a negociar las presas parece que fue la de que Pontchartain no lo haría en tanto en Bilbao no se aceptaran los cónsules franceses. Ver más adelante.

93. AFB JCR 2937/18. En todo caso los franceses se defendieron alegando que el navío había entrado de arribada, que la mala mar y las reclamaciones de los armadores originarios le impedían salir y que las ventas efectuadas se habían producido para obtener dinero con el que comprar alimentos. Ésta era, sobre todo en Holanda, una práctica general, incluso amparada por los Tribunales de Presas. En Vizcaya, y con una predisposición menos favorable a los corsarios, las autoridades, en defensa de las presas no lo consentían; al menos no con la misma liberalidad.

Mar del Norte, por señalar su vertiente Europea, y en América e incluso en el Indico. En el golfo de Vizcaya los intereses parece que estaban divididos y en consecuencia su efecto fue menor del esperable.

Por otra parte está la cuestión de los navíos transportados hasta San Sebastián o Bilbao con el propósito de subastar carga y casco. Hemos señalado que son frecuentes los casos de represas, había pues un riesgo evidente en mantener una presa cerca del corsario, pero también en enviarla lejos; pero a veces era ineludible. Ahora bien, así como Bayona era un buen destino para vender navíos (los comerciantes bordeleses eran unos buenos clientes)⁹⁴, entre otras razones porque la mayoría de los captores eran franceses y su régimen de corso les proporcionaba notables ventajas en cuanto a gravámenes y demás⁹⁵ otros no lo eran tanto; en Bilbao se dieron casos de remates efectivos, pero también de subastas fallidas. No parece que los puertos al Oeste, hasta La Coruña fueran más receptivos⁹⁶, de modo que había una cierta necesidad casi inevitable de recorrer una gran distancia, desde Galicia hasta el País Vasco para encontrar un mercado *algo* seguro⁹⁷.

De todas formas, sólo *algo* seguro. En Fuenterrabía se recogen casos de subastas fallidas, resueltas por el procedimiento de rescate; esto es: vendiendo navío y carga, a un precio pactado, a veces incluso antes del acto formal de la subasta, al capitán apresado⁹⁸. Y eso cuando se trata de una plaza a la que incluso acudían a comprar los bordeleses.

Esto supuso un impulso importante al sistema de rescates. Algunos hombres (capitanes, tenientes, cirujanos e incluso simples tripulantes) empezaron a valer más que sus naves y cargazones. El sistema permitía eludir el traslado de la presa a un destino remoto y arriesgarse a perderla. En Diciembre de 1703 un corsario holandés detiene en las costas gallegas a un navío de Castro que había cargado en Muros pescado y grasa; el capitán holandés después de requisar al maestre del mercante el dinero que llevaba y hacer lo mismo con el que portaba su tripulación y tras quitarles a todos ellos algunas ropas, negocia su liberación, la de la carga y también la del navío de 20 Tn.; las condiciones acordadas son las de que el maestre, Marcos de Rozas, se queda de rehén en el corsario en tanto en cuanto éste no reciba a cambio 200 escudos de plata, entre tanto presa y tripulación pueden seguir su rumbo, como efectivamente lo hacen, llegando hasta Bilbao donde obtienen de los interesados en la carga el dinero del rescate⁹⁹. Así es comprensible que haya corsarios que lleguen a plantear el quemar y hundir sus presas, les basta con sus rehenes.

Este sistema de rehenes planteaba complicaciones graves, es cierto que no hay constancia de muchos casos, pero no puede obviarse la circunstancia que padecieron dos marineros del ballenero San Francisco de la matrícula guipuzcoana, propiedad del bayonés Juan Francisco Larralde, que fue apresado por unos corsarios de Flesingue 50 leguas mar adentro frente al cabo de Hortiguera. El capitán pactó un rescate de 3000 pesos a liquidar al retorno de las pesquerías y en garantía dejó como rehenes dos tripulantes. Sin embargo, el armador, en lugar de liquidar de la forma acordada el rescate se negó a hacerlo. Los marineros permanecieron presos durante más de dos años y medio, tiempo en el que sus carceleros llegaron a mantenerlos a base de una libra de pan diaria, para los dos, y unas limitadas raciones de agua¹⁰⁰.

Más grave en general, era cuando los rehenes lo eran de magrebíes, corsarios que operaban con relativo éxito frente a Portugal y que amedrentaban a los navíos que, desde el Cantábrico, enfilaban

94. BUTEL, Paul: "La Course a Bordeaux au XVIII siècle", en «V centenaire du détournement de l'Adour 1578-1978 Actes du congrés de Bayonne 28-29 octobre 1978», *Bulletin de la société des sciences lettres et arts de Bayonne*, nº 134, año 1978, p.244.

95. En principio había un acuerdo de correspondencia entre Francia y España para no poner trabas al corso y hacer que los gravámenes sobre las presas fueran mínimos, pero en España se ponían innumerables dificultades. En Bilbao el administrador del derecho de Prebostada se empeñó en cobrarlo y en San Sebastián el de otros derechos locales también. Ambas pretensiones fueron declaradas fuera de lugar, pero los pleitos consiguientes causaron muchos conflictos, AFB JCR 563/23. Como se verá más adelante, en 1709 cambió este régimen.

96. La cuestión del punto de venta de las presas no está exenta de una cierta controversia VILLIERS, P.: *Op. Cit.*, Voll, p.142 señala que en Bayona se liquidaron hasta 96 presas de los corsarios franceses pero no señala ninguna ni para la Coruña ni para los puertos vascos. Sin embargo sabemos que no es así.

97. A veces se recurría a intermediarios. La fragata *Marqués de Bedmar* del capitán Jacobus Genbransen, en compañía de otros dos corsarios, también de Ostende, apresaron en alta mar, en la ruta de Inglaterra a Portugal, a un pingue de Hamburgo, *La Concordia*, del capitán Juan Brent. La metieron en La Coruña para su subasta, donde la remató Francisco Antonio García, de Lastres; éste, a su vez la vendió allí de nuevo, en Galicia, a Gerardo Murphy, del comercio de Bilbao, quien la trasladó al Nervión donde la trasfirió a Domingo Ugarte Zendequí, quien tras cambiarle el nombre por el de *Ntra. Sra. de Begoña* lo puso franco (de nuevo en circulación). No es un caso único, sino más bien un ejemplo de una forma casi general de actuar, AHP Bizkaia leg.5429 Goicoechea Matías 3 Agosto 1706.

98. GUEVARA, J.R.: *Op. Cit.*, p. 82.

99. AFB JCR 601/24 (1705). Entre una cosa y otra, Rozas estuvo retenido cinco meses.

100. AGG, COLCI 1679.

ruta a Cádiz. En 1711, las Juntas Generales de Bizkaia y el Consulado, reciben la súplica de que “se sirvan hacer todos los empeños posibles a fin de que seis hombres, hijos de las Encartaciones, que después de haber peleado con fragatas del turco hasta que su navío se fue a pique, fueron aprisionados hasta que consigan su rescate”; por ser pobres se les ayude con alguna porción de dinero por las referidas comunidades, y que esto lo sea con toda brevedad¹⁰¹.

Es difícil saber con exactitud cuántas presas se remitieron a Bilbao para su subasta, entre otras razones porque el Consulado no lo especifica en sus averías salvo excepcionalmente. Ya se ha indicado que por acuerdo entre ambas coronas, hasta 1709, a los corsarios no se les cobraban los derechos ordinarios del comercio y la navegación, de ahí que no figuren en las cuentas del derecho de averías. También porque a veces, aunque la presa se vende en Bilbao, la misma no se encuentra en el puerto del Nervión sino, por ejemplo en Santoña, con lo que el Consulado no lo reflejaría en ningún caso.

Los datos son mínimos. Sólo se señalan en 1703 dos presas que las averías dicen hechas por Juan Van Duffell, y otra que llegó a puerto a la consignación de Eduardo Browne para que subastara carga y navío. En 1704 se anotan “dos navíos ingleses apresados por franceses”. En 1706 se asienta una “presa de la fragata corsaria de Ostende” a la consignación de Gervasio Mortell; y por último, en 1710 entra en la villa el *Unicornio* presa descargada en Castro Urdiales y conducida al Nervión para su remate, así como el navío *La Flor* del que sólo se nos indica que fue “presa”. Como puede apreciarse ninguno de los anteriormente constatados en los fondos judiciales y otras fuentes a que se ha hecho referencia en las páginas precedentes habría pasado por el registro de averías.

2. LOS ASPECTOS ECONÓMICOS

En la vertiente económica de la guerra se madrugó más que en la militar. Por otro lado, y en la propia documentación militar ya se señalaba, la posición que en el comercio español ostentaban los puertos cantábricos, los convertían junto con Cádiz en punta de lanza en la guerra económica, con lo que no cabía retrasar ninguna actuación. En particular la solución internacional que se dio al efectivo bloqueo que el corso sometió a los contendientes fue el recurso a los neutrales y en él se afanaron los puertos de la costa vasca. Posteriormente una cierta apertura al intercambio con el enemigo facilitó aún más el trato.

2.1. La interdicción radical

Aún antes de declarada efectivamente la guerra los comerciantes holandeses empezaron a tomar las debidas precauciones. De hecho se les ve adoptar posiciones a principio de 1701, año y medio antes del comienzo de las hostilidades¹⁰².

En la comparativamente temprana fecha de 20 de Junio de 1702 se libraba una Cédula al Consulado de Bilbao en la que se ordenaba la represalia (incautación) de bienes y haciendas de los ingleses, holandeses y vasallos del Emperador que se hallaran en el Reino; en ella se especificaban los pasos que debían de seguirse en el cumplimiento de lo establecido.

La medida, tomada con todos los trámites legales, incluida la autorización de Señorío para su aplicación, fue, no obstante, contestada cuando el veedor de contrabando designado para la villa de Portugalete, Don José Arrazola Echevarría, intenta visitar las tiendas del lugar. En aquella ocasión las autoridades locales se mostraron más que remisas; aún con todo el veedor consiguió visitar algunas tiendas en las que encontró productos de ilícito comercio. Era ya el 6 de Octubre y aún les dio a sus poseedores, dos meses más para negociarlos, antes de prohibir absolutamente el trato de los mismos¹⁰³.

Todo ello a pesar de que en Bilbao, según atestigua el mismo Consulado, “Así que se publicó la guerra contra estas tres coronas, que en Madrid se hizo el día 15 de Mayo y aquí 20 días después,

101. BAÑALES, G.A.: *Op. Cit.*, p.255.

102. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.*, p. 61.

103. AHP Bizkaia, leg. 3158 BOLIVAR Manuel 6 de Octubre 1702.

se ausentaron unos y otros se retiraron de esta Villa” de modo que no dejaron bienes ni en las casas en que habían habitado ni en otras que al efecto se registraron¹⁰⁴.

Como no podía por menos, la medida causaba algunos problemas puntuales de difícil solución; tal es el caso de navíos con carga legal, para mercaderes bilbaínos o de cualquier otra plaza de la monarquía, a los que la interdicción del comercio cogía en alta mar, en pleno trayecto. Algunos comerciantes ya intuían problemas y en previsión trataron de proveerse de toda clase de documentos de garantía¹⁰⁵.

En conjunto la prohibición absoluta de comerciar con los enemigos era un primer planteamiento radical y la Corte quería atajar todo conato de fraude, pero el Señorío ponía muchas dificultades a su materialización, hasta que, por fin en junio de 1703, tras un año de negociaciones, autoriza el establecimiento, en su territorio de unos jueces de contrabando que controlaran la licitud del trato.

Una lectura rigurosa de la suspensión del comercio llevó a los responsables designados por la corte para la aplicación de la misma, a pretender incautar aquellos productos que, procedentes de los países enemigos, se hallaren en cualquier lonja de comercio, fuera cual fuere la nacionalidad de su dueño, aunque se tratara de un bilbaíno. El fundamento no explicitado de esta interpretación era el de que los extranjeros, en su marcha, podían haber trasferido sus pertenencias a lugareños soslayando así la incautación. Y no les faltaría razón, todavía en Enero de 1705 algunos antiguos residentes en la villa se declaran dueños de mercancías dejadas a factores bilbaínos a su salida de la misma¹⁰⁶.

El Señorío interpretaba que una aplicación semejante de la medida en cuestión era contraria al Fuero y no podía aceptarse. De hecho responde literalmente que los Agentes Reales podían actuar siempre que tuvieran en cuenta:

“la libertad que tienen los naturales y vecinos para tener en sus casas todas y cualesquiera mercaderías y cosas que especialmente tocan a mantenimiento y con que no se entienda con los naturales y vecinos de este Señorío el que dentro de los dos meses que contiene la dicha instrucción y cédula hayan de despachar o vender los géneros que tuvieren de las partes prohibidas por ser esta restricción contra libertad de fueros y buena fe con que los han obtenido”¹⁰⁷.

La labor de inspección de cuentas y lonjas, al menos en esta primera fase, se vio además limitada por el hecho de que tempranamente se llegó a un acuerdo con Francia en virtud del cual “quedó resuelto que no podían ser visitadas lonjas ni registrados libros y papeles de súbditos de ambos reinos recíprocamente, en ningún caso de represalia de bienes algunos, aunque fuesen de enemigos”. Acuerdo que suscitó sus controversias entre el Corregidor y el Juez de contrabando y los comerciantes del país vecino¹⁰⁸. No obstante ello cuando en 1705 el veedor especial de Contrabando inspecciona las lonjas de la villa, también lo hace con las de los franceses, claro que lo hace al amparo de un concepto distinto al de represalia, como un delito de cobertura al fraude.

En la tardía fecha de mayo de 1712 se siguen suscitando problemas de interpretación de esta prerrogativa mutua: un navío francés, navío de guerra, de los que Pontchartain dejaba a los particulares, llega a Pasajes con carga de tabaco para comerciar. Las autoridades pretenden inspeccionarlo para cobrarles los derechos que se imputaban a todos, incluso a los lugareños, para la limpieza del puerto. Al final se acuerda exceptuarles del pago¹⁰⁹.

De modo que no sólo se hacía casi imposible recuperar los bienes de los enemigos, sino que en cualquier momento sería muy difícil atribuir a alguna mercancía un origen sospechoso e incautarla, ya que siempre podría defenderse su adquisición en tiempos pretéritos o defendida como sacada de una lonja aliada.

104. Archivo Foral de Bizkaia (AFB) Instituciones. CB013 nº 79.

105. AFB JCR 2182/17. La ruptura de relaciones trajo consecuencias de todo tipo. Todavía en 1705 hay comerciantes de Bilbao que no han conseguido la liquidación definitiva de una deuda de tal año que la Firma Pietro y Pedro Henriquez de Londres tenían con ellos. AHP Bizkaia leg. 5429 Goicoechea Matías 14 Enero 1705.

106. “Pedro Van Veen (vecino de Ámsterdam), Jacobo Houggest (vecino de Lisboa) y Arnaldo Van Hout confiaron sus dichos bienes (40 sacas de lana) y mercaderías o efectos”, al comienzo de la guerra, a su factor o correspondiente en Bilbao, AFB JCR 643/29.

107. AFB Instituciones CB013 nº 80.

108. AFB JCR 2920/21.

109. AGG JD AIF Juntas de la Provincia 1712, p.13. Como veremos, la prerrogativa de ni “visitar” ni “imponer cargas” a los navíos franceses, se suspendió en 1709 pero en añadido a ello, lo que los franceses alegan aquí es que se trataba de un navío del Rey de Francia. Como sabemos, y las autoridades españolas lo sabían sobradamente, la Armada Francesa podía ser, y de hecho frecuentemente lo era, sustentadora de intereses particulares.

Otras objeciones eran de menos calado, aunque por su marcado carácter operativo, casi igual de contundentes. En principio toda mercadería que se hubiera introducido antes de la guerra debía de sellarse para que así pudiera circular con libertad. Pero, como señala el Consulado, hay multitud de mercaderías que no pueden sellarse; se llegan a enumerar hasta 120, haciendo constar que son muchas más; en tanto en cuanto aquellas que si son marcables no llegan a la veintena.

Tras diversas discrepancias el 9 de Noviembre y el 12 de Diciembre, se cursan nuevas y definitivas instrucciones para el registro de las mercancías de procedencia extranjera que hubieran sido introducidas antes de la declaración de la guerra. Entre una cosa y otra había transcurrido otro medio año.

A partir de Junio de 1702, y durante más de dos años el enemigo estuvo seriamente perseguido. La interdicción era bilateral; frente a la posición franco española, los ingleses y sus aliados los holandeses se comprometieron mutuamente a no comerciar con sus enemigos.

Los fraudes e irregularidades empezaron tempranamente, los abusos también. La consecuencia más inmediata de todo ello fue el surgimiento de una cierta suspicacia. De resultas de la presunta entrada, en junio de 1704, en el puerto de Bilbao, de unos navíos holandeses bajo la capa de neutrales, con cargamentos supuestamente ilegales, la Corte empezó a dudar no sólo de dichos cargamentos sino que llegó a expresar recelos generalizados. Poco después suspende al juez de contrabando designado no hacía mucho más de un año y se nombra un veedor especial cuya primera providencia fue la de ordenar la salida de la villa de su predecesor y todos sus colaboradores. La acusación larvada fue la de connivencia con el comercio local¹¹⁰. El momento más álgido de la pesquisa fue el registro minucioso y exhaustivo de las lonjas de los mercaderes activos en Bilbao.

El subterfugio más usado era el de recurrir a irlandeses y escoceses para mantener un cierto negocio con el Reino Unido. En la temprana fecha de Mayo de 1702 ya hay un navío con capitán irlandés, procedente de Ámsterdam y con destino a Inglaterra, que por precaución solicita amparo para su viaje¹¹¹; mecanismo que no fue aplicado durante toda la guerra ya que, al firmarse en Mayo de 1707 el tratado de Unión entre Inglaterra y Escocia, el mismo se volvió parcialmente impracticable. De todas formas conviene recordar que desde el principio de la guerra había un Decreto Real que autorizaba a comerciar libremente a los católicos irlandeses e ingleses que, siendo residentes desde cinco o más años, estuvieren casados con lugareñas¹¹².

Este recurso, en particular en el caso de los irlandeses, no estuvo exento de problemas ya que en principio no se les plantaron condiciones ni cautelas a la práctica del comercio, lo que conllevó algunas complicaciones. En 1708 un navío irlandés salió de Nantes con destino a Martinica pero, por riesgo inminente y grave de naufragio, su capitán decidió refugiarse en el puerto de Santander, donde optó por desarmarlo; el problema estribaba en que entre su tripulación había tres marineros holandeses, a los que, como a todos los demás, tuvo que despedir. Las autoridades les expidieron una especie de salvoconducto para que pudieran volver a su país; el documento no tiene más remedio que hacerse reconociendo lo anómalo de la situación¹¹³.

Además y en consecuencia de la declaración de guerra a Portugal, el 28 de Mayo se pasaba orden al Señorío para que confiscase todos los bienes de los súbditos de aquel país que hubiera en las lonjas de la villa. No había lonjas propias de portugueses pero se inspeccionaron lonjas y libros de aquellos comerciantes que en la plaza era sabido que mantenían o habían mantenido tratos con comerciantes lusos. Se revisaron las lonjas de los franceses Van Duffell y Morgan, de D. Antonio y D. Domingo Palacios, de D. Ignacio Vear y Larrumbe y del flamenco Gervasio Mortel (que era quien había mantenido más amplios tratos con aquel reino) y no se hallaron bienes de comercio, ni se sacó constancia de que hubiera navíos en trayecto; tan sólo se detectaron algunos saldos pendientes de cobrar¹¹⁴.

110. AFB JCR 1024/20.

111. AFB JCR 563/23.

112. GUIARD, T.: *Op. Cit.*, p.73. Así el momento de la Guerra de Sucesión fue aquel en el que algunas familias irlandesas se asientan casi definitivamente en Bilbao, ZABALA URIARTE, Aingeru: *Mundo urbano y actividad mercantil, Bilbao 1700-1830*, Bilbao, 1993, pp 51 a 58. En San Sebastián Guillermo Flancan, Aubert Guest y Thomas Brit, que dicen ser irlandeses y casados con lugareñas, se sospecha que en realidad son ingleses, y además afectos a la facción que, en la pugna dinástica, apoyaban los ingleses; de modo que son expulsados. De hecho, en un primer momento se refugian en Hendaya (17 de Agosto de 1703), y en Madrid se abren informaciones para poner a la Corte Francesa al corriente. AHN Consejos leg.12518.

113. AFB JCR 1624/18.

114. AFB JCR 2920/21 (1704). Van Duffell francés, no estaba en la villa, Morgan, también francés y representante suyo protesta por la visita que se pretende hacer de su lonja y papeles, aduciendo que los franceses estaban exentos. El corregidor tramita la queja, pero, entre tanto hace la inspección. La defensa de los intereses franceses al no haber cónsul era muy débil.

Sin embargo no hay constancia de que la caída de Ostende conllevara una medida semejante con las lonjas del importante colectivo flamenco de Bilbao, ni tampoco en las de sus socios más conocidos. De hecho en la relativamente tardía fecha de Marzo de 1710 (el puerto belga cae en 1706) todavía hay mercaderes flamencos trabajando con normalidad en Vizcaya¹¹⁵.

Por otra parte casi desde el comienzo de las hostilidades los bacaladeros ingleses desviaron su descarga hacia los puertos de Portugal, en particular a Oporto, desde donde se introducía con facilidad en las aduanas de la costa Cantábrica. Y no sólo pescado, se llega a señalar que se introducen toda clase de mercaderías, incluso las de procedencia holandesa. Bien es verdad que la alineación de Portugal con los Ingleses en la temprana fecha de 1704, con la firma del tratado de Methuen, eliminó esta línea de actuación¹¹⁶.

Pero no fue ésta la única alteración de las rutas tradicionales que se practicó. Desde muy temprano, desde antes del comienzo de las hostilidades, se quejan los comerciantes de Burdeos de que el tráfico de vino con Inglaterra se ha desviado también en beneficio de los caldos portugueses. Y no sólo eso; siguiendo un procedimiento ensayado en la guerra de Augsburgo, un poco más adelante, cuando los españoles reinicien sus relaciones, aunque sea con licencias especiales, con Inglaterra, serán utilizados como tapadera para vinos bordeleses previamente importados, caldos que se introducían en Londres y otros puertos de la Isla, con el epígrafe de españoles. Claro está que no sin prevenciones y cautelas¹¹⁷.

En cuanto a los abusos se produjeron de diversas características y por las más variadas instancias hasta el punto de que se tiene que librar una real cédula al Consulado de Bilbao el 30 de Abril de 1703 recordando que en virtud del tratado de Riswick de 1697, y dado que Francia no era en aquellos momentos enemiga de la Corona, sus navíos no debían ser sometidos a inspección por los Veedores de Contrabando. De hecho, para proteger al comercio galo o para asentar un derecho especial, se designa el 15 de Agosto por parte de Luis XIV, un cónsul de su nación para Bilbao, D. Juan de Capeville, nombramiento al que se opusieron, eficazmente, el Señorío, la Villa y el propio Consulado¹¹⁸.

Otro tanto se hizo para Guipúzcoa, designando, para un período de tres años a D. Pedro Guillibert. Las Juntas de la Provincia, inicialmente aprobaron su implantación, pero inmediatamente el Ayuntamiento de San Sebastián manifiesta su total oposición con un conjunto de argumentos que pueden sintetizarse en: a) Que el cónsul, nada más establecerse, ya había nombrado un escribano propio al que, como primera medida, encomendó ponerse en contacto con todos los de su nación, que residían en la Ciudad, para notificarles la novedad del consulado; b) Que pretendía ejercer jurisdicción por sí, con independencia de las justicias de la Ciudad y c) Que, de partida, y para mantenerse, pensaba cobrar a cada navío, habrá que suponer que de los procedentes de Francia, que entrara en la Ciudad y Pasajes, aunque las cargas fueran a consignación de lugareños, un 2% .

Ello suponía, en opinión de las autoridades locales, un duro gravamen sobre el comercio local ya que "el principal comercio que tienen los franceses en aquella Ciudad es el de los granos que se conducen a ella, los cuales se tipifican libres de todos derechos" y aceptar los gastos del Cónsul suponía encarecer los consumos locales en una materia muy sensible. Todavía en 1713 el nombramiento estaba en suspensión cautelar; a final de aquel año se decidió, por fin, denegar el pase a los cónsules¹¹⁹.

Con todo los registros a los barcos franceses cesaron y con ello se abrió la puerta a un amplio contrabando; sobre todo si se tiene en cuenta que las relaciones comerciales entre Francia y Holanda

115. Tal es el caso de Juan van Ermelen del que hay referencias en la villa desde 1701, AFB JCR 3579/6 y aún continúa en la misma a pesar de todas las interdicciones al comercio holandés en el mismo 1706, 1707, 1710 y 1712, AFB JCR 1456/005, 648/004, 919/12 y 1598/29; parece ser que da punto a sus negocios en 1713 AFB JCR 2159/28. Ermelen parece que se inicia en los negocios como cajero de la sociedad holandesa afincada en Bilbao a desde fines del XVII "Alejandro Clerque y C^o", más adelante, cuando la firma cierra sus negocios en la villa, él se quedó en ella fundamentalmente negociando letras de cambio contra las plazas holandesas; además en 1708 aparece como traductor oficial en un pleito, AFB JCR 2937/18. En 1708 se defienden en la plaza, a través de apoderados, los intereses de Francisco Grison, mercader Flamenco, AFB JCR 2077/010.

116. Recuérdesse que como ya se ha señalado, de hecho, la guerra con Portugal se declara oficialmente el 30 de Abril de 1704.

117. Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (AHPBizkaia) 5429 Goicoechea Matías 20 Septiembre 1706. El capitán Mateo de Mello carga en el navío *San Antonio y San Francisco* entre otras cosas 20 barricas de vino con destino a Londres; el cargador principal dice: "me han pedido (los otros dueños) otorgue a favor de ellos escritura de que en caso de que se embargue dicho navío y se diere por decomiso, por razón de la dicha carga de los dichos vinos, les he de pagar 1500 escudos de plata en que se estima dicho navío y todos los gastos que se causaren por dicho embargo".

118. En Junta General de 28 de junio de 1704 se deniega por el Señorío la autorización a su implantación, AFB JCR 1099/25.

119. AGG Sec 2, Neg. 22, nº 57.

estaban prácticamente normalizadas tras la ruptura del acuerdo Anglo-Holandés de bloqueo al comercio con Francia y España.

En otro plano, algunos comerciantes locales intentaron que se adoptara una postura radical en materia de cargamentos y fletes, y la utilizaron contra navíos de Ostende, en teoría en aquel momento súbditos de Felipe V y por lo tanto, según algunos, fuera de los efectos del decreto de preferencia de cargazones; lo que nunca fue un problema mayor ya que la flota propia era escasa, lo cual puede explicar, los contados casos de conflicto por aplicación de la norma, que se presentan¹²⁰.

En todo caso el abuso fundamental consistió en el registro sistemático de los cargamentos en la búsqueda de mercaderías prohibidas, la excusa más argüida fue la del tabaco, pero no la única; también se hizo una interpretación abusiva del concepto de mercancía militarmente estratégica, cuyo tráfico estaba muy controlado¹²¹. Todavía en 1711 se daban situaciones de un cierto abuso en la visita de los barcos. Es cierto que las autoridades locales, empeñadas en preservar el comercio, “tapaban” las posibles irregularidades, frente a los intentos de las autoridades reales de “controlar” el comercio y evitar el contrabando; pero también parece comprobado que éstas se extralimitaban en sus funciones. El Alcalde de Sacas de Guipúzcoa, en concreto, se queja de que el Alcalde de San Sebastián ha permitido la huída de un navío francés sospechoso de “sacar” mercancías prohibidas, probablemente, según denuncias, dinero¹²².

Pero no sólo por ello; desde muy temprano el comercio se encontraba sumido en serios problemas por la falta de un arancel aduanero actualizado que fijara, no sólo las tasas a librar por el trato lícito, sino que además fuese lo suficientemente actualizado como para referirse a los productos que efectivamente se hallaban en el mercado. Durante años la determinación de lo permitido y lo prohibido fue ambigua. Hubo que esperar a 1709 para tener un nuevo y útil arancel.

2.2. Comercio de Neutrales

Pero un corte radical del comercio marítimo era difícil de mantener durante largo tiempo; la interdicción del trato era dañina para todos, también para quien la imponía. Por unas razones y otras el recurso puesto en práctica por el comercio para superarla, en un primer momento, un recurso que caracteriza esta guerra, aunque tenía precedentes, fue el del comercio de neutrales. El caso más claro lo plantea Francia.

Desde el principio de la contienda el bloqueo del corso tenía colapsado el comercio marítimo francés y para prevenir sus efectos, pero probablemente no sólo para ello, al principio la Corona cerraba con periodicidad todos los puertos al comercio¹²³. Ya en la temprana fecha de 1702 se cierran todos los puertos, desde Dunkerque hasta Bayona entre el 7 de Junio hasta finales de Septiembre (aunque navíos de Nantes y La Rochelle, con permisos especiales siguieron navegando), prohibición que se amplía a Octubre con la específica salvedad de que los navíos de menos 60 toneladas podían traficar entre San Juan de Luz y Brest y desde este puerto a la frontera con Bélgica sólo podían hacerlo los de menos de 25. La medida fue retomada en 1703 de Mayo a Noviembre y en años sucesivos fue continuada. En tales condiciones es cierto que se produjo un notable desarrollo del cabotaje pero las dificultades para el gran comercio fueron tales que ya para 1705 los tratantes de Burdeos solicitan a la Corte permiso para que el tráfico, incluso el de puerto a puerto francés, se haga por medio de navíos daneses o suecos¹²⁴ es decir, neutrales.

En paralelo con la aceptación de tal petición el Rey de Francia prohibió a sus corsarios el asalto a cualquier embarcación neutral que transportara mercancías francesas, españolas o de cualquiera de sus aliados, entendiéndose así incluso las lanas españolas, aunque tuvieren por destino puertos enemigos.

Por parte española curiosamente la apertura al comercio de neutrales se inicia con una acusación a los corsarios vizcaínos a los que se les imputa haber entrado en el Garona y haber apresado allí a

120. AFB Instituciones CB 034 nº11 (1706). Dicha preferencia se basaba en una Real Cédula de SM de 15 de Diciembre de 1609.

121. AFB JCR 86/8. Este caso que hace referencia al comercio de brea ilustra bien las peculiaridades del momento. La brea, considerada producto estratégico por unos países era sin embargo de libre tráfico por otros como los suecos, sus principales productores. En la tardía fecha de 1714, un navío noruego del francés Larralde entra en Pasajes con toda clase de pertrechos, pero aunque en un primer intento se le embargan, las razones para ello son de otra índole. AGG COLCI 1679.

122. AGG JA DJF p.8 r. (1711).

123. Se alega que otra razón podría ser la de dejar en tierra a los hombres de mar para hacer más fácil la recluta.

124. HUETZ DE LEMPS, Christian: *Op. Cit.*

tres navíos neutrales conduciéndolos para su venta a San Sebastián, causando con ello daños considerables al negocio bordelés. El rey ordena devolver las presas, dejar de acosar al comercio francés e iniciar, siguiendo el modelo de sus aliados, el comercio de neutrales.

Consecuentemente con ello en España Felipe V acordó en marzo de 1705 unas medidas semejantes a beneficio de unos puertos concretos entre los que se encontraba, al principio, en exclusiva para el Cantábrico, Bilbao; pero no sin ciertas condiciones entre las que destaca que la exportación de lanas podía ir compensada con la importación de productos enemigos; las mercancías enemigas así introducidas por neutrales, franceses o naturales tendrían que pagar, además de los derechos aduaneros ordinarios, un canon complementario¹²⁵. La Orden de 23 de Marzo especifica que no podrá apresarse bajel alguno de nación neutral cargado solamente de mercaderías de la cosecha y fábrica de los aliados, aunque fueran con destino a puertos enemigos. Para garantizar, en la medida de lo posible todo ello, se reforzó la prohibición a los corsarios vascos de apresar ningún navío en el interior ni a la salida de un puerto francés.

No debieron hacer mucho caso las autoridades, o al menos no sus corsarios. El 22 de Abril el Rey reprocha al corregidor que Pontchartain se siga quejando del comportamiento del corso vasco. Y va más lejos en su licencia al tráfico de neutrales diciendo que los corsarios no podrían atacar en ningún lugar a ninguna embarcación, ni siquiera enemiga, que llevara patente permiso del Rey de Francia.

En todo ello incidieron múltiples factores. Aunque no tenemos suficiente información al respecto, caben pocas dudas sobre el interés de los corsarios vascos por el puerto del Garona. Téngase en cuenta que este puerto era con mucho el más activo de toda la Francia atlántica; el año 1700 se atribuyen al puerto de Rouen unas 63.000 Tn. y al de Saint Maló 32.000 Tn.; el mismo año Burdeos movió 143.000 Tn. Un año con otro, durante toda la guerra no hubo menos de 1.000 embarcaciones entrando por el río en ningún caso; eso cuando en Bilbao la media era de 250. De modo que el punto más rentable para corsear era el entorno del gran puerto girondino.

Si el Gobierno de Luis XIV, con Pontchartain al frente, quería proteger el desarrollo del importante corso galo no tenía más alternativa que hacer una interpretación sesgada de los hechos. Exigir que los corsarios vizcaínos no atacaran a las naves de sus aliados implicaba "que los buques de guerra franceses respetaran igualmente a los buques enemigos que llevaran pasaportes del Rey de España" lo que suponía correr el riesgo de "destruir enteramente el corso francés"¹²⁶. En invierno de 1707 Madrid protesta enérgicamente ante la corte francesa por el "merodeo incontrolado de corsarios franceses" por la costa vasca.

De modo que las autoridades de ambos países, aunque oficialmente trataban de controlar a sus flotas corsarias, de hecho hacían frecuentemente lo contrario. De la misma forma que Felipe V había insistido inútilmente en que los corsarios vascos dejaran la desembocadura del Garona, Luis XIV ordenó en 1709 "a todos los buques franceses que respetaran a todos los buques vascos que llevaran pasaportes contrasñados por Felipe V". Pero al igual que los corsarios vizcaínos siguieron molestando en las rutas del comercio francés, los de Saint Maló apresaron en 1709-1710, ya lo hemos visto, navíos prácticamente en el Abra, y como se ha indicado, la corte de Paris hizo oídos sordos a la reclamación consiguiente.

Por otra parte el comercio de Burdeos estaba en aquel momento en plena transformación. Hasta entonces había sido un puerto con una dimensión marcadamente europea pero las nuevas relaciones con España, y las influyentes relaciones de los enviados franceses en la corte de Madrid, abrían nuevas perspectivas en América. Perspectivas que en Paris había especial interés en desarrollar ampliamente.

Para ello, para disponer de productos interesantes al mercado colonial, era imprescindible tener fluidos y seguros los canales de comunicación con los centros textiles de Bretaña y de Holanda; hasta 500 navíos de este último país llegó a haber en el puerto de Burdeos en 1707, todos ellos al abrigo de permisos especiales del Rey de Francia que los corsarios vascos debían de respetar.

Por su parte los comerciantes españoles veían todo ello como una intromisión en un territorio propio, y la Corona, muy en particular a partir de 1709, cuando la influencia francesa afloja leve-

125. No todas pero algunas mercancías pagaban por "indulto" o entre un 7% y un 10%.

126. KAMEN, H.: *La Guerra de Sucesión en España (1700-1715)*, Barcelona, 1974, p. 162.

mente, tampoco tenía un interés exagerado por hacer posible el cúmulo de ventajas que el comercio francés trataba de consolidar en América. De modo que estorbar el aprovisionamiento de Burdeos no era mal camino.

La autorización del comercio a los neutrales fue vista desde el comienzo como un portillo para el fraude; de hecho casi inmediatamente de su autorización tiene el rey que aclarar la finalidad del mismo dado que se produjeron abundantes movimientos contrarios a su fin.

“SM ha sido informado que algunos mercaderes habían hecho proyectos y se disponían a enviar comisiones para hacer sacar estas mercaderías (las de origen extranjero) de Holanda y otros países enemigos, por navíos neutrales, lo que es contrario a la intención de SM, que no entendió permitir a los súbditos de los Estados Neutrales de conducir las sobredichas mercancías sino con la condición de que saliesen de sus puertos (Los neutrales o los franceses) y llegasen en derechura a los del Reino, sin poder cargar algunas en los Países enemigos”¹²⁷.

Los neutrales por antonomasia resultaron ser suecos y daneses¹²⁸, pero su presencia tampoco estuvo exenta de controversia y fraudes. El caso más memorable se produce cuando se tiene la sospecha de que algunos navíos holandeses comercian en Bilbao bajo la falsa apariencia de ser suecos. No era un sospecha aislada, se trataba de un riesgo muy generalizado en parte porque era difícil distinguir “des flutes nordiques et les galiottes danoises qui sont de fabrique semblable a celles de hollandais”. Esto en lo que hacía a la fábrica del navío, pero en cuanto a su rol las dudas no eran menores: “les matelots hollandais et ceux des nations neutres, pour une corruption de langue entre les équipages parlent la même langue”. De modo que no puede afirmarse tajantemente que ni un navío ni sus ocupantes sean o no holandeses¹²⁹.

Y si ésta era la situación de los navegantes y comerciantes de los Países Bajos, no muy distinta debía de ser la de los ingleses; Jacob Sinclair, al mando de *La Fortuna* fue apresado por corsarios de Fuenterrabía llevando pasaporte y documentos falsos, daneses y noruegos, siendo como era, inglés¹³⁰.

Las condiciones dan pie a toda clase de singularidades. En Abril de 1706 una comunicación de la Corte insta a las autoridades locales a investigar a dos navíos entrados en el Abra que se dice que siendo uno español y otro danés “han llegado a la villa convoyados de un navío inglés de 60 cañones”. ¿Cómo interpretarlo?

Pero por otra parte, en sí mismos, los mecanismos de regulación del tráfico de neutrales se prestaban a irregularidades¹³¹. En Septiembre de 1711 se tiene noticia en Dunkerque de que en Ostende se están armando tres navíos holandeses con documentos falsos que acreditan cómo los mismos, a pesar de ser de fábrica inglesa, son irlandeses, con el propósito de enviarlos a Cádiz (como tapadera llevan dos capitanes uno irlandés y el otro flamenco del propio Ostende). De hecho la Cámara de Comercio de Brujas llega a decir que desde 1706, a pesar de la ruptura de relaciones los flamencos no habían dejado de enviar a España (fundamentalmente a Andalucía) toda clase de textiles, por medio de navíos neutrales, auténticos o falsos¹³².

De modo que no es extraño que las autoridades actuaran con absoluta certeza de fraude en el caso de los holandeses disfrazados de suecos, a pesar de que todas las pesquisas, registros de lonjas e interrogatorios resultaran infructuosos. Aunque la documentación no lo atestigua, caben pocas dudas de que disponían de información particular.

Por lo demás las tensiones fundamentales se vinculan a la praxis normal de un sistema que obligaba a detener a los navíos y comprobar su documentación, analizando no sólo la fábrica del buque

127. AFB CB 034 n°14, y aún se aclara más en un oficio posterior: “Que los navíos neutrales han de ser de su propia construcción y fábrica o que los que no fueren han de ser adquiridos por ellos antes de la declaración de la Guerra presente y que la venta haya sido hecha ante los oficiales públicos...”

128. Aunque ésta es una “interpretación” francesa pues hay que recordar que el 14 de Septiembre de 1702 abandona Madrid el enviado extraordinario danés, Frederick Adolph Hanse Ehrencon, quedando las dos cortes sin representantes diplomáticos, ALEGRE ALONSO, José M^o: *Las relaciones diplomáticas hispano-danesas en la primera mitad del siglo XVIII*, Madrid, 1978, p.39. En realidad en la Corte se interpretaba que, desde 1701 Dinamarca estaba alineada con Holanda y Austria, luego no era neutral. Las relaciones no se reanudaron hasta 1740.

129. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.*, p.90.

130. GUEVARA, J.R.: *Op. Cit.*, p.81 y 82.

131. BROMLEY, M.: “Les corsaires zelandais et la navigation Scandinave pendant la guerre de Succession d’Espagne. Un aspect de l’Histoire maritime de la neutralité”, *Le Navire et l’Economie Maritime du Nord de l’Europe du Moyen-Age au XVIII siècle*, Paris, pp 93-109.

132. LEFEVRE, Joseph: *Etude sur le commerce de la Belgique avec l’Espagne au XVIII siècle*, pp.16 y ss.

(que solía ser, por sus formas y arboladura, en algunos casos, muy evidente) sino también la naturaleza de su carga y la procedencia de la misma, origen y naturaleza de la tripulación... Hay que tener en cuenta además que, entre otras cosas, los beneficiarios del sistema tenían que ser los comerciantes de los países aliados, no otros que ilegalmente actuaran desde puertos amigos, pero representando a intereses comerciales enemigos.

El problema no residía en el registro, que siempre suponía un asalto al navío en alta mar y una interrupción de su viaje, sino en la circunstancia de que la más leve excusa era utilizada para dar por buena, siquiera provisionalmente, una presa. Y la interpretación de los documentos aún cuando estuvieran adecuadamente elaborados, no siempre era fácil¹³³. Conviene recordar que, en principio, la formación de los capitanes corsarios no tenía porque ser alta, que además las autoridades de los pequeños puertos de los países neutrales con frecuencia elaboraban sus pasaportes de manera deficiente, especialmente los suecos; que las presas, una vez llevadas a puerto, eran los propios tribunales los encargados de darlas por buenas y que, en resumen, los corsarios estaban deseosos de hacer negocio. De modo que los apresamientos indebidos fueron frecuentes, y los consiguientes litigios ante las autoridades competentes, como los señalados más arriba para la tardía fecha de 1711, generalizados.

La situación se complica aún más cuando el Rey, el 19 de Agosto, revocando en parte el decreto de Abril, acuerda que las embarcaciones extranjeras sí son presas válidas, aunque lleven salvoconducto del Rey de Francia, siempre y cuando su captura se lleve a cabo en alta mar y no en los ríos y rías, en los puertos o su bocanas, ni a vista de costa, sólo en alta mar.

Pero, con todas las cautelas que se quieran, el recurso a los neutrales era una mala solución, una solución insuficiente. Por una parte porque los mismos no disponían de una marina equiparable a la holandesa, y en todo caso la que tenían estaba en parte ocupada en sus contiendas propias, en la llamada "Guerra del Norte", con una Suecia inmersa en las campañas de Carlos XII y por ello enfrentada, entre otros, a una Dinamarca que, por entonces, gobernaba en las costas atlánticas de Escandinavia. Suecos y Daneses extendieron su rivalidad a los puertos en que servían como neutrales¹³⁴. Eso sin contar con que hasta Otoño de 1705 daneses y suecos no consiguieron que los ingleses respetaran el tráfico que hacían para franceses y españoles.

2.3. La apertura controlada del comercio básico. El sistema de patentes

Como sea que el recurso al tráfico de neutrales no eliminaba los múltiples conflictos y además dañaba a la propia marina, y ante los problemas generales de abastecimiento que se padecían, especialmente desde principios de 1705 la corte dio un paso adelante en el proceso de liberalización del comercio con el enemigo¹³⁵. Aunque una vez más el detonante fueron acontecimientos franceses. Más en concreto problemas del sempiterno comercio bordelés.

No había pasado un mes del decreto anterior, que limitaba claramente el tráfico lícito a los neutrales, cuando un nuevo planteamiento real de 8 de Septiembre empezaba por recordar que, como el rey de Francia había dado algunos permisos especiales a los holandeses para comerciar con puertos galos, era conveniente no sorprender la buena fe de los comerciantes, que confiados en el abrigo del pasaporte francés, aprestaran navíos cargazones para la feria de Burdeos y otros lugares¹³⁶. En consecuencia se suspendía por tres meses, y a beneficio de los holandeses, la interdicción general del comercio de 19 de Agosto¹³⁷.

Pero a lo que parece, una vez más, los corsarios vascos no obedecieron, o, al menos algunos se maliciaron que no pensaban hacerlo y así el convoy holandés que pensaba asistir a la feria de Burdeos, para el que de manera especial se había expedido la suspensión de hostilidades preceden-

133. Un navío genovés fue apresado frente a Galicia. Ante las dudas, el corsario fue ante el cónsul de su país en aquellas costas y éste incapaz de dictaminar le remite, con la presa, a Francia para que fueran las autoridades de Burdeos quienes decidieran. En todo caso el daño a los genoveses estaba hecho. AFB JCR 2937/18.

134. Por otra parte hay que recordar que entre 1709 y 1714 padecieron en el Báltico, en mayor o menor medida, un serio ataque de pestilencia que llevó a someter a cuarentena a cualquier navío del que se sospechara tal procedencia.

135. El sistema de salvoconductos o patentes ya había sido utilizado, y con notables resultados, en la Guerra de la Liga de Augsburgo y también, de hecho, al principio de la propia Guerra de Sucesión, como se ha indicado, a beneficio de irlandeses y escoceses.

136. Entre 1704 y 1712 reciben pasaporte francés 2.850 navíos holandeses; de ellos 250 para comerciar con los puertos vascos, 1750 para hacerlo con Burdeos, 948 para La Rochelle, 547 para Nantes y 73 para Saint Maló; todo un bocado que se sustrajo al corso.

137. KAMEN, Henry: *La guerra de Sucesión en España 1700-1715*, Barcelona, 1974, pp.162 y ss.

te, no se atrevió a salir. De modo que el 20 de Diciembre se ampliaba el plazo hasta el 15 de Junio de 1706 para que aquellos pudieran asistir a la siguiente feria de Marzo y retornar a Zelanda con tranquilidad. Así se esperaba contribuir a la recuperación del comercio gironдино.

La medida debió de ser eficaz, porque antes de que venciera su plazo de aplicación, un nuevo documento real ampliaba su plazo de vigencia en otros seis meses más; pero esta vez ya no se limitaba tan sólo a los holandeses sino que se extendía de forma genérica a todo el comercio extranjero que portara pasaporte del rey de Francia¹³⁸. Esta medida fue renovándose cada seis meses, sin interrupción hasta el final de la guerra.

La norma permitía el comercio de los franceses y recordaba la posibilidad de que los reyes de España dieran, por su parte, guías semejantes que los corsarios franceses, a su vez, deberían respetar de la misma manera. Y lo hicieron; inicialmente a beneficio del comercio inglés, pues aquella isla era el principal mercado de las lanas españolas y luego, a partir de 1708¹³⁹ ampliando esta cobertura a Holanda.

El Consulado de Bilbao y el resto de las instituciones del Señorío se apuntaron inmediatamente a la aplicación de tal medida y para impulsarla se comprometieron a entregar a las arcas de SM 3.000 doblones adelantados sobre lo que, de resultas de ello, proporcionaría en adelante la aplicación del derecho de indulto de las mercancías de retorno. Por su parte en San Sebastián, poco después, se reclama también la aplicación del sistema, aunque con la salvedad de que como "la Ciudad no se halla con la opulencia que se sabe hay al presente en Bilbao", sólo pueden adelantar 1.500 doblones¹⁴⁰.

No obstante ya a fines de 1705 Francisco de Bildósola, que había comprado la presa de Lacit de Alicant, el navío inglés *la Espiduel*, tras cambiarle el nombre por *Nuestra Señora de Begoña*, pedía permiso para, con una tripulación enteramente vasca, viajar a comerciar a Holanda e Inglaterra¹⁴¹. Por las mismas fechas, otra presa del mismo corsario, ésta de 100 Tn., tras diversas dudas, pide definitivamente licencia para llevar lanas y pellejos de cabrito a Londres¹⁴².

En 1706 se registra en Bilbao la solicitud cursada por Diego Allende Salazar, en primer lugar, y por Francisco de Loizaga con posterioridad, para enviar al pingüe, de fabricación inglesa que había sido apresado por una fragata francesa y vendida en Concurbió, llamado *San José* de 45 Toneladas; en una primera intención con destino a Barnestable¹⁴³, con carga de hierros, vinos y otros frutos del reino y de allí zarpar a Killiberg en Irlanda para cargar salmón, cecial, manteca y sebo que transportar a Bilbao para su beneficio.

De hecho, y en consecuencia con estas prácticas, más adelante se amplía la autorización de extraer los frutos que abundan en el Reino, como eran, además de las lanas, vinos, aguardientes, sal, aceites, pasas, agrios, castañas, avellanas y otros de ínfima o igual calidad, efectuando la extracción de ellos no sólo en navíos neutrales¹⁴⁴ sino incluso también en propios, aunque fuere con destino a países enemigos, permitiéndose también traer de éstos, por medio de los mismos navíos los géneros de

138. Los pasaportes se dan a los holandeses, por parte francesa, por Orden de 11 de Octubre y de 24 y 26 de Mayo de 1705; esto es, en clara conexión con las ferias libres de Burdeos. Aunque los primeros navíos holandeses que usan el puerto del Garona al abrigo de permisos especiales lo hacen en Junio de 1704. La posición francesa era comprensible; para ellos los transportistas holandeses y el comercio con Ámsterdam y Róterdam era vital. También lo era para España, al menos en la misma medida, el comercio con el Reino Unido.

139. LABORDA, J.J.: "El arranque de un largo protagonismo, la recuperación económica de Vizcaya a comienzos del XVIII", *Saioak*, San Sebastián, 1978, pp. 143-145. Francia había aprobado tal ampliación en Diciembre de 1706.

140. Las razones pueden ser también de otra índole, ya que el rendimiento esperado del referido "indulto" en aquel puerto y para el desarrollo supponible de la guerra, no permitía adelantar mucho más. AGG sec.2, Neg 22, Leg. 60. Según LABORDA, J.J.: *Op. Cit.*, p. 144 "Desde el 19 de Febrero de 1707 los puertos de Vizcaya fueron habilitados para la introducción de géneros holandeses e ingleses" (no sólo para la saca de lanas a cambio de frutos-bastimentos, como lo eran desde 1705). Esa orden se hizo extensiva a todo el Reino en Enero de 1710.

141. AFB JCR 1407/17.

142. AFB JCR 2917/36.

143. Posteriormente se modificó la solicitud y piden permiso para llevar a Bristol hierro y lana retornando a Bilbao con géneros permitidos. Por último el permiso se expide para ir a Waterford con vino, AFB JCR 1417/08. No debía ser el primer caso; de forma indirecta sabemos que el 15 de Marzo de 1706 salió de Bilbao, con destino a Londres, Bartolomé de Armaolea el corsario, ahora en funciones de capitán de comercio aunque no con menos riesgos, al mando, como siempre, de la *Nuestra Señora del Rosario* y el *Angel de la Guarda*, con la compañía de Francisco de la Cuadra al mando de la *Ntra. Sra. de Begoña* y el *Santo Cristo* y Pedro de Balparda con la *Ntra. Sra. de la Piedad*, todos ellos consignados a Peter y Pedro Henríquez. El navío de Armaolea no llegó; embarrancó en Saint Paul (Francia). AHP Bizkaia Leg. 5429 Goicoechea Matías 4 Noviembre 1706 y 7 de Julio 1707.

144. Como es obvio, a pesar de todas estas alternativas el tráfico de neutrales continuó en activo. En 1707 su influencia en el comercio de Bilbao es tal que incluso se asientan en ella comerciantes suecos (cosa que no había ocurrido nunca antes y que no va a repetirse en todo el XVIII) que actuaban como intermediarios en negocios con Inglaterra. AFB JCR 2050/10.

bacalao, salmón, carnes saladas, sebo, manteca, madera para pipas y cubas, todo género de cordaje, jarcia y mástiles.

Para hacer efectiva esta práctica se requería un pasaporte de la corte y un despacho del embajador de Francia; documentos por los cuales no sólo se protegía a los neutrales de los corsarios, sino también a los nacionales de la acusación de contrabando¹⁴⁵. A partir de Agosto de 1706 las licencias van concediéndose con normalidad a navíos que, por el procedimiento de compras de presas son ya de armadores vascos. En Bilbao uno de los primeros solicitará, y se le concederá, licencia para llevar lanas a Ámsterdam¹⁴⁶.

Al principio se utilizaron navíos de origen neutral, aunque fueran presas, o de fabricación aliada (franceses), o incluso de construcción propia, hasta hechos ex profeso en Lekeitio, Zumaya, Castro u otras gradas más alejadas, como Luarca¹⁴⁷; pero pronto se vio que no era suficiente y a partir de Marzo de 1707 los armadores bilbaínos irán, poco a poco, arriesgándose a pedir licencias para presas hechas al enemigo, de propiedad local, transferidos varias veces para dar a la propiedad visos de mayor garantía y para ocultar la procedencia real, hasta donde era posible en un mundo en el que la construcción naval tenía una personalidad tan acusada que era difícil ocultar la fábrica, en términos nacionales, de un vaso.

Todo ello supuso una práctica normalización del comercio; aunque lo mismo no se consigue con plenitud hasta que en 1709 se aprueba el nuevo arancel de aduanas que fija con claridad el comercio ilícito, año en el que además, hacia el final, se endurecen las condiciones de acogida de las presas francesas de corso,

“los corsarios franceses puedan venir a los puertos de España con las presas, no obstante no haberse armado en ellos, pero con la expresa calidad de que paguen los derechos pertenecientes a mis rentas reales, en la misma forma que cualquier particular comerciante, y de que se han de sujetar al registro, reconocimiento y subordinación de los Capitanes Generales, Gobernadores y Justicias de los puertos”¹⁴⁸

La conclusión evidente fue que la medida fue aplicada en contrapartida también al corso de los españoles en Francia; pero la repercusión de esta réplica fue mínima para los intereses españoles ya que eran pocas las presas que se beneficiaban en aquel país.

Así a partir de 1710, si bien irán proliferando licencias especiales de comercio, al tiempo que por una vía u otra el comercio se va normalizando, el corso fue decayendo. Algún capitán, como Andrés Escorza de Fuenterrabía, que en 1709 había solicitado patente de corso para su bergantín *San Juan Bautista y Ánimas*, a fin de año cursa una nueva petición, esta vez solicitando pasaporte para llevar un cargamento de vino a Londres en su barco, ahora sólo *San Juan Bautista*¹⁴⁹. Parece que, como el portugalujo Armaolea, se pasa del corso al comercio; aunque no cabe descartar que simultanean ambas actividades.

El sistema de pasaportes había supuesto no pocas complicaciones. En primer lugar implicaba considerables ventajas comparativas para el tráfico holandés. Los holandeses al abrigo de sus propios corsarios y de los de los ingleses, conseguían primas de seguros de tan sólo el 3%. Españoles y franceses pagaban entre un 25 y un 30%¹⁵⁰. En consecuencia obtenían en destino mejores precios y copaban los mercados. Esto no era un problema sustancial para el comercio hispano, pues las flotas tanto vascas como la del resto del Cantábrico eran escasas, pero sí situaba en inferioridad a las pocas naves que había en la matrícula y a las de los aliados franceses.

Por otro lado, un comercio de estas características abría paso a negocios de dudosa legalidad; junto a los productos de lícito trato se introducían con suma facilidad mercancías de contrabando,

145. AFB JCR 1417/008 (1707); 577/9 (1712). Lo más singular es que al amparo de tales documentos se atreven a ir a Irlanda o a Inglaterra, como hemos visto, navíos que previamente habían sido apresados a los propios ingleses.

146. Juan Esparza de Portugalete con el *Ntra. Sra. de Begoña*, de 100 Tn. y fabricación holandesa, con una tripulación local de 11 hombres. Su contrato implicaba ir luego a Leeth (Escocia), para retornar a Bilbao. AHP Bizkaia Leg 5429 Goicoechea Matias 3 Agosto 1706.

147. Ignacio Vear y Larrumbe de Bilbao recibe, en la relativamente tardía fecha de 1708 el navío de 90/100 Toneladas que había encargado construir en Luarca; lo va a llamar *Ntra. Sra. de Begoña* poniéndolo al mando del portugalujo José de la Llosa. AHP Bizkaia leg.5430 GOICOEHEA Matias 22 de Agosto 1710.

148. Citado por KAMEN, H.: *Op. Cit.*, p 179. Sacado del Archivo Nacional de Francia.

149. GUEVARA, J.R.: *Op. Cit.*, p.97.

150. HUETZ DE LEMPS, Ch.: *Op. Cit.*, p. 74.

incluidas las ideas (libros). Sin olvidar el hecho, señalado por los franceses, de que sus marineros podían cumplir, más o menos ocasionalmente, la función de espías.

El mes de Diciembre de 1710 se suprimen los pasaportes a beneficio de los holandeses¹⁵¹ y aunque se dan guías especiales para atender a necesidades reales o fraudulentas del comercio de Burdeos durante más de un año, hacia Agosto de 1712 el sistema de guías a holandeses es cosa del pasado.

En consecuencia con ello, una vez más, en 1711 se designa un nuevo visitador; esta vez con la orden de inspeccionar las casa de comercio del Principado de Asturias, los de las Cuatro Villas y el Señorío de Vizcaya. José de la Torre hace su visita en Asturias y Cantabria, pero en esta ocasión en Bilbao no le dan el “pase foral” por lo que no llegó a efectuarla¹⁵².

Es normal, en Bilbao, como en Burdeos, el comercio se resistió a todas las medidas de control; de hecho, en Enero de 1712 la Corte tiene noticias reservadas de que seis navíos procedentes del Nervión se encuentran en el puerto de Ámsterdam, donde habían acudido con lanas. Se trataba de los capitanes Lorenzo de Oyancas, Lorenzo de Loredo, Sebastián González y Cristóbal de Mello, vecinos de Santurce y Somorrostro, cuyos retornos son localizados en Castro por el Gobernador de las Cuatro Villas, quien indica que de allí habían partido para Plencia, y también que alguno había embarrancado en Mundaca huyendo de un corsario. En consecuencia ordenaban desde Madrid que a su retorno se requisaran navíos y carga¹⁵³.

De resultas de ello la Corte escribe al veedor de contrabando de Vizcaya: “Hallándome enterado de que por el puerto de Bilbao tienen los holandeses gran facilidad para introducir sus géneros por la poca rectitud con que se observan las órdenes que tengo dadas para la interdicción del comercio con éste país” exigiendo, en consecuencia el máximo rigor en la observancia de la inspección a todos los navíos llegados a la Ría¹⁵⁴.

Por las mismas fechas, Diciembre de 1711, se carga en Ámsterdam con destino a Bilbao un navío nombrado *San Bernardo* con clavillos, presillas, jícaras y platillos; en su derrota hacia el Sur, allá por el mes de mayo del 1712, es apresado por un corsario de Bayona *La Sobrepenante*, del capitán Joseph Collet, y llevada para su remate al puerto vasco francés. De modo que el comercio ilegal estaba abierto pero no sin riesgos¹⁵⁵.

Y estos riesgos tenían su precio. Los marineros que se contrataban para tales trayectos, que ya empezaban a ser regulares, tenían miedo a que sus capitanes o consignatarios les obligaran a prolongar sus viajes a zonas más peligrosas o simplemente más conflictivas y, cosa hasta entonces poco frecuente, se protocolizan contratos que regulan estas condiciones¹⁵⁶, condiciones que se suavizan si median garantías, como pueden ser, en concreto, pasaportes de la Reina de Inglaterra¹⁵⁷. De hecho las primas van subiendo: para navegar al Norte 6 escudos, para hacerlo por el Mar del Norte 6 y medio, para arriesgarse con los argelinos yendo a Cádiz 7¹⁵⁸.

Por contrapartida, a partir de Septiembre de 1710 menudearán las licencias especiales para comerciar con Inglaterra. En Bilbao desde tal fecha hasta la de Mayo de 1711, se presentan 20 licencias; de ellas 5 de navíos que procedentes de Andalucía habían obtenido previamente en aquellos puertos el pertinente permiso. Salvo excepciones como las de Dublín, Hamburgo, Terranova, Bristol y Exon, las restantes 15 son para viajar a Londres.

151. Se plantea que Francia toma tal decisión para obligar a los holandeses a abrir un proceso de negociaciones, similar al que entonces se abre con Inglaterra, con el objetivo de alcanzar la paz. BROMLEY, M.: *Op. Cit.*, p.108.

152. AHN Consejos leg. 29942 Exp. 1 1711-1712.

153. AFB JCR 577/03 y 1580/06.

154. AFB JCR 3115/12, tanto empeño y dureza está reiteradamente relacionado con el ánimo de doblegar la voluntad holandesa y obligarles a abrir un proceso de negociación conducente a la paz, AGG sec. 2, Neg. 22, Leg. 63 (1711).

155. AFB JCR 674/10.

156. Los marineros de la *San Bernardo* del capitán Francisco de la Quintana de Bilbao acuerdan que navegarían hasta Holanda y eventualmente a Arcángel; pero, aunque se comprometen a “obedecer”, en este último caso habrá de ser con la condición de que hasta Holanda el sueldo sería de seis reales de plata al mes, pero si fuera mas allá sería de seis y medio. AHP Bizkaia Leg 5430 Goicoechea Martín 24 Mayo 1710. Unos días después Miguel de Pirteguera, capitán del *San Juan Bautista*, en el mismo puerto acuerda con los marineros el viaje a Londres en seis reales, pero si de allí les enviaren más lejos, el resto había de ser a seis y medio, *Idem*. 14 de Julio 1710.

157. Los marineros del *San Juan Bautista* en ruta a Ámsterdam, y una vez allí comprometidos a navegar por los estrechos (Aunque esto es lo que dice el texto caben dudas si se refiere a los estrechos báltico o a los del Mediterráneo, que es lo más probable), sin más especificación, se ajustan para el trayecto Bilbao Ámsterdam en 6 escudos de plata y para la navegación por los estrechos en 6 escudos y medio “salvo que llevar pasaporte Mediterráneo de la Reina de Inglaterra” pues entonces sólo había de pagárseles a seis escudos. AHP Bizkaia leg.5430 GOICOEHEA Matías 1 Julio 1710.

158. AHP Bizkaia leg. 5430 GOICOEHEA Matías 19 Julio 1710.

Entre el comercio irregular y el regularizado, los intercambios con Holanda e Inglaterra llegarían a ser amplios, con no poco menoscabo de los intereses franceses, según cálculo de Laborda un año con otro se introdujeron "largamente doscientos mil metros de piezas de tejidos ingleses y holandeses en Castilla" tejidos de elaboración intermedia y, por tanto, en competencia con los bretones¹⁵⁹.

Dos años después, el 5 de Septiembre de 1712 el Rey anuncia la suspensión general de las armas entre las coronas de España, Francia e Inglaterra (no así Holanda o Portugal¹⁶⁰) por un período de cuatro meses que corría desde el antecedente 22 de Agosto. A dicha suspensión sucedía una Cédula Real abriendo el comercio¹⁶¹.

En principio la medida era sencilla, pero una vez más su aplicación resultó conflictiva sobre todo porque los agentes reales continuaron cobrando, o intentando cobrar, los indultos del 7% y 10% en concreto a los navíos que, aunque habían salido de Londres antes de la suspensión habían llegado a Bilbao después de la misma y ello porque no eran ingleses, sino españoles y lo hacían argumentando que la suspensión del indulto, en todo caso sería para beneficio de las mercancías inglesas transportadas en naves inglesas. El 1º de Noviembre el Rey tiene que precisar tales extremos.

Todo ello fue prorrogado otros cuatro meses, y así sucesivamente hasta la firma definitiva de la paz de Utrecht el 11 de abril de 1713.

Entretanto Bilbao seguía negociando, como ya había denunciado la corte, con Holanda y en consecuencia en Noviembre de 1712 un navío español, el *San Juan Bautista* del capitán Pedro de Manzanal, llega a Bilbao procedente de Ámsterdam con arpilleras para el flamenco residente en la villa Enrique Winthuysen¹⁶²; claro está que ello no impide el que la amenaza corsaria sobre estos viajes se mantenga con una cierta eficacia, sobre todo, como hemos visto, la de los corsarios franceses.

La paz con las Provincias Unidas se firmaba en 1714 y con Portugal en Febrero de 1715.

3. LA ACTIVIDAD DEL PUERTO

Ambas cuestiones, la vertiente bélica de la guerra, y las decisiones político-comerciales durante la misma, tuvieron su mejor reflejo en el ámbito en el que de hecho querían influir: en el comercio efectivo. En nuestro caso, dado el potencial del lugar y la disponibilidad de estudios y fuentes al respecto, lo vamos a ver, siquiera someramente, en Bilbao donde, consiguientemente con las medidas adoptadas la guerra tuvo efectos deseados en las dos componentes del comercio marítimo, en el tráfico y en los propios intercambios, influyendo en ambos casos en dos direcciones, la de importación y su contrapartida la exportación.

En primer lugar, para establecer los límites de un análisis como éste conviene recordar que el tráfico está sometido a variables que no tienen que ver con los hechos que analizamos y que tienen en el movimiento de navíos una gran influencia, variables vinculadas unas al comportamiento general de los puertos y otras de naturaleza más coyuntural.

Entre éstas viene al caso recordar que el mismo 1702, y por lo tanto afectando al número total de navíos que dicho año entraron en el Nervión, se produjeron, en el mes de febrero unas fuertes inundaciones en Bilbao¹⁶³.

159. LABORDA, J.J.: *Op. Cit.*, p. 145. La estimación la hace para el periodo 1710-1714.

160. No obstante ello, en Febrero de 1712 salen de Lisboa dos saetías con destino a Bilbao y carga de azúcar, AFB JCR 1022/20.

161. AFB JCR 377/15, es interesante señalar que por tales fechas se edita el libro DEFOE, Daniel: *The Trade with France, Italy, Spain and Portugal considered, with some observations on the Treaty of Commerce between Great Britain and France*, Londres, 1713. Tanto más si se tiene en cuenta que el autor estaba considerado como un experto en crear estados de opinión.

162. AFB JCR 75/25.

163. Durante los siete meses de Julio del 1701 a Enero de 1702, la media de entradas fue de 25 y los seis meses siguientes, hasta que se empiezan a notar los efectos de la suspensión radical del comercio, de 15; pues bien, en Febrero sólo entraron 5. De hecho la crecida se produjo el 26 y, desde ese día al 17 de Marzo, sólo se registran cuatro; en los días siguientes algunos de los navíos que esperaban en el Abra entraron en la ría, dando al mes de Marzo una cifra de movimientos alta: 22. Por otra parte, es sabido que en 1703 alguno de los retornos de Terranova tuvo que soportar unas duras condiciones de navegación haciendo peligrar su carga. AHP Bizkaia leg.3159 Bolivar Manuel 25 de Noviembre 1703. En Diciembre de 1705 un fuerte huracán se abatió sobre el sur de las costas de Bretaña haciendo la navegación y el meropeo por aquellos lugares, como mínimo, casi imposible. LEPOTIER, Almiral: *Op. Cit.*, p. 153 y que, por ejemplo, en Diciembre de 1706 las costas de Lapurdi fueron azotadas también por otros violentos huracanes. AHP Bizkaia Leg 5429 Goicoechea Matías 9 Diciembre de 1706.

Por otra parte, en el tráfico marítimo, al igual que en otros sectores de la economía hay también una cierta estacionalidad, fenómeno derivado de distintas influencias. En lo meramente náutico porque el estado de la mar tiene claros componentes estacionales, pero en los movimientos de un puerto también influyen las características propias de los elementos principales de su trato, en nuestro caso el hierro y la lana. El primero tenía su propio ciclo de producción vinculado con la disponibilidad de agua en las ferreñas, con lo que su época de producción era entre Octubre y Mayo, y las lanas que estaban pautadas por los períodos de esquila y por el funcionamiento de los lavaderos, por lo que Junio, Julio y Agosto eran mínimos; el máximo principal se daba en Septiembre-Octubre y el secundario en Marzo-Abril.

Es cierto que se trata de productos de exportación, pero también es cierto que según reiteradas manifestaciones de la época los navíos se llegaban al Nervión porque en su puerto encontraban productos de retorno, de modo que la estacionalidad en la disponibilidad de los mismos pautaba las llegadas al Abra, nadie deseaba permanecer mas de lo preciso en un puerto.

También es cierto que el hierro tenía sus propias condiciones de respuesta al mercado ya que, con indiferencia de las fechas de su producción, se trataba de un bien que podía almacenarse en la Rentería habilitada ex profeso en la ribera de Nervión, en el mismo Bilbao. De modo que es probable que se diera una mayor afluencia del cabotaje, del comercio andaluz americano y de los comerciantes portugueses, en las épocas de mayor oferta, pero la venta de hierro al mercado europeo, al legal, el francés, o al enemigo, estaba ligado al comercio de la lana; en otras palabras, y en el mercado internacional, el hierro esperaba a que saliera la lana.

Había, además una componente fija en las entradas bilbaínas que tenía su propia dinámica y que era, a su vez, también estacional: el negocio de Terranova, la caza de ballenas y la pesca del Bacalao. Y ello influía en sus dos momentos, en el de partida armándose los navíos en fechas fijas y llegando por tanto para ello al puerto, en los mismos meses, todos los años; y retornando de América, no en función del mercado, sino de las capturas y el clima. Fundamentalmente entre los meses de Noviembre y Enero.

La suma de todo ello¹⁶⁴ configura un perfil anual que, con salvedades¹⁶⁵ responde a un esquema muy estable en el que, al final, de hecho, la guerra parece influir menos de lo que en principio podría pensarse¹⁶⁶. El Tráfico se movía cada año, casi todos los meses, en un umbral entre el 5 y el 10% del total; aunque, en teoría los meses del verano fueran menos activos en los productos fijos y más dinámicos en el movimiento de convoyes. Y entre unos factores y otros la vida portuaria mantenía a lo largo del año una tónica media, resultado de la sucesión de los momentos de actividad especializada, equilibrada¹⁶⁷.

Lo que, por ejemplo, representa una diferencia sustancial con respecto al comportamiento ordinario del puerto de Burdeos, donde la estacionalidad, ligada al desarrollo de las ferias, configura un perfil anual muy desigual y permite, por lo tanto una actividad corsaria puntual y altamente rentable.

Por lo tanto, podemos leer los datos del tráfico en una cierta relación directa con los hechos, dando a los factores estacionales de la navegación tan sólo una relevancia relativa. De acuerdo con ello y teniendo en cuenta que en Madrid la Guerra se declara en 15 de Mayo, que la noticia llega a Bilbao el 5 de Junio y que el 20 del mismo se ordenó la incautación de los bienes de los extranjeros, se puede decir que los efectos de la guerra se fueron sintiendo de forma escalonada. La previsión de la contienda parece que mantenía en cierto grado de prevención al comercio desde el mismo 1701¹⁶⁸, pero la oficialización de la misma redujo a la mitad el tráfico de Junio con respecto al de Mayo, y aún llegó a reducirse mas a partir de Agosto.

164. Téngase en cuenta que durante los períodos de guerra la práctica del convoy influye de manera notable en la distribución cronológica del tráfico al concentrar las arribadas en función de la llegada del convoy mismo.

165. El perfil que comentamos corresponde al período de la guerra 1700-1715, con lo que los efectos de la misma influyen en su comportamiento. Pero además hay que considerar que la fecha de un asiento es algo aleatoria, a veces las asientan en la entrada y luego la repiten en la salida aunque, como es natural, cuando el asiento es único debe corresponder a la fecha de salida. De todas formas la técnica consistía en dar unos pases a los navíos para que los exhibieran en la salida del la barra, en Portugalete. Luego el contador pasaba las anotaciones al libro de cuentas de averías y, en teoría, lo hacía por orden de entradas.

166. Tanto más si tenemos en cuenta que los altos valores de Diciembre en los años normales corresponden a la tendencia de los contadores de averías de incluir en una partida general a fines del ejercicio un número elevado de embarcaciones de cabotaje.

167. En el gráfico se observa un incremento muy acusado en el mes de Diciembre, pero no es real; lo que sucede es que en los registros de averías, a veces, a fin de año se incluyen unas partidas globales. En 1708 se dice: "por once embarcaciones menores que todas importaron..."

168. El navío "La galera de Juan y Lorenzo" de 121 Tn. con 10 piezas de artillería, 6 mosquetes y 6 pistolas, al mando del capitán Guillermo Ragett, de nación Irlandés, entró en el Nervión el mes de marzo de 1701 cargado con mercancías varias y con el propósito de sacar lanas con destino a Amsterdam. En previsión de ser atacado por corsarios franceses se planteó su venta a unos comerciantes locales. En 22 de Mayo de 1702 siete días después de la declaración de guerra se presentó, de retorno de Holanda en el Abra; sus dueños se apresuraron a reclamar la propiedad y a solicitar entrada franca. AFB JCR 2182/17.

En términos de movimientos internacionales la llegada de navíos al puerto bilbaíno fue disminuyendo hasta Diciembre de 1704; pero ello no quiere decir que el comercio local adoptara una actitud pasiva ante los hechos¹⁶⁹. Desde el mismo 1702, y en línea con lo que se ha indicado respecto a la seguridad de la navegación de costa, el cabotaje fue en un aumento paulatino. Pero este recurso al cabotaje, en el que en principio incluimos las relaciones con Bayona y San Juan de Luz, aunque parece compensar las pérdidas del tráfico internacional, en realidad no lo hace.

Al dejar de llegar navíos de rutas amplias a Bilbao, se resintieron en primer lugar los mercados interiores, pero casi en la misma medida las exportaciones. Entre mediados de Enero de 1704 y Junio del siguiente año pocas embarcaciones salieron cargadas por el Abra: 7 el primer semestre y 28 el segundo, datos tanto más preocupantes para la Real Hacienda cuanto que sólo 11 de ellos sacaron lanas y de hecho tres lo hicieron con destino a Bayona, a donde también se podía llegar por tierra.

Una información privada estima que el diezmo de lanas y aninos devengado por la aduana de Orduña en 1704 fue de 1.728.819 maravedís y por la de Valmaseda, 83.232; en total¹⁷⁰ cifra irrisoria en comparación con un año normal. Si suponemos, que es mucho suponer, que los 11 navíos en cuestión sólo sacaron lanas y no hierros y, en consecuencia aplicamos todos los derechos de averías que pagan a la saca de lanas resultaría que habrían pagado por tal concepto la cantidad de 3.451 reales, que a real por saca, suponen otras tantas sacas¹⁷¹. Y si a ello añadimos que en un registro de las lonjas de los comerciantes de la villa hecho en 1705 se localizan almacenadas y sin salida 2.534 sacas y 539 sacones. No puede extrañar la preocupación de la Corte.

En Junio de 1705 se escribe a los administradores de las Aduanas con honda preocupación; incluso se llega a plantear el que se incentive a los comerciantes de lanas con beneficios fiscales atípicos¹⁷². En estas circunstancias no es extraño que los Ministros se inclinaran por aplicar también a España el modelo francés de tráfico de neutrales y aflojaran la presión sobre el comercio marítimo. Es el momento en que se reacciona posibilitando los primeros casos de licencias para Holanda e Inglaterra. Pero el recurso a los neutrales, por más que necesario, no va ser exitoso, al menos en los registros de averías las referencias son contadas; no hay referencias a navíos suecos o daneses hasta Enero de 1706 en que entra en la Ría el *Eninghert*, otros cuatro lo hacen meses más tarde, los *Santa Bárbara*¹⁷³, *Lenjenton*, *Carlos XI* y *Carlos XII* y después ninguna más.

Algunos registros sueltos van a expedirse también a primeros de 1706 pero, como ya se preveía la insuficiencia de la medida, a partir de los mismos mediados de Junio se van a ir librando ante el escribano de contrabando de Bilbao licencias para el comercio con los enemigos, pero de momento sólo a beneficio de los navíos propios y con tripulación autóctona. Decisión que, lastrada con condiciones difíciles de satisfacer, no fue tampoco capaz de resolver la situación¹⁷⁴.

El número de licencias localizadas para 1706 es todavía escaso; dos para Amsterdam, una de ellas saliendo de Gijón, no de Bilbao y otra a Londres. De hecho sólo se señala un viaje en dirección contraria, procedente de Londres, se trató de un navío que, a pesar de todo, no llegó a Bilbao ya que varó, como consecuencia de la mala mar en Arcachón¹⁷⁵.

Aunque en principio pudiera parecer que este planteamiento podría reactivar el sector de la construcción naval¹⁷⁶ no fue así. El sector no era muy capaz de satisfacer la demanda, y aunque en un

169. Toma más medidas. Este año se acordó crear un correo especial San Sebastián Bilbao, para impedir que algunos comerciantes que solían tenerlo por su cuenta, para recibir las cartas que llegaban de Flandes, tuvieran ventajas sobre los demás.

170. No hay datos anteriores contrastables pero un año normal como 1715 produjo en Orduña por diezmo de lanas más de 5 millones de reales y en Valmaseda se superó el millón. Archivo General de Simancas AGS Dirección General de Rentas 1ª remesa.

171. En 1733 primer año para el que disponemos de una información detallada sólo a Ámsterdam salieron 7.222 sacas y a Londres 3.302 año en el que se sacan 15.523 sacas y 1553 sacones, en total.

172. ZABALA URIARTE, Aingeru: *Mundo urbano y actividad mercantil, Bilbao 1700-1810*, Bilbao, 1993, p.69.

173. Capitán Eric Borgh; navío de 140 toneladas procedente de Londres con carga de tabaco de Virginia. La carga llegó muy deteriorada. AHP Bizkaia leg.5425 Goicoechea Matías 14 de Julio 1707.

174. Como ya se ha recogido, el primer caso parece ser el del navío "*Nuestra Señora de Begoña*" del capitán Juan de Escarza propiedad de D. Domingo de Ugarte y Sendegi, que salió de Bilbao con destino a Ámsterdam con 350 sacas de lana, 100 sacones y 800 quintales de hierro, con el encargo de volver por Escocia donde debía de cargar salmón. Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (AHPB) Goicoechea 23 VIII 1706. No le fue mal; repitió patente para 350 sacas, 50 sacones y 750 quintales, con el mismo programa el 16 de Febrero de 1707.

175. Es el navío *San Francisco* de Antonio Pérez; AHP Bizkaia leg.5429 Goicoechea Matías) Diciembre 1706.

176. Contamos para Bilbao con la obra de GUIARD, Teófilo: *La Industria naval vizcaína*, Biblioteca vascongada Villar, Bilbao, 1968. Pero dada la fecha en que se publicó por primera vez el tipo de información que aporta no es muy útil a este trabajo. Por el contrario los recientes y magníficos trabajos sobre Guipúzcoa nos proporcionan una visión de la situación muy ilustrativa ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval en Guipúzcoa, siglo XVIII*, San Sebastián, 1997.

momento parece que intentó afrontar la situación, los datos muestran que sin éxito. Entre 1702 y 1712 y tomando como referencia Guipúzcoa, sólo se construyeron, en sus cuatro astilleros activos en aquel momento, 20 unidades; las primeras cuatro, entre 1702 y 1703, son para el Rey. En 1703 se pone la quilla en Fuenterrabía para una nave corsaria y lo mismo se hace en 1706 con otra fragata de corso en Zumaya. Así pues, sólo 14 parecen destinadas al comercio; el año 1703 se construyó un patache en Zumaya, cinco navíos se botan en Orío entre 1708 y 1709, y tres entre 1709 y 1712 en Fuenterrabía. Si como se señala, entre tanto la construcción en Bizkaia aún fue más escasa, se comprenderá que las disponibilidades locales para hacer frente al tráfico marítimo que se precisaba eran claramente insuficientes.

La obligación de recurrir a navíos propios era prácticamente imposible de cumplir, y eso que se apeló a toda clase de subterfugios, entre los más usados las compras ficticias, pero luego, en alta mar, las mismas no servían ante la voracidad de los corsarios y la parcialidad de unos tribunales encantados de dar por buenas presas de tales características. El año 1706 parecía que el tráfico se reactivaría pero la medida no logró dar al movimiento portuario el impulso suficiente. Y si a ello se añade que la situación exterior era peligrosa, –se llega a protestar ante las autoridades francesas por el merodeo incontrolado de corsarios en los alrededores de los puertos vascos–, se comprenderá que acercarse a Bilbao era arriesgado y pocos lo hicieron¹⁷⁷.

Aunque al principio de 1707 todavía se ven preocupaciones por utilizar naves propias, a partir de este momento la mayoría inevitablemente serán presas de corso, y el sistema de licencias especiales se ampliará notablemente. Ese año se conceden en Bilbao 11 licencias para Inglaterra (de ellas 8 para buques de fabricación nacional, dos presas inglesas y una holandesa) y 5 licencias para Holanda a un navío de fabricación de Hamburgo, otro francés y tres holandeses. El arqueo total de los 16 fue de casi 1.000 Toneladas.

El corso no sólo colapsó las llegadas sino también, y en consecuencia, las salidas; las tan necesarias salidas de lanas. De hecho, si bien en 1706 el número de embarcaciones que exportaron desde Bilbao aumentó sensiblemente, e incluso superó las cifras de los primeros años del siglo, años de paz¹⁷⁸, ya en 1707 se redimensiona y se sitúa en unas cifras que van a ser prácticamente estables hasta el final de la guerra en 1715¹⁷⁹.

El recurso al cabotaje revistió sus propias condiciones. Había un cabotaje hacia la costa Oeste, hacia la Galicia en la que se capturaban presas con una relativa frecuencia, en la que faenaban marinos vascos, corsarios en los que estaban interesados capitales locales. Un tráfico que no solo conectaba con aquel reino sino que también lo hacía con Asturias y con las Cuatro Villas de la Costa de Castilla, un tráfico que se basaba en pequeños barcos por lo común de la matrícula de los puertos de origen.

Otro cabotaje, de doble naturaleza ligaba Bilbao con San Sebastián y otros puertos de la vecina Provincia. Una navegación para transportar hierro en embarcaciones venaqueras que llegaban a todos los puertos de la costa y que no se registra en las averías del consulado, y otro tráfico, casi exclusivamente de pataches, que hacía con respecto a Guipúzcoa algo semejante a lo indicado para Galicia, transportar a Bilbao productos de las presas de corso que se beneficiaban en aquel puerto, además de las labores tradicionales de comercio entre ambas comunidades mercantiles.

Pero además contabilizamos un tercer cabotaje, el que a bordo de pinazas relacionaba de forma estrecha y casi permanente a Bilbao con Bayona y otros puertos de Labort. Se trataba de un tráfico complejo ya que, por una parte revestía un carácter internacional, de aliados muy firmes, pero en todo caso entre dos naciones distintas, pero por otro se insertaba en los parámetros de una navegación de costa y en el seno de unas relaciones bilaterales que casi siempre tuvieron el tratamiento de privilegiadas.

177. Una de las pocas referencias a llegadas efectivas, no como la frustrada y ya citada de Antonio Pérez, fue la de un navío llegado de Ámsterdam con carga de cacao que entró de urgencia en Plencia con la mercancía estropeada. AHP Bizkaia leg. 5429 Goicoechea Matías 10 Febrero 1707.

178. La fuerza de las medidas liberalizadoras para el tráfico de lanas de 1705 fueron tales que en 1706, como señala Laborda, hay dificultades para encontrar fletes en la villa. LABORDA, M.: *Ob. Cit.*, p. 143.

179. Hay que contar con situaciones especiales, como la entrada en 26 de Noviembre de 1708 del navío *Nuestra Señora del Socorro* que llegó de "Aviso de Indias" al mando del Capitán Agustín Barranco, que a pesar de que zozobró en la barra lograría salvar mercancías por valor de 6.300 reales en derechos de averías; más de lo que entró en los meses de Febrero, Marzo o Abril de dicho ejercicio.

Ahora bien, y aunque tratamos ahora del tráfico y su evolución, no hay que perder de vista el hecho de que los arqueos son sensiblemente distintos, tanto los de los navíos de alto bordo como los de cabotaje entre sí. Los bergantines, navíos, saetías, fragatas etc. que sustentaban el comercio internacional podían tener los más variados arqueos a partir de las 25/30 toneladas, pero a pesar de la amplitud teórica de sus arqueos, de hecho, en la Ría era difícil que entrara una embarcación superior a las 250 Tn. ya que su calado no lo permitía, al menos no cargada. Las pinazas arqueaban entre 25 y 45 Tn., los pataches bordeaban las 20 y la mayoría de los barcos no pasaban de las 15. De modo que las cifras de tráfico, y la capacidad del cabotaje para compensar al tráfico normal, hay que leerlas a tenor de estas dimensiones. O sea, hacía falta mucho cabotaje para compensar en arqueo al tráfico normal.

Este tráfico de cabotaje que se desarrolla, entre otras cosas como alternativa parcial a un curso agobiante, fue en permanente aumento desde el mismo 1702 hasta 1708 y su valor principal además de la distribución o concentración del comercio que posibilitaba, creaba un estado de relación, de comunicación permanente y fluida por toda la costa.

El efecto de todo lo señalado sobre el tráfico no constituía en sí mismo el objetivo, ni del curso, ni de las medidas tomadas por la Corte; el fin de todo ello era incidir en el comercio que dicho tráfico hacía posible.

Al respecto, desde el punto de vista bilbaíno, los hechos son evidentes; la guerra tuvo su repercusión y fuerte, en el nivel de importaciones de la villa, y consiguientemente, ya lo hemos visto con detalle, en las exportaciones. Pero su efecto no fue duradero. Los acontecimientos tuvieron una incidencia puntual, concretamente en los momentos iniciales, cuando las medidas de bloqueo comercial fueron más radicales; pero los mecanismos correctores puestos tempranamente en funcionamiento permitieron al comercio recuperarse con fortaleza.

De hecho, algo antes del comienzo de las hostilidades, quizás en previsión de las mismas, en 1701, el grado de actividad mercantil, el volumen de las importaciones, fue inusualmente alto. Luego, entre 1702 y 1703, a pesar de un tímido recurso al cabotaje, el comercio prácticamente se hundió. Pero eso es todo, las medidas puestas en marcha para incentivar el cabotaje y más especialmente, la apertura del comercio de neutrales en 1705, permitieron una primera y rápida recuperación; recuperación que ya sabemos que fue insuficiente.

Un nuevo impulso, esta vez de mano de los pasaportes especiales, llevaba, a partir de 1706, al comercio de Bilbao a las cotas de prosperidad que señalaba el comercio de San Sebastián. Los años 1709-1710 representaron un máximo de negociación, tanto general como la exclusivamente internacional (y eso sin considerar como tal al comercio con Labort), como no se recuperaría en muchos años.

Hay además que hacer un apuntamiento significativo. Como ya se ha dicho, las mercancías transportadas por cuenta de los Reyes, tanto los de España como los de Francia, igual que los bastimentos y la sal –no así el pescado–, estaban exentos del derecho de “averías”, es decir: no se reflejan en gráfico que se inserta. Así pues, y teniendo en cuenta todo ello, mientras el ejército francés tuvo una importante presencia en España, hasta 1709, la utilización de Bilbao, el movimiento real del puerto, fue mayor que la que nos muestran estos datos.

Luego, el retorno del comercio con Holanda a una cierta condición proscrita entre 1711 y 1712 tuvo, era lo que se buscaba, sus efectos sobre la negociación de la villa. Pero ya hemos visto que se exploraron toda clase de subterfugios. Para cuando se firmaron las últimas paces, el comercio ya estaba normalizado.

Siempre se ha dicho que la Guerra de Sucesión no fue una mala época para el negocio mercantil bilbaíno y tanto los hechos como los datos lo corroboran. El comercio de la villa procuró preservar unas buenas condiciones de trato, haciendo lo posible por alejar el curso de sus intermediaciones, el propio y el ajeno; negoció bien con la Corte las sucesivas ampliaciones de los privilegios comerciales excepcionales, aduciendo, entre otros argumentos, el hundimiento del mercado lanero, y ayudando con importantes adelantos económicos, tan necesarios en una economía de guerra, a la toma de las, para ellos, más convenientes decisiones liberalizadoras.