

UN EJEMPLO SIGNIFICATIVO DEL CORSO EN LA GUIPUZCOA DEL SIGLO XVI

Por IRUNE ZUMALDE

El texto que comentamos en estas páginas hace referencia a dos temas importantes dentro del ámbito costero vasco durante el siglo XVI: el aprovisionamiento de bastimentos y las actividades de corso.

El documento en cuestión¹ se refiere al pleito entablado entre unos armadores franceses que se habían comprometido a traer vino y cereales a San Sebastián amparados bajo un salvoconducto, y una armada formada por gente de la costa cantábrica, desde Laredo hasta Fuenterrabía.

El hecho sucede en mayo de 1552 cuando Francia y España estaban empezando una nueva guerra.

Son bien conocidas las deficiencias agrícolas que caracterizaban a las provincias costeras vascas. En una época en que el pan y vino formaban parte importante de la dieta alimenticia básica, estos dos productos había que importarlos en su mayoría. Los monarcas castellanos, conscientes de este grave problema, dispusieron frecuentemente cédulas y provisiones reconociendo a estas tierras la libertad de importar trigo, vino, carne, etc., «bastimentos» a título genérico; éstos podían provenir del interior de la península o por vía marítima, lo cual resultaba más cómodo y barato. Estos abastecimientos por mar eran vitales para la costa y procedían fundamentalmente de Francia en esta época, tal y como lo atestiguan innumerables documentos. Tan es así que incluso durante los frecuentes períodos de guerra entre este país y España, el rey concedía privilegios especiales a la provincia de Guipúzcoa (caso estudiado en el presente trabajo) para importarlos.

El tráfico de estos productos lo realizaban por igual franceses

1. A.H.P.G.O., Part. Judcl. San Sebastián, Legajo 318 B, fols. 57 al 105.

y españoles. Para los barcos franceses que así venían era condición previa la consecución de un salvoconducto oficial, generalmente firmado por el Capitán General de la Provincia, las Juntas Generales o cualquier otro organismo oficial. Estos documentos debían llevar consignado el nombre del solicitante, el del barco, puerto de procedencia y destino, nombre de los armadores, plazo de validez que, una vez vendido, dejaba de ser efectivo, etc. Estos salvoconductos evitaban que las naos fuesen apresadas por las armadas de corsarios que surcaban el Golfo de Vizcaya, aunque, como veremos, no siempre ocurría así.

Las importaciones eran generalmente de vino (sobre todo de Burdeos), trigo, avena, habas, sardinas —que procedían principalmente de Galicia—, etc. En los mismos viajes también se traían otras «mercaderías», como «olonas» (lonas), lienzos, paños, cáñamo, etc.

Los beneficios de las ventas, si las realizaban extranjeros, cosa bastante frecuente, habían de ser declarados antes de atravesar la frontera, previa comprobación de que el dinero que llevaban era realmente producto de esa venta; en otros casos se obligaba a los mercaderes a invertir sus ganancias en productos locales para exportarlos.

En muchos de los contratos firmados para traer mercancías se incluían cláusulas como ésta recogida de una obligación entre dos súbditos españoles para llevar una carga a Castro Urdiales, donde se especifica que el barco va «a riesgo y ventura de mar e viento e de corsarios e de otro caso fortuito»². En otro contrato sobre el mismo asunto se dice más concretamente que el navío va a «riesgo e ventura de mar e viento e fortuna e de corsarios franceses»³. Este temor a los ataques corsarios es bien justificado, porque son muchos los casos que recogen los documentos sobre este tipo de agresiones. Pero no podemos pensar que sólo los franceses ejercían esta lucrativa actividad; son igualmente frecuentes los casos de corso por parte de súbditos del rey de España.

De hecho el corso o las «armadas», como se denomina a esta actividad en las fuentes de la época, es muy frecuente. Era una actividad legal en época de guerra y en muchas ocasiones potenciada por el mismo poder real. No son raros los documentos emitidos por el rey permitiendo la formación de armadas para combatir a las que venían de Francia o concediendo «represarias» o permisos a particulares que habían sido atacados por franceses, para recuperar lo perdido de la

2. A.H.P.G.O., Part. Judcl. San Sebastián, legajo 319 B, fol. 2 (29 abril 1553).

3. A.H.P.G.O., Part. Judcl. San Sebastián, Legajo 319 B, fol. 3 (28 abril 1553).

manera más rápida y mejor posible. En épocas de paz las autoridades vigilaban a fin de que no se armasen barcos para capturar naos extranjeras, pero muchas veces esto no se cumplía y en los casos denunciados, y ganados era la de restitución a los propietarios de los bienes aprehendidos.

Era, pues, una actividad muy habitual de los habitantes de las costas del Golfo de Vizcaya y no es raro encontrar a un honrado pescador, comerciante o incluso a cualquier dueño de nao, aun deteniendo cargos oficiales como es el caso del poderoso capitán Sancho de Alquiza, vecino de Fuenterrabía, armando en época de guerra una o varias naves, solo o en compañía, y tras estas expediciones de «captura», encontrarlos al año siguiente ejerciendo su actividad habitual.

Los fondos del Archivo de Protocolos son abundantes en referencias de todo tipo sobre acciones de corso efectuadas por españoles, franceses o vascos de ambos lados de la «muga», como es el caso que tratamos aquí.

Las relaciones entre los habitantes de las dos partes del País Vasco son muy curiosas en esta época. Amigos, socios, incluso familiares, desarrollan entre ellos todo tipo de acciones comerciales y sociales: firman contratos de compra-venta, de casamiento, de fianzas, de alquileres, etc., entre los dos lados de la frontera, que está siempre presente aunque discretamente. Pero, cuando hay guerra, el servicio al rey, y sobre todo el servicio a uno mismo, priva sobre las relaciones afectivas entre los habitantes de las dos comunidades. Y no indultan, ni unos ni otros, a sus vecinos en sus acciones de corso. Todas las presas son buenas, salvo las que llevan salvoconductos; como veremos a continuación.

La causa de este pleito parece simple a primera vista: una armada cantábrica que ataca y roba una nao francesa que traía bastimentos para la villa de San Sebastián. El pleito se inicia el 6 de septiembre de 1552 sobre unos hechos acaecidos en mayo del mismo año y se celebra ante el Capitán General de la Provincia y Alcaide de Fuenterrabía, Don Diego de Carvajal, que excusa su ausencia y delega su autoridad en su alguacil Luis Biscaino. El proceso en primera instancia acaba en marzo de 1553.

La demanda la presenta Pierres de Bocal, vecino de San Juan de Luz y Pierres de Hualde, vecino de Ustariz, mercaderes franceses que habían «afletado» un barco, que

«acusamos criminalmente a Thomas Barcot, e Miguel de Sant Esteban, vecinos de la villa de la Rentería, e a Joanes de Alchacoa, vecino desta villa de Fuenterrabía e a Antón de Altamira e Joan de Samatet, moradores en el lugar del Pasaje desta dicha villa e a Miqueo de Çuman e a Lorenzo de Alçate e a Martín de Cardel e Robert Tindall e Agustín de Soroa, capitán de su navío e a Sebastián de Gabarayn, vecinos de la villa de San Sebastian e de su Pasaje, capitanes armadores que fueron en esta guerra presente por la mar e a sus compañeros e a los demás que culpantes se allaren en el delito que por nos será recontado. E contando el caso desta dicha nuestra acusación e querella, dezimos que conforme a lo que el príncipe destes reynos d'España tiene permitido e mandado por que los subditos del rey de Francia podamos venir a esta provincia de Guipuzcoa e a otras partes con bastimentos e otras cosas contenidas en el dicho permiso, por el mes de mayo proximo que pasó deste presente año de quinientos e çinquenta e dos, cargamos en la çibdad de Burdeos un nabío nombrado María, de porte de treynta e siete o ocho toneles poco más o menos de vinos, abena e trigo para la villa de San Sebastian, en el qual venían treynta e çinco toneles de vino de Burdeos e veinte e nueve fanegas de abena e tres fanegas de trigo nuestros dentro del qual dicho nabío venía yo el dicho Pierres de Hualde con los dichos bastimentos para la dicha villa de San Sebastian, conforme al dicho permyso real e salvoconducto de vuestra señoría. E veyendo por el canal de Burdeos abaxo, junto al lugar de Mexías un día del dicho mes de mayo, los suso dichos acusados con sus compañeros e otros armadores subditos de su magestad, con poco themor de Dios e de la justia real, e en quebrantamiento de los dichos permyso real e salvoconducto, dandose fabor e ayuda los unos a los otros nos tomaron e robaron por fuerça el dicho nuestro nabío, con todo el bino e las otras cosas de bastimentos que dentro del trayamos para la dicha villa de San Sebastian, tirandonos con mucha artillería e otras armas por nos ferir e matar, no enbargante que yo el dicho Pierres de Hualde les dezía que traya bastimentos para esta dicha provincia conforme al dicho permyso, y les mostraba aquel y el dicho salvoconducto, e sin enbargo dello tomandome el dicho nabío con su carga me quitó el dicho salvoconducto el dicho Juanes de Alchacoa, e le llebó al dicho Tomas Barcot, que hera general de la dicha armada, el qual deziendo que el dicho salvoconducto no hera válido e ser presa de buena guerra, mandó traer el dicho nuestro nabío con todo lo que dentro abía haziendo partición de cantidad de ello en la mar, e lo traxieron a esta costera a donde han fecho del dicho navío e de todo lo que dentro del abí a su boluntad sin nos querer tornar ni restituyr cosa alguna».

Piden los demandantes que se les devuelvan «el navío con sus velas e aparejos e cosas pertenesçientes e los dichos treynta e çinco toneles de vino e veinte e nueve fanegas de abena e tres fanegas de

trigo e las otras cosas que nos tomaron (...) o por ellos nueve çientos ducados que estimamos valían».

Expuesto el caso por los acusadores, se llamó a los testigos que resultaron ser diecinueve, de los cuales quince habían participado directamente en el asalto. Vamos a enumerarlos brevemente:

- Martín Sáenz de Casanueva, vecino de Fuenterrabía, dueño a medias con Juan López de Echeberri de una pinaza que participa en la armada capitaneada por:
- Juanes de Alchacoa, vecino de Fuenterrabía, capitán de la nao de Casanueva, y el primero en abordar el navío francés; hijo de Antón de Alchacoa, un conocido comerciante local que también se dedicó a la pesca de bacalao en Terranova.
- Antón de Altamira, vecino del Pasaje de Fuenterrabía, capitán de otra de las pinazas de la armada, y que era un conocido armador de viajes a Terranova.
- Domingo de Bulano, Miguel de Mugarrieta y Domingo de Liçarra-ga, todos ellos vecinos de Fuenterrabía, y que fueron como marineros en el barco de Casanueva.
- Agustín de Soroa, vecino de San Sebastián, que llevaba armado el navío de Robart Tindall y Sebastián de Gabarayn, el primero de ellos un importante comerciante inglés, natural de Bristol y avicinado en San Sebastián.
- Miguel de Arsu y Martín de Larritayn, alias «Martinet», vecinos del Pasaje de San Sebastián, y capitanes de sendas pinazas.
- Lorenzo de Alçate y Martin Cardel, vecinos de San Sebastián y capitanes de sus respectivas zabras.
- Miguel de Sant Esteban, vecino de Rentería, capitaneando otra zabra.
- Juan de Héborá, vecino del Pasaje de San Sebastián, yerno de Marticho de Landrigruer, dueño de la zabra en la que navegó junto a
- Joanes de Samatet, vecino del Pasaje de San Sebastián, y que iba como capitán.
- Martín de Hernando, menor en días, vecino de San Sebastián, y piloto de la nao de Tindall, capitaneada por Agustín de Soroa.

La distribución en las embarcaciones podría ser la siguiente:

<u>Navío</u>	<u>Dueño</u>	<u>Capitán</u>	<u>Personal</u>	<u>Procedencia</u>
1.—PT	Marrin Saenz de Casanueva Juan Lopez de Echeberri	Juanes de Alhacoa	PT Domingo de Lizarraga PT Miguel de Mugarrieta P Lorenzo de Arsu	Fuenterrabía
2.—		P Thomas Barcor	PT Domingo de Bulano	Rentería
3.—	Robert Tindall P. Sebastián de Gabaraín	PT Agustín de Soroa	PT Martín de Hernando P Cristobal de Nuniart	San Sebastián
4.—	Marricho de Landriquer	PT Juanes de Sanater	PT Juanes de Héhora	Pasaje de Sn. Sn.
5.—		PT Antón de Altamira		Pasaje de Fuenterr. Rentería
6.—		PT Miguel de Sant Esteban		
7.—		PT Miguel de Arsu		Pasaje de Sn. Sn.
8.—		PT Lorenzo de Alcate		San Sebastián
9.—		PT Martín de Larritain		San Sebastián
10.—		PT Martín Cardel		San Sebastián

Hemos de aclarar que los documentos utilizan indistintamente los términos *zabra* y *pinaza*, para referirse al mismo tipo de barco; parece que el término *navío* corresponde a un barco de mayores proporciones.

P = presente en la toma.

T = testigo en el proceso.

Los demandantes acusan también a Thomas Batcor, vecino de Rentería y que para las fechas en que se celebra el juicio ya ha muerto, dejando viuda a Petronila de Isasti y, al menos, un hijo, Tomasico. Este individuo debía de ser el hijo de Thomas Batcor o Badcock, natural de Bristol (Inglaterra) y vecindado en Rentería donde poseía una posada. Era un activo mercader y «agente político», como lo califica Julio Cesar Santoyo⁴ por las actividades informativas que realizó a principios del siglo XVI para Enrique VIII de Inglaterra en estas tierras vascas.

También es acusado de participar en esta armada Miguel de Çumán, vecino del Pasaje de San Sebastián, pero presenta unos testigos para apoyar su declaración de que él se hallaba en Bretaña con su nave mientras se efectuó la toma del navío francés.

La narración que de los hechos hacen los testigos viene a ser esta:

En mayo de 1552 se organizó una armada con naos de Fuenterrabía, Pasajes, San Sebastián, Deva, Lequeitio, Laredo y Castro Urdiales para «hacer guerra contra franceses en servicio de su magestad a su propia costa dellos, con sus nabíos e zabras e gente». Se juntaron «e hicieron conserba» en la isla de Huyas⁵, «hasta veynte e dos o tres velas». Nombraron a Thomas Batcor como capitán general de la armada y a Sebastián de Gabarayn como almirante, y de allí partieron hacia las «anas de Burdeos»⁶ porque oyeron en la isla de Huyas que una flota francesa salía de Burdeos. Pasaron la noche a la entrada del canal y al día siguiente «al amanecer alçaron ancoras para yr tras una flota francesa que yba huyendo hazia arriba», pero «se les fue huyendo» y la perdieron. Entonces vieron cómo un navío que «reconosçieron ser el dicho navío francés, e fueron para él». El navío comenzó a huir y encalló en la «anguira de Mexias» bajo la fortaleza del mismo nombre.

A partir de aquí las declaraciones de los testigos varían. Algunos estuvieron presentes en la toma del barco, otros lo contemplaron desde lejos, y en esto estriban las diferencias. Parece que el hecho prosiguió así:

4. SANTOYO, Julio César, «De crónicas y tiempos británicos. Historia de una expedición militar inglesa en Guipúzcoa, junio-octubre de 1512», Bol. Estudios Históricos de San Sebastián. vol. 8, año 1974, págs. 3-71.

5. Probablemente se refiere a la isla de Uges, actualmente conocida como Ouessant, que está situada en el extremo occidental de la península de Bretaña.

6. Conocidos bancos de arena situados a la entrada del canal de Burdeos.

Al ver que la armada se dirigía hacia el navío encallado, los que ocupaban la fortaleza comenzaron a atacarles, «les tiraban con artillería y otras cosas» y «cerca de nueve oras todos los dichos armadores españoles estuvieron combatiendo con los de tierra, que les defendían el dicho nabío». Mientras tanto, parece que, acosados por el miedo, algunos de los tripulantes del barco huyeron «a tierra con el batel del dicho nabío» y uno de los testigos «cree e tiene por cierto que la gente del dicho nabío estaba en tierra ayudando a los françeses a tirar el artillería». Los «armados» gastaron en el lance «más de ocho quyntales de pólvora contra los dichos françeses».

Durante la batalla Pierres de Hualde, armador del navío francés, «fue en un esquite a la pinaça del dicho Juanes de Alchacoa y les dixo que mirasen donde iban que aquel nabío hera suyo y que traya para aca (el pleito se celebra en Guipúzcoa) bastimentos, en el que tenía salvoconducto del señor Capitán General desta Probinça».

Así las cosas, tras la larga batalla, fueron a abordar el navío. El primer barco que se «aferró» al navío francés fue el capitaneado por Juanes de Alchacoa; éste subió a bordo y encontró (según Domingo de Liçarraga) «un marinero y un grumete françeses», y según el mismo Alchacoa «se encontró con un biejo» y con Pierres de Hualde que le mostró el salvoconducto que decía: «para que el dicho Pierres de Bocal e un nabío María de Burdeos pudiesen traer cargada de vinos para España, el cual dicho salvoconducto reconoçió este confesante ser del diño señor General y save e vio que el dicho Pierres sacó un salvoconducto del dicho señor General un poco antes que este confesante fuese a la armada; y un onbre viejo que estaba en el dicho nabío, que dezía que hera maestre, dixo a este confesante que el dicho nabío hera de Marenas y no de Burdeos, y el dicho salvoconducto del dicho señor General era para un nabío nombrado María de Burdeos».

Leído el salvoconducto, se lo pasó al capitán de la armada, Tomas Batcor que dijo «que hera falso, que él haría buena la presa». Otro de los que entró en el barco, Antón de Altamira, «bió un papel que el dicho Pierres mosaba (sic) que hera salvoconducto del dicho señor General, pero que este testigo, porque no save leer, no miró lo que hera». Luego el salvoconducto pasó a manos de otro «armado» y nadie supo más de él.

Al parecer el hecho de que hubiera un salvoconducto que tenía además visos de ser legal, como luego veremos, enfrió los ánimos de los corsarios. Por lo que sabemos por los testimonios de los participantes

en la toma, sólo cinco de los barcos se beneficiaron inmediatamente de ella repartiéndose las barricas de vino, porque no llevaban «beberaje» (bebida) para su viaje.

A cargo del navío apresado quedaron los armadores de Castro y Laredo, uno de los cuales se llamaba Juan de Escalante Borroto, natural de Laredo. El barco de Alchacoa fue el único que no cedió tripulación para llevar el barco hacia España. Antes de volver, y tras «echar en tierra» a Hualde y alguno otro del navío capturado, los corsarios se dirigieron hacia Bretaña, donde al parecer hicieron por lo menos otras dos presas, un navío cargado de vinos y otro de trigo y vinos, que también llevaron los de Laredo para venderlos allí.

Tras la expedición a servicio del rey, volvieron a Huyas y regresaron hacia sus respectivos puertos, donde se encontraron con la acusación presente.

¿Qué ocurrió realmente? Hay varios puntos poco claros en la narración. Analicemos primeramente el salvoconducto:

Los demandantes presentan varios testigos para probar su validez: a Luis de Godoy, estante en Fuenterrabía, que afirma que «Pierres de Bocal y Pierres de Hualde le vinieron a rogar en compañía de Peroche de Lerinburu para que les sacase un salvoconducto del señor General, para traer un nabío de vinos e bastimientos para San Sebastián, conforme al permiso de su alteza». El accedió y consiguió el documento, firmado por el Capitán General.

Luego comparecieron Joanes de Ansogarlo y Pernautun de Sumiayn, vecinos de San Juan de Luz y también comerciantes que estaban en Burdeos de negocios, donde se les acercó Pierres de Hualde «con un salvoconducto del dicho señor Capitán General desta Provincia y les mostró aquel, que estaba firmado de su mano y refrendado al pie e sellado y les dixo cómo el quería cargar un nabío de binos e bastimentos para la villa de Sas Sebastián en virtud del dicho salvoconducto y también por el permiso que el Príncipe de Castilla tenía dado», permiso que por cierto no debía de haberse divulgado por la provincia, porque muchos de los «armados» juraron que no lo conocían. Así, por ejemplo, Martín de Larritayn dijo que ese permiso «no se apregonó en el Pasaje», lo cual justifica de algún modo que los «armados» considerasen la posibilidad de la falsedad del documento y se atreviesen a capturar el navío.

Estos dos testigos reconocieron que el documento era «del dicho

señor Capitán General, así la letra de la firma como en el sello, por que este testigo ha sacado muchos salvoconductos del dicho señor General y le ha visto firmar y a su secretario sellar». Como se ve por esta afirmación, este tipo de tráfico mercantil no era en absoluto algo aislado.

Con el documento de salvaguarda en la mano, los demandantes «afletaron» un navío de Guillaume Ergo, vecino de Burdeos, de porte de 37 o 38 toneles, nombrado María de Burdeos, y lo cargó de vinos y cereales, e «yban dentro asta siete u ocho personas syn armas en el dicho nabío, guardando el thenor del dicho salvoconducto».

Incluso tenemos la afirmación del mismo Alhacoa que reconoció como verdadero este famoso documento.

Parece, en vista de estos testimonios, que el salvoconducto era verdadero, y que los corsarios deberían de haberlo respetado. ¿Qué les llevó a desobedecerlo?

Al parecer el hecho de que desde tierra les presentaran combate y además un combate largo, soliviantó los ánimos de las tripulaciones. Si es cierto que la ley prohibía atacar a los navíos protegidos por el rey, tampoco es menos cierto que éstos no podían atacar a otras naves y que debían ir desarmados, como especificaba uno de los testigos de la acusación; pero, y muchos de los testimonios lo recogen, al parecer algunos de los tripulantes del María saltaron a tierra y ayudaron en la defensa del barco, lo cual contradecía claramente las leyes. Esta actitud sospechosa para los corsarios, sumada a los considerables gastos de munición que hicieron (más de ocho quintales de pólvora era mucha pólvora) y a la actitud belicosa que presentaba el mismo capitán de la armada, Tomas Batcor, impulsaron a los corsarios a tomar la nao y a repartirse alegremente su carga.

Pero parece que para cuando se celebra el juicio los capitanes participantes en la armada se lo han pensado mejor y casi todos afirman que, si hubieran sabido que el barco llevaba salvoconducto, no lo hubieran atacado. De hecho sólo dos admiten haber participado en los beneficios que la venta de la presa dio, pero trataremos este tema un poco más adelante.

Otra de las cuestiones que no está del todo clara es la de la valoración que del navío y su carga hacen ambas partes. Los dueños piden que se les restituya o lo robado o 900 ducados, cifra excesiva para un barco tan pequeño como es el capturado, que no pasaba de las treinta y ocho toneladas. Por otro lado la defensa de los «armados», llevada a

cabo por Martín de Viri, dice que el navío no valía más de 140 ducados: ¡ni tanto ni tan calvo! Está claro que todos mienten un poco. Si el navío llevaba 35 toneladas de vino, como todos afirman, sólo el precio de esta carga asciende a 350 ducados, ya que ese mismo año un tonel de vino de Burdeos se paga en Fuenterrabía a 10 ducados; a ello hay que sumar el precio de los cereales y el del barco, que de ninguna manera ascienden a los 900 ducados, pero que sobrepasa muy considerablemente los 140.

Tampoco está claro lo que ocurrió con la presa. Todos los testigos coinciden en afirmar que se la llevaron los «armados» de Laredo y Castro. Los demandantes acusan claramente a los «armados» de que

«porque no se supiese de la presa que asy hizieron e por benderlo más secretamente de manera que su dueño no pueda probar quienes fueron los tomadores, ynbiaron la dicha nao y binos y demás, eçeto lo que cada uno dellos quiso tomar, a Laredo».

Más tarde la acusación afirma que lo vendieron en Laredo,

«e tienen el dinero con grand secreto ascondido para azer del manta clandestinamente».

Al parecer, la venta se realizó en Laredo, pero como ya hemos dicho muchos de los participantes en la toma se echaron atrás al saber que habían cometido un grave delito, y en sus testimonios afirman no haber recibido nada de la dicha presa.

Antón de Altamira dice que la ganancia de la venta se trajo a San Sebastián donde se repartió y toco a 4 reales cada uno, cantidad un tanto escasa, pero que él no tomó nada por miedo a tener que devolverlo después.

Agustín de Soroa afirma, por el contrario, que «le ha pedido la parte de lo que le cabía del dicho nabío francés por ser a la vista a la toma del y sobre ello trata pleito con el llebador de Laredo ante el Corregidor de Viscaya».

Juanes de Samatet, Miqueo de Arsu y Miguel de Sant Esteban otorgaron un poder a Martín de Hernando y al mismo Sant Esteban para que fueran a Laredo a cobrar la parte que les pertenecía de la presa, pero, sabiendo que el barco llevaba salvoconducto, no aceptaron nada.

Sin embargo Martín de Hernando, nos dice todo lo contrario: que fue con Sant Esteban y un tal Antonio de Areystí, vecino de Deba, a cobrar las ganancias. Volvieron a casa de Hernando «donde se les dió

e repartió toda la moneda que se cobró a los dichos armadores y este testigo tomó cartas de pago dellos, y repartieron la moneda de lo que a cada uno cabía por presençia de Miguel de Achega, escribano público de esta villa». El, sin embargo, afirma que no cobró nada más que su sueldo, y que sólo Juanes de Alchacoa se negó a recibir su parte.

Al parecer, aunque los testigos están bajo juramento, no siempre dicen la verdad. El caso es que no les valió de mucho el negar su participación en los beneficios.

El pleito concluye con un ordenamiento del Capitán General acusando de rebeldía a varios de los inculpados por no haberse presentado ante su autoridad cuando se les requirió. Durante todo el pleito se suceden los encarcelamientos y las libertades bajo fianza de los acusados.

No sabemos cómo acaba el pleito, pero en un legajo del año de 1556 encontramos un documento⁷ en el que Pierres de Bocal, que trató pleito con Agustín de Soroa y consortes sobre la toma de un barco ante el Capitán General y luego en la Chancillería⁸ aparece cobrando de Martín de Hernando y otros, 332 ducados como parte de lo que le debían por la sentencia que, según parece, le fue favorable.

Así pues, por esta referencia complementaria podemos suponer que los corsarios fueron castigados a restituir lo robado, aunque no sabemos cuánto fue exactamente lo que les fue exigido.

Parece que así acabó esta expedición corsaria. Tal vez el castigo impuesto fue utilizado a su vez como aviso a futuras expediciones. El abastecimiento era algo sagrado, por ser vital, para nuestra provincia y si el rey estaba dispuesto a ceder, permitiendo todo tipo de exenciones y facilidades para que estas tierras pudiesen comer, no era cuestión de dejar que unos cuantos «armados», que además se erigían en servidores del rey, se saltasen por las buenas toda esta estricta normativa.

Pero aunque esto sirviese de ejemplo, no por ello disminuyeron este tipo de actividades. Volvemos a encontrar incluso a los mismos personajes embarcados en otras «armadas» en los años siguientes, hasta que se firma la Paz de Cateau-Cambresis en 1559 con Francia, que será la que pondrá fin, por un largo tiempo, a estas actividades entre los vecinos de ambos lados del Bidasoa.

7. A.H.P.G.O., Part. Judcl. San Sebastián, Legajo 322, fol. 27-27v.

8 Confiamos poder encontrar la continuación de este interesante pleito en los fondos del Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.

No podemos limitarnos a ver este tipo de acciones como algo meramente anecdótico. Aunque relatos como éste nos recuerdan argumentos novelescos, no son en absoluto una ficción.

Es más que previsible que el corso fuera una parte importante en la vida económica de la costa, aunque pertenecía más al ámbito de lo que hoy podríamos llamar «economía subterránea». No se ha resaltado suficientemente este aspecto de las actividades corsarias. Un estudio sistemático de las fuentes escritas de la época nos llevará a confirmar o no esta hipótesis de partida. Es nuestra opinión y así esperamos demostrarlo en posteriores investigaciones.