

CORSAIRES ET PIRATES

Qui est ce peuple qui ethniquement n'est ni espagnol, ni français, mais basque? Son pays mesure à peine cent cinquante kilomètres de long. On sait qu'il s'installa au pied des Pyrénées il y a des milliers d'années. Sa langue et son groupe sanguin, bien que nettement caucasiens, étaient ceux d'un peuple différent, sans aucune relation avec les indo-européens qui dominèrent l'Europe.

Les débuts

Les basques et la mer

Sans nul doute, les basques ont été considérés comme un peuple d'hommes qui, du fait de leur soif d'aventures ou de leur caractère entreprenant, n'ont pas hésité à s'élancer au-delà des horizons qui les étouffaient. Malgré leur amour pour leur pays, les Basques quittèrent leur terre poussés par le besoin et par leur soif d'aventures, ayant à leur actif le voisinage de la mer.

Au fur et à mesure que le temps s'écoulait, et pour les mêmes motifs, cette partie de la mer Cantabrique connut de bons exemples de corsaires et de pirates qui se mirent à sillonner les eaux que leurs prédécesseurs avaient connues et d'une certaine façon dominées. Car nous ne devons pas oublier que les pirates et les corsaires sont aussi vieux que le commerce, et très intimement liés au trafic maritime.

Les traditions concernant les voyages des marins basques et leurs rapports avec les terres du Nord sont bien connues. Mairin Mitchell nous parle de la légende selon laquelle Eber, premier roi de Kerry en Irlande, était arrivé du Nord de la péninsule ibérique. A la fin du Moyen-Age, il était notoire que Juan Zuria, premier seigneur de Biscaye, était le petit-fils d'un certain roi d'Écosse, fils d'une femme qui y avait été exilée par son père.

Selon les commentaires de Julio Caro Baroja, ce fait n'aurait pas été crédible dans une société sans une grande tradition marine. Et les marins basques n'auraient pas non plus atteint Glasgow et les îles Orcades dans leurs voyages vers le Nord s'ils n'avaient pas eu cette grande tradition marine.

Mais de la même façon que les Basques se frayèrent leur chemin, il s'avéra nécessaire de défendre la terre et la mer. L'époque vécue aux IX^{ème} et X^{ème} siècles fut tourmentée, et c'est alors qu'apparurent les Vikings, les premiers pillards qui abordèrent les côtes basco-françaises, ainsi que les Normands.

La côte basque, depuis Castro Urdiales jusqu'à Bayonne, possède de nombreux refuges, et c'est justement dans celui de Bayonne et de son port où s'installèrent les premiers pirates qui firent leur apparition sur nos côtes. A ce moment-là et jusqu'à la seconde moitié du XI^{ème} siècle,

Bayonne et son port étaient un important foyer d'attraction pour ces pirates, car il s'agissait d'un port de mer avec un grand nombre de marchands et de pêcheurs, d'un siège épiscopal et d'un noeud de communications entre l'Aquitaine, le Gipuzkoa et la Navarre. Saint Léon, qui fut l'évangélisateur et le fondateur de ce siège épiscopal, fut décapité par les pirates normands au IX^{ème} siècle.

Le défi des Normands et ces irruptions des pirates firent comprendre aux rois l'importance de la défense de leurs côtes. C'est la raison pour laquelle, au début du IX^{ème} siècle, les refuges ou ports dont on vient de parler reçurent leur reconnaissance officielle sous la forme de "fueros" (lois particulières à une ville), grâce auxquels les villes furent fondées et leur défense organisée; ils servirent également de point de départ des marchandises à l'époque de l'essor commercial castillan.

Les villes

Le "fuero" le plus ancien du pays fut celui de Bermeo, fondé en 1082. En ce qui concerne le Gipuzkoa, pendant les premiers temps, les fondations s'effectuèrent de la façon suivante: Saint Sébastien, avant 1180; Hondarribia, en 1204; Getaria et Motrico, en 1209 et Zarautz en 1237. Plus tard furent fondées les villes suivantes: Villanueva d'Oiarso en 1320; Monreal de Deva en 1346; Villagrana de Zumaya en 1347; Belmonte d'Usurbil en 1371 et Saint Nicolas d'Orio en 1379.

L'essor économique produit par ces fondations se fit évident dès le XII^{ème} siècle, au cours duquel le Gipuzkoa et la Biscaye commencèrent à prendre une signification économique importante, avec leur grand contingent de marins et de pêcheurs.

Si nous nous axons sur Saint Sébastien, son "fuero" fut le premier de la péninsule à inclure des ordonnances maritimes qui furent la base de la création d'un vrai code maritime. Il fut appliqué par la suite à toutes les communes du Gipuzkoa. Grâce au "fuero", le port de Saint Sébastien devint une sortie naturelle des produits de la Castille, qui se transforma dans le temps en une grande puissance exportatrice, de laine principalement. Le caractère nettement commercial que prit progressivement Saint Sébastien, outre la prospérité qui s'ensuivit, attira vers nos côtes les pirates et les corsaires, toujours amis des biens d'autrui.

Loin de nos côtes

Les marins basques se firent voir sur toutes les mers connues, et certains d'entre eux non seulement comme commerçants. En 1282, un corps de volontaires basques prit une part active dans la conquête du Pays de Galles aux côtés de l'armée anglo-normande. Un chroniqueur de Gênes racontait en 1304: "...des gens du golfe de Gascogne sont passés par le détroit (de Gibraltar) avec des navires appelés coques et ils pillèrent nos vaisseaux en causant des dégâts".

Au bas Moyen-Age, les Basques travaillent comme transporteurs des commerçants italiens, et font communiquer la mer Méditerranée avec d'autres régions de l'Europe du Nord. Lorsque les Catalans avaient besoin de nefes à bords élevés, ils venaient les chercher dans les ports du Nord, au Pays Basque, par exemple. Cela impliquait que les Basques les montaient, les équipaient et, selon les coutumes de l'époque, les louaient aux rois et aux étrangers.

De la Méditerranée à l'Atlantique, les marins basques furent aperçus en 1393 pendant les reconnaissances des îles Canaries, et plus tard à bord des expéditions vers le golfe de Guinée.

En ce qui concerne la présence de marins basques dans ces régions, rappelons que, selon Carlos Clavería, il existait à Cadix un collège de pilotes basques depuis des temps immémoriaux.

A mesure que le temps passait, la participation basque dans les guerres qui affrontèrent les anglais et les français aux XIV^{ème} et XV^{ème} siècles fut manifeste. Pendant la Guerre de Cent

Ans (1337-1453), les Basques s'enrôlaient sur les vaisseaux français, en vertu de divers traités signés entre eux.

La flotte commerciale du Pays Basque se transforma en une vraie puissance. Au XIV^{ème} siècle l'union de notre marine fut scellée à tel point que les Basques établirent leur propre Consulat à Bruges, dans le quartier des "easterlings".

Mais un d'autres théâtres d'opérations et d'autres activités retiennent notre attention.

Les navires

La construction navale

La construction navale sur le littoral basque se remonte au commencement de l'activité des Basques comme pêcheurs et commerçants.

Mais ce fut la présence des Vikings et des Normands à l'embouchure de l'Adour ce qui fit que très tôt les navires basques furent grées comme vaisseaux de guerre. Au XI^{ème} siècle apparaissent les premières coques; elles vont renfoncer les principes de l'art de la navigation sur lesquels vont se construire tous les types de navires.

Au cours de cette première période et jusqu'à la moitié du XVI^{ème} siècle, les constructeurs étaient propriétaires de leurs navires. Plus tard se développerait l'industrie basque de la construction navale qui arriva à sa plénitude au XVI^{ème} siècle, par la conjonction des facteurs tels que l'abondance des forêts de chênes et de hêtres, la tradition marine, les bons artisans, l'existence des ports et la présence d'une bourgeoisie entreprenante, ainsi que par la découverte de l'Amérique, qui déplaça le commerce vers l'Atlantique. En outre, la Couronne adopta une politique protectionniste, comme il s'ensuit des ordonnances de l'année 1500, où les Rois Catholiques déclarent..."aucune marchandise ni bien ne seront chargés sur des nefes étrangères s'il y a des nefes autochtones..."

C'est pourquoi les Basques étaient les armateurs favoris et au XVI^{ème} siècle leurs chantiers navals approvisionnaient l'État et les provinces basques. L'on construisait des navires pour la Couronne, pour l'Amérique, pour le commerce international, pour la chasse et la pêche en Terre-neuve et pour le cabotage sur les côtes du Golfe de Gascogne.

Vers la fin du XVI^{ème} siècle l'on remarque une certaine baisse dans la qualité des navires construits; sans doute par le fait que les navires étaient faits sur commande et que le constructeur n'était plus le propriétaire, la fabrication était quelque peu délaissée. A partir de ce moment il est possible de parler d'une industrie navale en tant que telle.

Des circonstances d'ordre international, comme la défaite de l'Invincible Armada, pour laquelle le Roi avait réquisitionné un grand nombre de navires basques, eurent des répercussions dans cette activité, et le XVII^{ème} siècle connut une époque de crise dans le Gipuzkoa et en Biscaye. Au Labourd cependant, c'était le contraire; l'Arsenal du Roi se trouvait à Bayonne, où se construisaient les nefes de la Flotte Royale française.

Au XVIII^{ème} siècle, l'évolution de la navigation et de l'architecture navale ouvrit la voie à des navires plus longs et plus perfectionnés, de la main de Gaztañeta de Motriko principalement. Les chantiers navals basques reprirent la première place, surtout l'Arsenal de Zorrotza, et le XVIII^{ème} siècle constitue une époque de renaissance en ce qui concerne les progrès techniques et l'aspect quantitatif. A cette époque, la "Real Compañía Guipuzcoana de Caracas" met à profit ces moments de prospérité en encourageant la construction navale, à Pasajes principalement. Vers la fin du siècle une période de stagnation et de récession s'installe.

La construction navale signifia une grande diversification des activités, car elle fut à l'origine de la création de métiers tels que les charpentiers, les canonniers, les cordeliers, les forgerons, les fabricants de voiles, etc.

L'armateur jouait un rôle important dans la construction navale, surtout en ce qui concernait les nefs corsaires. C'était l'armateur qui équipait et gréait le navire et qui l'exploitait. Il était fréquent que les armateurs fissent partie des grandes lignées de la noblesse locale, comme Alonso de Idiaquez, surintendant de l'Escadre du Nord au XVIème siècle, qui utilisa les lettres de marque. Mais les plus nombreux faisaient partie des couches inférieures des gentilshommes, peu nantis, qui gréaient des navires petits ou moyens. A Donostia-Saint Sébastien il y avait des armateurs professionnels étrangers, et à Bilbao les armateurs furent les commerçants, étrangers ou pas.

Les chantiers navals

Les chantiers navals les plus habituels étaient des installations simples situées sur la côte ou sur les rives d'un fleuve, et avaient un caractère provisoire. Quant aux chantiers navals royaux, ils étaient plus grands et plus complexes.

Les principaux chantiers du pays se trouvaient sur les marges de l'Adour et du Nervion; dans le Gipuzkoa, nous connaissons les suivants:

A Zarautz les navires étaient fabriqués à divers endroits, et parmi eux à Gurtarte et dans les chantiers de la ville, près du Palais des Zarauz; ces navires étaient plus tard vendus à Séville pour le commerce des Indes.

A Lezo, Pasaia et Rentería, il y eut un chantier de fabrication de galions appartenant à la Flotte de Sa Majesté. Le Chantier Royal de Pasajes fut fondé en 1597. On y construisit le Vaisseau Amiral du Roi de mille cinq cents tonnes.

A Astigarraga il y avait des maîtres charpentiers à Arcaiza, près du ruisseau qui descend de la maison Aramburu, dans ce que l'on appelle "le vieux chantier naval".

A Donostia-Saint Sébastien l'arsenal était situé sur la plage de la Concha et le chantier naval à Anoeta.

Depuis les plus anciens temps se trouvaient les chantiers de Mapil à Usurbil, ceux d'Hondarribia et ceux de Santa María de Motrico.

Types de Navires

Les bâtiments construits dans les chantiers navals de nos côtes et qui furent utilisés à un moment donné par les corsaires basques furent les suivants:

- Coques. Nefs à un seul mât, d'origine nordique, très répandues au XIVème siècle; elles étaient déjà munies d'une barre d'étambot et servaient aussi bien à la guerre qu'au commerce.
- Hourques. Bâteaux d'origine hollandaise, très larges, avec une grande capacité de charge et généralement utilisés pour le transport et le commerce.
- Caraques et caravelles. Navires longs et fins, à deux ou trois mâts et hune, à voiles latines et plus tard carrées, avec un seul pont et un éperon à la proue. Appropriées pour les expéditions, elles furent surtout utilisées aux XVème et XVIème siècles.
- Nefs. Il s'agit d'une évolution des caraques, à deux ou trois mâts, et un bord élevé d'une grande capacité, et très fortes afin d'affronter les ennemis et les tempêtes.
- Galion. Voilier de XVIème et XVIIème siècles, muni de quatre mâts au maximum et un beauprès, avec plusieurs ponts et un fort tonnage, très approprié pour les traversées océaniques, pour lesquelles il adopta des lignes et des gréements qui par la suite feraient évoluer ce bâtiment. Les galions effectuaient la course aux Indes et copiaient de la galère sa sveltesse et sa légèreté, en adoptant les voiles rondes.

- Pataches, Pinasses, Fustes, etc. Il s'agissait de bateaux de moindre importance, qui servaient aux débarquements, aux liaisons ou à surveiller les navires de la Flotte et qui, par extension, donnèrent leur nom à d'autres bateaux de petit tonnage. Sur nos côtes, les vieux navires utilisés pour le cabotage ou à d'autres fins s'appelaient pataches.
- Frégates et Navires. Bâtiments déjà fort évolués, de grandes dimensions et long déplacements.

Il n'y avait pas de bâtiments spécialement conçus pour les équipées de corsaires, et jusqu'au XVII^{ème} siècle, les navires de guerre et les navires marchands ne pouvaient même pas se différencier entre eux. La loi signalait uniquement que les bateaux corsaires devaient être "des navires de moins de trois-cents tonnes", et ce fut presque toujours ainsi, outre le fait que sur les côtes françaises il était plus pratique de naviguer à bord de navires plus petits. Les bâtiments corsaires pouvaient être achetés mais ne pouvaient jamais être étrangers.

Les corsaires basques

Notes préliminaires

Le Gipuzkoa a toujours eu le dos tourné à la longue épopée vécue par un grand nombre de ses ancêtres sur les côtes et les mers, épopée décrite de manière exceptionnelle par les quelques descendants de cette légion de navigateurs, pêcheurs, constructeurs de navires et corsaires qui depuis lors cessèrent d'être les acteurs principaux des actions qui les mobilisèrent.

Il a suffi que les trois derniers siècles d'histoire s'écoulent en silence pour effacer presque totalement l'identité basque de leurs signes de vie maritime.

En ce qui concerne les corsaires basques, ce silence est compréhensible, dû en partie à l'obscurité qui a entouré beaucoup d'entre eux. Selon Michel Iriart, la raison résiderait dans la coutume de beaucoup d'armateurs de brûler tous les documents qui faisaient référence à ceux qui les enrichirent. D'autre part, un grand nombre de corsaires ne se distinguèrent que lors d'une seule traversée, et avec cette information il a été impossible de fouiller davantage dans leurs origines, leur vie et leurs campagnes antérieures et postérieures au seul fait qui leur donna la renommée.

Il faut souligner que les corsaires naquirent avec une vocation maritime et non pas pour piller, car la pêche fut au début leur activité fondamentale. Nés entre la montagne et la mer, celle-ci leur était trop proche et un grand nombre d'entre eux se consacrèrent au commerce et à la pêche. Plus tard ils armèrent leurs navires pour se défendre contre les dangers que représentaient les pirates étrangers, et ce ne fut qu'après s'être armés qu'ils se consacrèrent à la piraterie pour leur propre compte.

C'est ainsi que les corsaires, outre à la pêche et au commerce, se livraient au pillage. L'une des raisons de cette occupation furent les "lettres de marque", c'est-à-dire la permission accordée par un roi à ses sujets marins de poursuivre les ennemis de la Couronne jusqu'à s'approprier de ce que ces derniers transportaient. Un corsaire avait la permission d'un roi pour voler et un autre roi pouvait le pendre pour la même raison.

Le corsaire était différent du pirate dans la concession de cette permission. C'était le corsaire qui recevait les lettres de marque de la part du roi ou d'un gouvernement, afin de faire la guerre contre une autre nation ou afin de troubler son trafic commercial. Le pirate était un voleur qui volait aussi en mer, mais sans aucune permission.

Les lettres de marque

Au premier quart du XVI^{ème} siècle, la France et ensuite l'Angleterre –avec la permission de leur roi- furent les premières à utiliser les corsaires contre l'ennemi qui était alors le trafic espagnol des Indes, passant par-dessus les bulles du Pape et les interdictions du Conseil des Indes et de la “Casa de la Contratación”, et se battant contre le monopole exercé par l'Espagne sur des colonies riches en argent.

Les rois espagnols trouvèrent un moyen utile d'empêcher les pillages et de gêner le commerce de ses ennemis en accordant leurs lettres de marque aux vieux et aguerris loups de mer qui peuplaient les villes de la côte basque pour attaquer et piller les nefes ennemis. La Couronne les protégeait à condition de déranger les ennemis à bord de leurs navires; les Basques commencèrent donc à se consacrer à un emploi tout aussi lucratif, surtout lorsque ce n'était pas l'époque des baleines.

Les premières lettres de marque ne furent accordées aux basco-français qu'en 1528, bien que les labourtants furent de tout: corsaires, pirates, filibustiers et boucaniers. Dans nos provinces, nous avons des témoignages de la fin du XV^{ème} siècle, comme les Brevets accordés en 1497 et en 1498 par Ferdinand le Catholique, qui permettaient aux habitants du Gipuzkoa et de Biscaye d'exercer comme corsaires sans aucune restriction.

Étudions une lettre de marque. Comme exemple, nous allons citer celle de la frégate “Nuestra Señora del Rosario”, construite au XVII^{ème} siècle à Donostia-Saint Sébastien.

“En vertu de la présente lettre, je permets au capitaine Pedro de Ezábal, conformément aux Ordonnances Corsaires du 29 Décembre 1621 et du 12 Septembre 1624, de faire la course avec ladite frégate, équipée d'hommes armés, d'armes et des munitions nécessaires, et de parcourir les côtes de l'Espagne, de la Barbarie et de la France, de combattre et de s'emparer des vaisseaux de la nation française qu'ils rencontrent, à cause de la guerre déclarée contre cette Couronne et des vaisseaux des corsaires turcs et arabes, ainsi que d'autres navires ennemis de ma Couronne Royale, en déclarant toutefois qu'il ne pourra se rendre avec sa frégate ni longer les côtes du Brésil, des îles Terceiras, de Madère et des Canaries, ni les côtes des Indes sous aucun prétexte...

Fait à Madrid, le 28 août 1690.

Moi, le Roi”.

Les marchandises volées étaient remises par les corsaires aux autorités, à la Justice Royale ou aux gouverneurs de la province.

Il arriva cependant que certains corsaires continuèrent leurs pillages, tantôt sans attendre la dispense royale, tantôt avec leurs lettres de marque périmées, et tantôt pendant des époques de paix entre l'Espagne et ses ennemis. Ils étaient très peu respectés et furent appelés “pirates”.

Dans le Gipuzkoa notamment, les lettres de marque étaient fournies dans un premier temps par la Mairie de Donostia-Saint Sébastien, jusqu'à ce que quelques années plus tard, le Consulat s'en occupa aussi, et les deux se prononçaient sur la légitimité de chaque capture qui rentrait au port. Par la suite, ce furent les Ordonnances Corsaires Royales qui déterminèrent le partage du butin. D'après elles, l'artillerie et les prisonniers correspondaient à la Justice Royale, tandis que le vaisseau et ses marchandises étaient destinés à la famille corsaire, qui les partageait de manière proportionnelle entre les armateurs, le capitaine et tout l'équipage, selon l'ancienneté de chacun à bord du vaisseau.

Les lieux où ils opéraient et leurs façons d'agir

L'adresse des hommes, la hardiesse des capitaines et la cupidité des équipages, y comprise celle des armateurs, étaient des conditions que ces navires remplissaient pleinement pour exercer comme corsaires et pirates.

Après leur établissement, le nombre de corsaires basques augmenta rapidement et se situa tout au long de la côte basque; leur champ d'opérations s'élargit en conséquence.

Les bases principales des corsaires du Gipuzkoa se trouvaient à Donostia-Saint Sébastien, Pasaia et Hondarribia, et leur domaine d'activités s'étendait au début jusqu'à la Manche en Angleterre. Plus tard, ce domaine s'accrut vers le nord de l'Europe, les côtes de l'Amérique et celles de la Barbarie, en Afrique du Nord.

Les navires des corsaires étaient de propriété privée et frétés par leur propriétaire. Ils étaient choisis par leur vitesse et leur petit tirant d'eau.

La méthode principale de combat était l'abordage, combiné avec l'usage de l'artillerie. De toutes façons, ils n'étaient pas excessivement armés; ils confiaient leurs victoires aux abordages, évitant ainsi que le navire arraisonné ne subisse de dégâts, car ils devaient le vendre par la suite. Normalement, ils préféraient au guet, c'est-à-dire qu'ils naviguaient à la recherche de leurs proies au lieu de les attendre à un point déterminé, bien qu'ils combinaient les deux tactiques. Parfois, ils attendaient au port les informations concernant les navires marchands ennemis. Les corsaires naviguaient surtout en solitaire, quelquefois à deux, et très rarement, lorsque l'ennemi était très fort, par groupes plus grands, en petites flottes, où la juste distribution des prises était difficile et le butin était moindre.

Ils simulaient parfois aller à la chasse à la baleine pour se saisir des bateaux de pêche anglais et français; ou bien encore ils s'emparaient des cales des navires marchands chargés de vin, de toiles, de soies, de brai de goudron et de résine. Pour se défendre, les navires attaqués formaient des convois et obligeaient donc les corsaires à organiser des plans pour s'en emparer. Une autre forme de butin était la rançon, c'est-à-dire l'échange des prisonniers faits par les corsaires pour de l'argent ou bien parfois l'échange de ces prisonniers par des personnes déterminées.

En dernier lieu il faudrait signaler l'importance des corsaires, surtout en ce qui concerne nos côtes, si nous faisons référence au nombre de corsaires qui y vécurent.

Il semble que les équipages des navires corsaires furent très nombreux. Dans le Golfe de Gascogne et au cours du XVII^{ème} siècle, qui fut le siècle d'or des corsaires basques, les équipages des navires corsaires étaient proportionnellement plus nombreux que ceux de la Flotte Royale.

Au cours des expéditions lointaines, ce nombre se voyait réduit par la nécessité d'un approvisionnement plus important.

Les expéditions corsaires exigeaient donc un grand nombre d'hommes d'équipage et la population basque n'était pas si nombreuse; il fallut donc avoir recours aux levées. Le navires corsaires en actif, bien que très nombreux, étaient limités par le manque d'hommes, et ne sortaient que lorsque les équipages des autres navires qui étaient partis en mer revenaient.

La vie à bord

L'équipage

Parmi l'équipage d'un grand navire corsaire, la figure principale était le capitaine, qui faisait d'intermédiaire entre les armateurs et les hommes d'équipage. C'était lui qui décidait d'entrer en combat et qui faisait respecter la discipline à bord. Le lieutenant de vaisseau remplaçait le capitaine en cas de maladie ou de mort de ce dernier, et faisait l'un des quarts. Le maître de frégate contrôlait la navigation et administrait les vivres. Le pilote dirigeait la navigation et donnait les ordres aux timoniers. Le contremaître dirigeait les manoeuvres sous les ordres du capitaine et c'est lui qui était le responsable du gréement et de la protection contre les incendies. Le gardien était son assistant; il s'occupait du nettoyage du vaisseau, des petites barques et des mousses. Parmi les marins, il y avait trois catégories: les marins, les mousses et les moussaillons; les deux premiers s'occupaient des voiles et de la navigation en général, et les derniers s'occupaient du nettoyage, des repas, des cordons des cordages et des prières à bord. Il y avait aussi le sous-officier d'artillerie, qui prenait soin de l'artillerie, les artilleurs, les soldats d'abordage, le charpentier,

l'aumônier, le greffier et le chirurgien. Il fallait également inclure deux métiers caractéristiques des navires corsaires: le caporal de prise, qui gouvernait le navire capturé jusqu'au port où il le vendait, et le surveillant de la frégate, qui contrôlait tout ce qui se passait pendant la traversée ainsi que le comportement de l'équipage, et qui empêchait de commettre des fraudes.

Dans les navires plus simples, cet équipage était réduit aux postes indispensables.

La provenance des hommes d'équipage était locale ou zonale. Ils venaient parfois d'autres zones de la province et même d'ailleurs. Il y avait des étrangers, tels que des labourtins, des flamands et des irlandais, mais ce n'était pas habituel. Cependant il était fréquent que le pilote fut français, afin de pouvoir agir dans la zone française et parce que la plupart des marins basques étaient meilleurs aux cordages qu'au pilotage. La plupart ne comprenait pas le castillan, tandis que les marins plus expérimentés étaient bilingues. Leur extraction sociale était basse, et très peu savaient écrire.

La vie à bord

La vie quotidienne à bord de tout corsaire ou marin basque se déroulait de la façon suivante:

Les marins vivaient sur le pont. Pendant la journée il y avait plusieurs quarts à faire, de quatre heures chacun. Le travail commençait à l'aube: nettoyer les ponts, raccommoder et hisser les voiles, grimper le long des mâts et assurer les cordages. Toutes les demi-heures un mousse annonçait l'heure, accompagnée d'un Pater et d'un Ave Maria.

Le matin, le marin gardait le tapis ou la couverture où il avait dormi, étalait ses vêtements, se lavait dans un seau, prenait un petit déjeuner frugal (biscuits, quatre-quarts, ail, fromage et quelques sardines grillées), écopait l'eau que la nef avait recueillie pendant la nuit et mettait de l'ordre dans sa malle ou son coffre. Celui-ci contenait les vêtements propres à tout corsaire ou marin: une chemisette en laine, une chemise, des chausses, un capuchon ou une cagoule, et peut-être une pélerine courte et un bonnet. Chacun était habillé à sa façon et seuls les marins basco-français connurent l'uniforme à partir du XVII^{ème} siècle. Les capitaines et les officiers étaient plus élégants.

Leurs besoins naturels étaient satisfaits directement dans la mer; pour ce faire, les marins s'accrochaient aux cordes du gréement ou de la planche qui était suspendue au-dessus des vagues et qu'ils appelaient "Komunak" ou "los jardines".

Le seul repas chaud était celui de midi. A cet effet, un marin cuisinier avait la permission de faire les repas sur le pont dans d'énormes chaudrons en fer placés sur un brasier. La nourriture était abondante mais monotone. On utilisait de l'huile, de l'ail, des haricots, des fèves, des pois chiches avec de la viande séchée ou boucanée, du lard, de la morue ou des sardines séchées, de la viande salée, du quatre-quarts ou des biscuits de farine de blé, le tout stocké dans la partie la plus sèche de la nef. Le miel remplaçait le sucre et le vin était rationné par homme et par jour car il était cher. Chacun recevait sa portion dans une écuelle en terre cuite ou dans une assiette en bois; une cuillère en bois et un poignard complétaient la vaisselle. On profitait de l'heure du repas pour faire un peu de tapage.

On dormait sur le pont, chacun dans son coin. Il n'y avait que le capitaine qui avait sa chambre à lui, et ce uniquement au cours des derniers siècles des équipées corsaires. Pas de lits, mais des hamacs.

Avant de faire les quarts pendant la nuit, l'on convoquait pour la prière. Un couple rituel résonnait ensuite toutes les demi-heures, et le timonier et la vigie étaient remplacés toutes les heures.

Le manque d'hygiène, l'entassement sur le pont et les repas monotones étaient d'excellents bouillons de culture pour les maladies. La mauvaise nutrition les rendait très peu résistants aux maladies, et le danger de périr d'une épidémie déclarée à bord était grand. Le scorbut, qui n'avait pas encore été découvert, et qui était dû au manque de vitamines, était la maladie la plus habituelle.

Seuls les officiers avaient des provisions personnelles (figues, raisins secs, confitures, raisins,...) qui contenaient certaines doses des vitamines nécessaires. La syphilis fut une autre maladie très commune, qui sévit particulièrement au XVIème siècle.

Le barbier était la personne à bord qui s'y connaissait le mieux pour soigner les malades. Une grande partie de son travail consistait à extraire des objets, à cicatriser et à cautériser des blessures et à coudre ou couper des membres. Le traitement se limitait aux saignées, aux médecines végétales..., et le trousseau était composé par un mortier, des espèces, un découpeur, des plantes médicinales et de l'eau-de-vie.

La discipline et les prisonniers

A bord des vaisseaux corsaires basques, les marins ne pouvaient être condamnés à mort, aussi grave que fut leur faute. De sorte qu'étant libérés de la crainte des châtiments durs ou les plus extrêmes, les hommes d'équipage faisaient très souvent preuve d'une grande indiscipline. Il y avait cependant des punitions, comme le passage sous la coque, qui pouvait être assimilé parfois à la peine de mort. En contrepartie, les basco-français étaient plus durs aussi bien dans leurs coutumes que dans leurs châtiments: le châtiment corporel et les rites d'initiation –attacher le nouveau au mât pour le frapper- subsistèrent malgré l'interdiction des autorités. L'assassin était attaché au cadavre de sa victime et était jeté par-dessus bord.

Le traitement donné aux prisonniers était indulgent s'il s'agissait d'européens. Ceux qui n'avaient pas offert trop de résistance étaient libérés; on leur donnait des vivres mais on ôtait les biens à ceux qui avaient bien combattu. Le châtiment réservé aux ennemis qui avaient essayé de détruire leur propre vaisseau pendant le combat était la pendaison, bien que plus tard elle fut remplacée par les coups de fouet.

Les croyances

Le monde marin basque n'est pas aussi riche en mythes et en légendes que le monde de l'intérieur. La tradition mythologique marine basque a toujours été assimilée à celle d'autres régions en bordure de mer. Et les corsaires basques croyaient aux mêmes choses que le reste des gens de mer de nos côtes.

Tout le Pays Basque a connu une grande tradition en ce qui concerne les sorcières, un monde ingénu qui n'avait presque rien à voir avec le satanisme. Ces croyances étaient profondément ancrées non seulement dans le Pays Basque rural de l'intérieur, mais aussi sur la côte.

Zarautz, Getaria... sont des villes fortement enracinées dans la croyance des "sorginak", dont les traditions, légendes et histoires sont intimement en rapport avec la vie quotidienne et la dynamique propres à une société de marins. Il s'agissait très souvent d'un monde à moitié caché par la peur et la crainte qu'inspiraient ces "sorginak", "laminak" ou "gaizkinak". "Direnik, ez da sinistu bear; ez direla ez da esan bear" ("Il ne faut pas croire qu'elles existent; mais il ne faut pas dire qu'elles n'existent pas"). Les "arrantzaletas" (pêcheurs) de la côte ne mentionnaient jamais les sorcières, et si leurs femmes parlaient d'elles pendant qu'ils travaillaient, ils cessaient de pêcher. Selon ces traditions, les sorcières, transformées en vagues, poursuivent les pêcheurs et les marins. A Saint Jean de Luz, les sorcières "se vantaient d'avoir volé jusqu'en Terre-neuve (depuis leur village); elles montaient jusqu'aux mâts des navires et jetaient leurs mauvais sorts sur les marins et les pêcheurs avec leurs poudres diaboliques". Elles provoquaient aussi des tempêtes, comme le prouvait le naufrage du navire "Marticot" de Ciboure. C'est ce que l'on déclara devant le juge français Pierre de Lancre au cours du procès qui leur fut instruit.

D'autres croyances caractéristiques de la côte furent les sirènes et le "traganarru". Ce dernier était le génie des tempêtes, qui semait la "terreur parmi les hommes de la mer dans les anciens temps et même parmi ceux de notre siècle", selon les mots de Barandiarán.

Quant aux sirènes, comme le raconte Resurrección M^a de Azkue avec les paroles du Père Feijoo, en 1673 un riverain de Liérganes partit prendre un bain avec d'autres garçons à l'estuaire de Bilbao. Il plongea dans la mer...mais il disparut, et pensèrent qu'il s'était noyé. Mais au bout de six ans, des pêcheurs de Cadix aperçurent entre les vagues "une figure humaine d'aspect rationnel qui nageait avec une grande habileté. Piqués par la curiosité, ils réussirent à capturer cet être surprenant après d'énormes efforts". C'est alors que l'on apprit que c'était le même Francisco, disparu il y a six ans à Bilbao. Rentré chez lui, l'on raconte qu'il vécut neuf ans encore d'une façon étrange et qu'il disparu finalement sans laisser de traces.

J'ai également trouvé une référence à une sirène qui avait l'habitude de jouer sur la plage de Saint Sébastien et de se coiffer au soleil. Mais elle s'enfuit lorsque les Anglais s'installèrent au "Pico de Loro".

Finalement, l'"iraunsugue" était le dragon de nos ancêtres auquel il fallait sacrifier une jeune fille pendant qu'il attirait les hommes par son souffle pour les avaler. Ce fut un "iraunsugue" qui tua l'Archange Saint Michel sur la montagne d'Aralar.

Les baleiniers

Sur la trace des baleines

La chasse aux baleines est étroitement liée aux corsaires, car elle fut exercée avant leur création pour venir finalement les rejoindre.

Les premiers corsaires du Pays Basque furent des baleiniers qui alternaient leurs occupations de chasse avec le pillage des ennemis sur les bancs de Terre-Neuve, cautionnés par leurs lettres de marque. Les pillages de morue, par exemple, constituaient pour eux un butin aussi convoité que les soies les plus riches, l'or ou les meilleurs vins des navires marchands.

Il semble que les Basques et les habitants de la côte cantabrique seraient les premiers chasseurs de baleines de l'histoire et les inventeurs de l'industrie baleinière. Ils étaient organisés comme tels dès le VII^{ème} siècle.

Au début, la baleine était chassée sur les côtes cantabriques, au cours de campagnes qui allaient du mois d'Octobre au mois de Mars, lorsqu'elles descendaient depuis les mers gelées du Nord. La première mention de la vente d'une baleine apparaît sur un document de l'an 1059 à Bayonne. Plus tard paraîtront des documents concernant le ramassage des os de baleine pour les utiliser dans les réparations, et l'apparition de jarres pour y conserver l'huile de baleine.

Cependant, vers le XIV^{ème} siècle, les baleines commencèrent à se faire rares sur la côte basque, et les Basques furent obligés d'aller à leur recherche vers l'Irlande et Terre-Neuve.

Les dernières découvertes effectuées au Canada relatives à la fréquence de la toponymie basque à cet endroit, les mots basques utilisés par les indiens et la façon de harponner les baleines seraient la preuve que les Basques furent les premiers à arriver sur ces terres et à établir des rapports d'amitié avec les indigènes. C'est ainsi que les années vingt du XVI^{ème} siècle connurent le début de la chasse à la baleine en Terre-Neuve, bien qu'il y ait des témoignages antérieurs sur la présence basque dans ces terres.

Les bateaux se réunissaient à un endroit situé à cinquante kilomètres de Terre-Neuve et du Labrador, où ils restaient jusqu'à la fin du mois de Janvier, lorsque les températures glaciales les obligeaient à interrompre la marée. Au cours de ces campagnes qui duraient huit mois, du printemps à l'automne, quelques vaisseaux baleiniers rentraient avec leurs cales à moitié vides, et d'autres ne rentraient plus, ou perdaient leur chargement entre les mains des pirates.

Vers la moitié du XVI^{ème} siècle, surtout pendant les décennies de 1570 et de 1580, se produisit un grand mouvement de Basques vers Terre-Neuve qui apporta de grands changements dans la vie économique de Pays-Basque.

A partir de 1585 les baleiniers basques commencent leur déclin. Au cours de cette année-là, date du début de la guerre contre la Grande-Bretagne, un grand nombre de vaisseaux est réquisitionné par la Flotte Espagnole, qui n'avait pas de bâtiments suffisants pour former une grande escadre. Trois années plus tard, à la suite de la défaite de l' "Armada" espagnole, un très petit nombre de bateaux partirent pour la pêche en Terre-Neuve.

A cela il fallut ajouter la signature de la paix de 1598 entre la France et l'Espagne. L'Angleterre, la France et le Danemark s'emparèrent politiquement des terres et des mers de l'Amérique du Nord, et la France envoya même un gouverneur en Terre-Neuve. La situation continuerait ainsi jusqu'au XVIII^{ème} siècle, lorsqu'en 1713, en vertu du Traité d'Utrecht, le roi Philippe V fait accorder la liberté de pêche pour les Basques en Terre-Neuve. Mais les baleines étaient déjà rares...

Les Basques réagirent en se livrant aux pillages corsaires d'une manière plus systématique. Quelques années auparavant, ils avaient obtenu du roi Philippe II les lettres de marque correspondantes pour affronter les pirates.

Des Baleiniers aux Corsaires

Les corsaires du XVI^{ème} siècle et les grands corsaires du XVII^{ème} reçurent le legs de ces navigateurs et commerçants intrépides que furent les baleiniers. Ils bénéficièrent de leurs techniques, de leur progrès et de leurs connaissances dans tous les domaines, y compris bien sûr celui des pillages corsaires.

Au XVI^{ème} siècle, corsaires et baleiniers cohabitent et sont quelquefois inséparables. Car l'histoire de Terre-Neuve est remplie d'actes de piraterie. Les Basques étaient les victimes des Anglais, des Français et des Hollandais, mais ils leur donnaient la réplique. C'est pourquoi, pendant ce siècle, et à la demande de la Couronne espagnole, les baleiniers qui partaient pour Terre-Neuve étaient armés. La guerre entre nations se livrait sur les lieux de pêche, et chaque nef était donc munie d'une lettre de marque, car elle pouvait être victime à son tour des corsaires ennemis.

A cet égard nous pouvons citer quelques témoignages dont l'éloquence est évidente.

En 1555, le pilote de Saint-Sébastien Pérez de Hoá, en accord avec le capitaine Juan de Erauso, partit sur un navire pour Terre-Neuve et s'empara de douze grands vaisseaux français chargés de morue et d'artillerie. Tous deux déclarèrent qu'ils y avaient fait plus de cinq-cents prisonniers, à qui ils remirent une nef et des provisions suffisantes pour rentrer en France.

Nous avons aussi des témoignages sur des attaques des Basques aux navires anglais en Terre-Neuve, comme celles d'Iturain et de Lozón en 1555 et 1590 respectivement.

Cependant, quelques années plus tard, en 1588, lorsqu'un petit nombre de vaisseaux partaient pour le Canada, "en provenance de Terre-Neuve de la pêche à la morue, sur un navire de Bartolomé de Garro à deux lieues du cap du Finistère, un pirate anglais les obligea à se rendre et les emmena avec tous ses gens, dont la valeur était élevée, à la ville de Londres, où ils furent faits prisonniers par la Reine"; mais pour les faire délivrer en Espagne, il demanda que "Sa Majesté ordonne la libération du même nombre d'Anglais prisonniers dans cette ville (Mutriku) de la province de Gipuzkoa et dans le Domaine de Biscaye, afin qu'ils partent libres au Royaume d'Angleterre, et qu'ils soient échangés contre les habitants natifs de cette ville".

Le XVI^{ème} siècle

Le XVI^{ème} siècle de notre histoire est dominé par les conflits qui affrontent l'Espagne à la France et à l'Angleterre pour des motifs politiques et religieux: les guerres et les paix successives amorcées par les rois Charles V et Philippe II entre les deux royaumes sont fréquentes, et auront parfois la mer comme cadre.

Les corsaires basques ne seront donc pas étrangers à ces fluctuations: ils y prendront plutôt une part active, soit grâce à leurs lettres de marque, soit en agissant pour leur propre compte.

En règle générale, nous pouvons considérer le XVI^{ème} siècle comme le premier siècle où les corsaires basques commencèrent à agir sous une réglementation bien définie et dans lequel nous trouvons de nombreux témoignages.

Deux précédents

Deux exceptions à ce comportement: Antón de Garay, premier corsaire dont nous avons connaissance, né en Biscaye à la fin du XV^{ème} siècle, s'initia comme corsaire dans l'Atlantique, et poursuivit ses équipées sur les côtes du Nouveau Monde. Il subit la peine de mort pour piraterie. Dans le Gipuzkoa, Juan Martinez de Elduayen, ressortissant de Saint Sébastien, faisait de même vers 1480. Il s'empara de trois pinasses d'Hondarribia qui transportaient des marchandises françaises, ce qu'il avait fait "protégé par certaines lettres de marque et par des représailles qu'il disait avoir eues depuis le temps de la guerre". Les Rois Catholiques lui firent remarquer que ces lettres étaient périmées depuis longtemps. Il attaqua ensuite une nef de Bilbao à la hauteur de Saint Sébastien, avec l'aide de sa famille. Ce fait lui valut une autre remontrance de la part des Rois, qui lui ôtèrent les prises et lui firent signer une amende de quelques écus.

L'ennemi français

En revenant au temps qui nous occupe, pendant les premières années du XVI^{ème} siècle, la France utilisait déjà les lettres de marque comme arme de premier ordre dans sa rivalité contre l'Espagne. Les corsaires et les pirates de La Rochelle se font connaître parmi les marins basques au cours de ce siècle, ce qui n'est que le prélude de la renommée qu'ils atteindraient au siècle suivant. C'est ainsi que le capitaine Martin de Iribas dut attaquer le fameux corsaire de La Rochelle Jean Florin, qui s'était emparé du trésor qu'Hernan Cortés faisait transporter du Mexique en Espagne, en faisant prisonniers ses hommes qu'il emmena ensuite à Cadix.

Les corsaires basques débutent en 1528, lorsque la Couronne espagnole déclara la guerre à la France et à l'Angleterre, et pressa le Gipuzkoa d'armer ses navires corsaires le plus vite possible.

Par suite de cette guerre, les corsaires français et anglais arrivèrent même à intercepter le commerce et la navigation de l'estuaire de Bilbao, comme par exemple en 1536, lorsque les consuls de Bilbao envoyèrent une lettre au magistrat de Bruges pour demander quelques pièces d'artillerie afin de se défendre contre les corsaires français. Les corsaires du Labourd furent les plus importants de tout le Pays Basque; ils opéraient dans toutes les eaux, avec ou sans permission, et ils arrivèrent même à s'immiscer dans le domaine de la piraterie. Les corsaires basco-français les plus renommés de ce siècle furent Duconte, Harismendi et Dolabarantz.

En effet, les hommes du Gipuzkoa s'armèrent et s'emparèrent d'un nombre si élevé de vaisseaux français que ceux du Labourd demandèrent le renouement des anciennes relations d'amitié. On signa donc un accord à Hendaye en 1536 entre les deux parties voisines, qui instaurait une clause très pragmatique selon laquelle les deux parties s'engageaient à ce que, si leurs rois respectifs se déclaraient la guerre, ceux d'entre eux qui recevraient les premiers l'ordre de guerre ou les lettres de marque devraient en aviser rapidement l'autre partie sur ce qu'ils allaient faire.

Au cours de ces guerres contre l'Espagne, la France s'allia aux Turcs qui avaient consolidé à ce moment-là un grand empire, qui jouissaient d'un grand prestige et qui étaient avides d'expansion. Cette alliance eut ses effets dans le contrôle du trafic commercial et dans la suprématie navale en Méditerranée. L'un des chefs des pirates turcs était Barberousse, qui grâce à son alliance avec la France, attaqua les côtes espagnoles en 1530. Les turcs capturèrent des hommes du Gipuzkoa, comme un marin de Deba qu'il fallut racheter en 1533 de l'emprise de Barberousse, ce à quoi contribua sa ville natale en apportant la somme nécessaire.

Cet accord de respect mutuel signé entre voisins allait se rompre quelques années plus tard, en 1553, lorsque Philippe II qui n'était pas encore roi recommanda aux armateurs de Saint Sébastien de partir à la poursuite des navires corsaires du Labourd qui rentraient chez eux après avoir pillé aux Antilles.

Cependant, sous le couvert de cette permission, les armateurs continuèrent d'attaquer les nefes françaises, ce qui fait que celles qui transportaient des vivres à la province du Gipuzkoa cessèrent de le faire à cause de ces attaques.

Quatre corsaires de Saint Sébastien

En 1554 quatre capitaines corsaires de Saint Sébastien remontèrent divers fleuves et estuaires français pour s'emparer de navires marchands et pour faire emprisonner les corsaires ennemis.

De ces quatre corsaires, Martin de Cardel, capitaine et transporteur d'eau, pénétra avec six navires à l'intérieur de l'estuaire de Bordeaux et se livra à l'assaut et au pillage des villes des alentours. Il s'empara de quarante-deux grands vaisseaux français remplis de marchandises et d'artillerie et les apporta à Saint Sébastien. Domingo de Albistur s'empara de neuf grands navires français qui venaient de Terre-neuve, armés et chargés de morue, après avoir mis en fuite les deux navires de guerre qui devaient les escorter. Il s'empara aussi, avec Pablo de Aramburu, de quarante-neuf navires français chargés de morue et de canons. Domingo de Iturain fut peut-être le plus célèbre des quatre. De la même façon que Garay de Biscaye, déjà cité, il commença par se saisir d'un bateau plus grand et mieux armé que le sien, avec lequel il se livra ensuite au pillage des navires britanniques qui pêchaient en Terre-neuve pour s'approprier de leur pêche.

Les attaques des corsaires basques continuèrent de la sorte, jusqu'à ce que la paix avec la France fut signée en 1559, instaurant aussi la paix entre les corsaires.

La piraterie et les corsaires basco-français

Au cours de la seconde moitié du siècle, les corsaires basco-français se font remarquer pour les faits suivants.

En premier lieu, pendant ces années-là, la piraterie basco-française est établie sur une base systématique et bien ferme grâce à toute une série de normes rigoureuses. A partir de ce moment-là également, la passivité des juges sera évidente.

En second lieu, les Français ne jouent pas franc-jeu avec les corsaires du Gipuzkoa, après la signature de la paix entre les deux royaumes.

En ce sens, il faudrait citer les corsaires de Saint Jean de Luz et de Ciboure, qui vers 1560 commencèrent à déranger les navires du Gipuzkoa dans les ports de Terre-neuve, en les expulsant sans leur permettre de pêcher; dès 1559, un écrivain disait des habitants de Saint Jean de Luz qu'ils étaient toujours bien considérés par les rois de France, parce que "ses habitants sont très belliqueux en mer". Comme exemple, le pirate et marchand marin Saubat de Gaston, de Biarritz, qui en 1575 aborda en haute mer des navires et les dévalisa ensuite à l'embouchure de l'Adour; et deux autres

pirates, le capitaine Bardin aidé par un certain Motxi, qui firent honneur à leur condition de pirates en saccageant les sujets de leur propre roi.

L'impassibilité de l'Amirauté française devant de tels faits fit intervenir le roi de France, qui ordonna que ces permissions fussent accordées sur paiement d'une caution, et que les différends sur les captures fussent réglés devant l'Amirauté.

L'ennemi anglais

Mais la France ne fut pas le seul ennemi de l'Espagne. Comme nous l'avons déjà vu, les lettres de marque de 1528 permettant d'armer une nef corsaire affectaient également à l'ennemi anglais, à qui la guerre avait été aussi déclarée.

Mis à part Iturain, déjà cité, ceux qui s'attaquèrent aux Britanniques en temps de guerre furent Anton de Iribertegui, de Getaria, qui occupa un navire anglais en Écosse, et Urbietta, de Orío, qui arriva à Londres comme homme d'équipage d'un navire marchand, s'empara d'un navire anglais, tua tout l'équipage et le vendit, poursuivi par la justice, il dut finalement fuir.

L'Angleterre ouvrit une brèche sur un autre front. La piraterie anglaise augmenta lorsque la reine Elizabeth I monta sur le trône, au moment où l'Espagne reprit la guerre. C'est ainsi que surgit l'affrontement en mer, et le support anglais aux pirates qui attaquent la flotte transportant l'argent en provenance des Indes; les pirates anglais Drake et Hawkins se distinguent pour être les premiers à exporter la lutte des pirates vers les côtes américaines.

Les officiers du Gipuzkoa et de la Couronne espagnole nous ont laissé des récits très vivants sur les actions de ces pirates, comme celle subie par Martin de Olazabal, commandant d'une grande partie de La Havanne pour l'Espagne avec neuf galions remplis de trésors et un convoi de près de soixante navires, et qui fut attaqué par les Anglais.

Le siècle devrait se fermer par la chute de la domination maritime espagnole à cause de la défaite de l'Invincible Armada par l'Angleterre, avec ce que cela supposait pour les Basques. L'une des flottes les plus puissantes du XVIème siècle succombait face à la suprématie navale anglaise.

Même pendant des temps difficiles pour les nôtres, l'hostilité envers l'Angleterre ne cessa jamais, car ce siècle finit avec une épidémie de peste dans la province du Gipuzkoa qui donna l'occasion aux corsaires rochelais de piller les ports du Gipuzkoa et d'emporter toutes les marchandises et même les pêcheurs. Cela suffit pour que les autorités demandent de laisser accoster librement au Gipuzkoa les vaisseaux de toutes les nations excepté les anglais, afin de la ravitailler: "pour que toutes les nations –excepté les anglaises- puissent naviguer librement et débarquer la quantité nécessaire de vivres pour ravitailler la population, car les prix montent tous les jours et on ne trouve pas de quoi manger même avec de fortes sommes d'argent; si les nefs ne pouvaient venir de France, cela entraînerait une grande famine".

Le XVIIème siècle

Le siècle d'or des corsaires basques

Le XVIIème siècle fut le siècle d'or des corsaires basques. Les corsaires prirent une telle importance que ce fut au cours de ce siècle qu'un Décret Royal de 1621 établit les Ordonnances Royales des Corsaires en tant que Loi Générale, qui recueillaient les normes à observer à cet égard.

Au cours de ce siècle, la province de Gipuzkoa est la zone corsaire par excellence du Pays Basque et, selon Otero Lana, de toute la péninsule.

Bilbao commence à contrôler le commerce en créant son Consulat, raison pour laquelle tout le commerce basque se concentre dans cette ville. La dynamisme économique de Bilbao déplace

Donostia-Saint Sébastien comme port commercial, car cette dernière ne fonde son propre Consulat qu'en 1682 afin de revitaliser son commerce. Le déclin du commerce et le besoin de ressources font de Donostia-Saint Sébastien le principal port corsaire de la péninsule. C'est dans cette situation que se forment à Donostia-Saint Sébastien deux groupes opposés: les armateurs des navires corsaires et les commerçants, qui estimaient que les corsaires constituaient un obstacle car ils effrayaient les navires marchands. De 1622 à 1697, selon Enrique Otero, il y avait dans notre ville cent quarante et un armateurs avec les lettres de marque correspondantes, et deux-cent soixante et un navires corsaires. Certains étaient étrangers, surtout basco-français, bretons et irlandais.

Hondarribia fut le second port péninsulaire, suivi de Pasaia et, très loin derrière, Orio, Zarautz et Getaria.

Cette expansion des corsaires fit s'élargir à leur tour les théâtres d'opérations. Les lieux traditionnels, tels que la côte basque et les Indes, furent toujours considérés comme tels, mais les eaux de l'Europe du Nord (la France, l'Angleterre, la Hollande et l'Irlande) s'élargirent vers le Nord, et d'autres, comme celles de Terre-Neuve, furent abandonnées.

Terre-Neuve et les mers du Nord

Nous avons déjà dit que vers la fin du XVIème siècle, la pêche en Terre-Neuve avait initié son déclin pour des motifs politiques. A cela il fallait ajouter l'épuisement des pêcheries de baleines de cette immense baie, qui allait se faire plus évident tout au long du XVIIème siècle, à cause de la diminution du nombre de baleines, de leur fuite devant la persécution des hommes ou d'une émigration due au changement de la température des eaux.

C'est ainsi que les Basques abandonnèrent progressivement ces terres, bien qu'il existe encore des témoignages de leur présence en Terre-Neuve pendant la première décennie et même au milieu de ce siècle. Les baleines existaient aussi sur les côtes basques, bien qu'en régression à partir du XIVème siècle.

Néanmoins ce ne constitua pas un obstacle pour renoncer à la chasse à la baleine; ils se déplacèrent pour aller chasser vers les mers du Nord. En 1612 Juan de Herauso, de Saint Sébastien, partit sur son bateau vers la terre de "Groilandt, qui est plus septentrionale que la Norvège et qui pouvait devenir un lieu de pêche plus abondant". La campagne fut bonne et quand ils rentrèrent, d'autres vaisseaux, jusqu'à douze au total, se décidèrent à partir vers le même point une année plus tard. A peine arrivés sur cette côte, deux galions de guerre anglais, se prévalant des lettres de marque du Roi d'Angleterre, les dévalisèrent au fur et à mesure qu'ils arrivaient et les obligèrent à pêcher pour eux.

Quelques années plus tard, les Basques allaient être appelés par les Anglais pour chasser la baleine dans l'Arctique, car ils étaient habiles "à manier le harpon". Les Anglais se chargeaient des fours et des barriques. A bord des nefes anglaises, vingt-quatre Basques s'embarquèrent sous les ordres de Baffin en direction de Spitzbergen. Dorénavant, les témoignages sur les décès des marins basques au cap Nord, au Nord de l'Islande et dans la Mer de Norvège seront nombreux.

Les côtes basques

Le danger étranger

Sur nos côtes, les Basques se livrèrent de façon remarquable aux équipées corsaires, mais ils en souffrirent aussi.

Les corsaires hollandais effectuèrent leurs incursions sur les côtes basques jusqu'au point d'utiliser quelques ports basques comme repaires particulières qui leur servaient de vigies.

La crainte des invasions étrangères était fréquente. C'est ainsi que la peur d'une invasion de Donostia-Saint Sébastien de la part des anglais s'accrut en 1626. On ordonna donc fermer avec une chaîne l'embouchure de la rivière Urumea à la hauteur du pont de Santa Catalina et installer une digue en bois depuis la Porte de Terre jusqu'aux bancs de sable. Cependant, il en fut tout autrement.

Les plus actifs en ce sens furent les pirates de La Rochelle, qui vers la fin du XVI^{ème} siècle avaient déjà attaqué les habitants du Gipuzkoa.

En 1621, ces derniers envoyèrent un message aux députés de Saint Jean de Luz, et l'année suivante à ceux de Ciboure, pour leur demander des armes et un refuge contre les Rochelais, qui attaquaient les côtes basques presque tous les hivers en leur causant des dégâts. Afin de repousser les dures attaques de ces pirates, les corsaires de Saint Jean de Luz, avec la permission de leur Roi, organisèrent des expéditions de châtiement contre le port de La Rochelle.

De toutes façons, les nôtres ne furent pas toujours lésés, puisque pendant ces années-là, selon Camino, les corsaires de Saint Sébastien parvinrent à saisir aux Rochelais et aux Hollandais cent-vingt navires chargés de marchandises.

Les marins du Gipuzkoa à Bilbao

Afin de s'emparer de ces butins, les corsaires du Gipuzkoa et de Biscaye fréquentaient le port de Bilbao, habituellement rempli de vaisseaux à cause de l'essor commercial de cette ville. Ils se situaient à l'entrée de l'estuaire, où ils guettaient les bonnes proies anglaises et hollandaises, qu'ils abordaient.

Le plus fameux fut le capitaine de Saint Sébastien Agustin de Arizabalo, qui se plaçait juste à l'embouchure du port de Bilbao et qui en 1658 se saisissait de toute nef en provenance du nord de l'Europe: navires marchands français, hollandais et portugais.

Cette attitude des marins du Gipuzkoa d'attaquer les vaisseaux étrangers à l'estuaire de Bilbao eut sa réponse dans les plaintes qui, timides au début et sous la pression des Pays Bas, furent déposées par le Consulat de Bilbao, qui était dans son droit, puisque ces marins du Gipuzkoa agissaient comme de vrais pirates et pénétraient dans les ports de Biscaye comme chez eux, pour spolier impunément les étrangers.

Tentatives de défense

A partir de 1688, les frégates légères françaises, anciens baleiniers qui avaient été armés pour l'occasion, semaient la terreur sur les côtes de l'Atlantique. Ces frégates se firent surtout remarquer lorsque les combats entre Louis XIV, roi de France, et les alliés européens de la Ligue d'Augsbourg, parmi lesquels se trouvait l'Espagne, reprirent de plus belle. Quelques-unes de ces frégates se livrèrent aux pillages corsaires sur les côtes basques, ce qui fit intervenir le Consulat de Bilbao et les commerçants de Saint Sébastien.

En 1691, le Consulat de Bilbao frêta deux frégates pour surveiller leur zone, et arrivèrent ainsi à mettre en déroute une flotte entière de corsaires français.

Les commerçants de Donostia-Saint Sébastien, afin d'assurer la sécurité de ses côtes, firent construire en 1690 une frégate dont le commandement fut confié à Pedro de Ezabal, de Saint Sébastien, qui profita de ses lettres de marque pour s'emparer de plusieurs redoutables vaisseaux français qui pullulaient dans nos eaux.

Les instructions du Roi concernant cette frégate étaient les suivantes:

“Les hommes d'affaires de cette Ville ont construit une frégate de guerre de trois-cents tonnes, avec quarante-deux pièces d'artillerie, appelée “Nuestra Señora del Rosario”, pour piller sous le couvert des lettres de marque et pour préserver ces côtes des invasions françaises; et ayant

pris la mer à cet effet, en vertu de la lettre de marque de Sa Majesté, équipée par des hommes de ce pays, elle s'est emparée d'un grand nombre de navires français pour les amener vers le port de la ville d'où elle était partie; elle a combattu avec un tel courage et si bonne fortune qu'elle a semé la terreur et a mis en fuite les Français hors de ces côtes qu'ils avaient envahies jusqu'au point de fermer ses ports et de se situer juste en dessous de l'artillerie de la forteresse de la Mota..."

Les autotités se rendirent vite compte des avantages qu'elles pouvaient obtenir si elles stimulaient les énergies des marins basques, dont elles favorisaient les expéditions pour les attirer sous leur contrôle.

La paix de Ryswick, signée en 1697, mit fin à la guerre entre le Roi Soleil et la Ligue d'Augsbourg.

Joanes de Suhigaraychipi, "Le Coursic"

L'un de ces corsaires français qui attaquaient nos côtes était le bayonnais Joanes de Suhigaraychipi, plus connu comme "Le Coursic" (le petit corsaire), qui fut corsaire du roi et gagna des titres de noblesse pour ses exploits et les services rendus.

Sa frégate, la "Légère", avait l'autorisation d'exercer comme corsaire contre les Espagnols et aussi contre les Hollandais. Son succès fut si grand que le gouverneur de Bayonne en personne finança la moitié de l'armement de sa frégate, qui était munie de vingt-quatre canons. L'opération s'avéra tellement fructueuse qu'il captura cent navires en moins de six ans. Avec le support de gens de la noblesse, sa frégate, qui était ancrée au port de Sokoa, devint bientôt la terreur des Anglais et des Hollandais.

L'une de ses plus grandes prouesses eut lieu en 1692 dans nos eaux, juste en face de la baie de Saint Sébastien. A la hauteur du port de San Antonio, en Biscaye, il découvrit deux vaisseaux hollandais qui se dirigeaient vers notre ville; il les atteignit en deux jours. Il s'approcha du premier, qui avait cinq-cents tonnes, trente-six canons et cent marins, et l'attaqua avec une première décharge. Il l'aborda deux fois malgré la différence entre les deux bateaux et, blessé, dut battre en retraite à cause du feu ennemi. Cela ne l'empêcha pas de continuer à haranguer ses marins basco-français. Ce furent cinq heures de combats sanglants, à tel point que seuls survécurent dix-huit marins hollandais. Le second vaisseau hollandais sombra aussi. Mais il n'y eut que cinq Basques morts sur le lieu de la tragédie.

Quelques jours plus tard, "le Coursic" reprit la mer. A peine était-il entré à l'embouchure de l'Adour qu'une corvette anglaise équipée de cent vingt hommes et soixante-quatre canons se lança contre lui. Le Bayonnais l'attaqua sans lui laisser à peine le temps de résister. Le combat commença à huit heures du matin et finit à trois heures de l'après-midi par la victoire du capitaine de "La Légère" et la capture de l'Anglais. Cette victoire, célébrée par le public entassé sur les deux rives de l'estuaire fut si retentissante que cela l'encouragea à donner des cours aux marins afin d'équiper d'autres nefes corsaires, pour les avoir tous sous son contrôle et pour aller à la recherche de la nouvelle flotte espagnole qui se disposait à prendre la mer.

Dans le Golfe de Gascogne, il s'empara de quelques bateaux hollandais. Et en dehors de nos eaux, il faudrait mentionner son expédition à Spitzbergen, au Nord de l'Europe, contre les Hollandais, d'où il rentra chargé de baleines.

En six ans il captura à lui seul cent voiliers marchands, et en huit mois, avec le support des frégates du Roi, cent vingt-cinq. Il remplit le port de Saint Jean de Luz de ses butins à tel point que le gouverneur de Bayonne écrivait à Louis XIV: "Il est possible de traverser depuis la maison où votre Majesté aviez logé jusqu'à Ciboure sur un pont fait avec les navires pillés et attachés les uns aux autres". A sa prodigieuse audace, il ajoutait une loyauté digne d'un gentilhomme. Tout manquement à la parole donnée et toute trahison étaient impitoyablement châtiés.

Après plusieurs années il s'occupa à protéger contre les Anglais les retours des Basco-français et des Bretons de Terre-neuve, où il mourut en 1694. Une inscription figure sur sa tombe: "Capitaine de frégate du Roi", le même qui l'autorisa à dévaliser plus de cent navires marchands.

Les Corsaires en Europe

Un villageois infortuné de Rentería

Nous avons déjà vu que l'autre grand théâtre d'opérations des corsaires basques, outre les côtes basques, était l'Europe du Nord.

Plus précisément autour des années 1626 et 1627, six navires et treize pataches prirent part dans une opération pirate autour de l'Irlande et de l'Écosse; grâce au récit de J. César Santoyo, nous connaissons l'exploit du "San Jorge", commandé par Miguel de Noblecía, de Rentería, car les navires agissaient tout seuls. La première fois, l'expédition n'eut pas de succès, car dans le port irlandais de Barchavan, les marins de Saint Sébastien faillirent s'emparer de leur proie, mais ils eurent peur des Irlandais et s'en retournèrent. L'année suivante, le "San Jorge" reprenait la mer pour se rendre au même port irlandais, où il s'approvisionna "légalement". Il se dirigea ensuite vers la côte ouest de l'Irlande, en espérant que le hasard lui procurerait un butin, mais comme il n'aperçut aucun vaisseau, il dut partir le chercher au port. Il obligea trois commerçants irlandais à monter à bord et l'un d'eux partit pour payer la rançon des deux autres et pour apporter des provisions aux pirates. Mais un navire de guerre anglais coupa leur retraite et ils finirent en prison.

Juana Larando: une veuve corsaire de Saint Sébastien

Comme nous l'avons déjà vu, le rôle déterminant que jouait Donostia-Saint Sébastien comme port corsaire attira les armateurs professionnels de toutes parts, ainsi que les marins des régions voisines du nord de la péninsule et de l'étranger, qui résidaient dans des auberges lorsqu'ils n'étaient pas embarqués.

En 1630 Juana Larando, une veuve de Saint Sébastien, avait une auberge où elle logeait dix-huit aventuriers de diverses provenances, "à crédit jusqu'à ce qu'ils rentrent avec leur butin et que celui-ci leur soit distribué", selon un document des Archives du "Corregimiento" de Tolosa.

Les bénéfices qu'elle en tira furent investis dans l'achat d'une patache ou petite barque qu'elle appela le "San Juan", en association avec un ressortissant d'Orio et un autre de Saint Sébastien. Le champ d'opérations de la patache fut la côte française et "le canal d'Angleterre". Son capitaine fut Juan de Echániz.

Lors d'une des sorties de la patache, ils arrivèrent à se faire un butin de douze mille ducats. Au retour il y eut une mutinerie à bord; le "San Juan", inutilisé, fut abandonné à son sort. Ils s'emparèrent d'un meilleur navire, le "San Pedro", hollandais, et arrivèrent à Zumaya où il fut vendu pour la somme de onze mille cent cinquante-cinq réaux.

Le fait est que la distribution de cette somme fut à l'origine de tout un tumulte, car elle devait être aussi distribuée entre le curé de la paroisse d'Orio, qui avait dit des messes pour le succès de l'entreprise du "San Juan", l'interprète à qui l'on eut recours pendant le procès qui fut entamé pour cette distribution, les repas que l'on offrit aux prisonniers flamands avant de les délivrer sans leur bateau, et le prix de la chaloupe à bord de laquelle ces derniers rentrèrent chez eux. La distribution fut ainsi faite: la veuve Juana de Larando reçut trois mille six-cents neuf réaux; le capitaine Echániz, six-cents soixante-dix sept; l'interprète, cent réaux, et chaque corsaire n'eut que quatre-vingts six réaux, pourcentage assez exigü pour un butin si exceptionnel.

Le support du Roi

Cependant les corsaires n'agissaient pas toujours pour leur propre compte. Au cours de ce siècle, la Couronne aidait aussi les corsaires basques avec leurs lettres de marque ou le travail sur commande.

En 1633 le roi ordonna "former une escadre de navires armés en corsaires contre les rebelles et ennemis de la Couronne royale", dont devaient faire partie tous les hommes qui venaient s'offrir à chaque navire comme officiers ou simples marins.

Les témoignages de ce genre démontrent le fait que tous les corsaires ne provenaient pas de la côte. Il est cependant assez difficile de trouver des corsaires sur les registres de décès de l'intérieur de la province. Parmi ces derniers, nous citerons Antonio de Aguirre, d'Abaltzisketa; Juan de Zuriarrain ou Miguel de Gorostegui d'Amezketta; José de Goicoechea d'Ataun et Ignacio de Bengoechea de Tolosa, entre autres.

A partir de 1660 les navires corsaires de Donostia-Saint Sébastien et d'Hondarribia se présentèrent dans les ports de Galice pour les utiliser comme base pour leurs expéditions corsaires vers l'Angleterre, la Manche et l'Irlande, car ces ports étaient mieux communiqués avec ces eaux que les ports basques.

Et il en fut ainsi jusqu'à la signature de la paix avec la France. Comme au XVIème siècle, le Gipuzkoa et le Labourd signèrent à nouveau une concorde en 1652, selon laquelle ils établissaient les règles du jeu des corsaires. D'après celles-ci, ils ne pouvaient s'emparer d'aucune nef appartenant à l'autre zone qui viendrait dans leur port. Par ailleurs, les corsaires des deux côtés pouvaient continuer leurs forfaits et s'attaquer mutuellement sans que la trêve en fût violée pour autant. L'accord fut approuvé par les Conseils de Guerre espagnol et français, et son application ordonnée et confirmée en 1667, 1675 et 1694.

"La terreur de la Grande Bretagne"

Après avoir signé la paix avec la France, les corsaires basques tournèrent leur regard vers l'Angleterre.

D'après Camino, pendant la décennie de 1650 à 1660, "les fameux corsaires de Saint Sébastien semèrent la terreur sur les mers, effrayant toute la puissance maritime de la Grande Bretagne". Pour sa part, Antonio de Oquendo affirme que "l'effroi que l'Angleterre ressentait des frégates de Saint Sébastien et de Pasajes fut l'un des motifs qui l'obligèrent à souhaiter la paix".

Afin de mieux comprendre cette crainte de Saint Sébastien, il existe l'information donnée par le Consulat de Saint Sébastien, qui assurait que..."en 1656 il y avait dans les ports de cette ville cinquante-six navires appartenant aux ressortissants de cette ville et de la province, qui combattaient les ennemis de la Couronne, et qui faisaient constamment subir de grands dommages à la navigation et au commerce d'Angleterre, ayant obligé ce Royaume à faire la paix".

C'est dans cette ligne qu'opéra Fermin de Alberro, qui en 1684 se situa à la hauteur du Pays de Galles pour y attendre et aborder un navire de Bristol à destination de Bilbao chargé de plomb, de tissus et de plans. Ce navire rentra vide dans la capitale de Biscaye, tandis que son chargement fit son entrée au port de Saint Sébastien parmi la joie des habitants qui prenaient part à ces nouveautés.

Les Corsaires aux Indes

Comme au XVIème siècle, le XVIIème connut aussi les attaques anglaises et françaises devant la faiblesse de la flotte espagnole, frappée d'autres malheurs: la contrebande exercée par les

premiers ainsi que les attaques des boucaniers établis à plusieurs endroits des Caraïbes, surtout à l'île de la Tortue, qui étaient aidés par les Anglais et les Hollandais de ces colonies et qui furent le cauchemar des riches établissements des Antilles et des navires qui se livraient au commerce entre les colonies. Le nom de boucaniers provenait de "boucan", la viande fumée de boeuf, salée et desséchée, qu'ils élaboraient.

La réponse de l'Espagne au problème de la contrebande aux Caraïbes fut la concession de lettres de marque aux corsaires qui patrouillaient le littoral de la colonie et qui arrêtaient tous les navires étrangers suspects. Les bateaux et l'artillerie saisis passaient à la flotte espagnole afin de défendre les colonies.

Plusieurs Basques vont se distinguer contre les corsaires et les pirates des Indes Occidentales.

Tomás de Larraspuru

Tomás de Larraspuru, natif d'Azkoitia, qui fut promu au grade d'amiral, arriva aux Antilles en 1622 à la tête de quatorze galions et de deux pataches, afin de nettoyer ces îles d'ennemis. Depuis l'île Marguerite, il parcourut toute la mer des Caraïbes, élimina des petites îles les repaires des contrebandiers anglais et français, et réunit les flottes de la Nouvelle Espagne et de la Terre Ferme. Une année plus tard, il rentra en Espagne avec un trésor de près de treize millions en lingots d'or et en fruits, avec la réputation d'être le meilleur de tous les généraux qui commandaient l'escadre. Il mourut dix ans plus tard.

Michel le Basque

Après la mort de Larraspuru, les Hollandais, grâce à leur puissance navale, vinrent à bout de la suprématie espagnole aux Caraïbes, laissant les Antilles à la merci des attaques étrangères.

Parmi ces derniers, nous ne pouvons passer sous silence Michel le Basque, de Saint Jean de Luz. Il s'installa au cours de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle à l'île de la Tortue, et s'associa à un autre boucanier, "Olonés", avec lequel il effectua quelques attaques. Il s'empara d'abord d'un galion au port de Porto Bello, avec un splendide butin. Quelques années plus tard, en 1666, il décida d'attaquer le port de Maracaïbo, qui avait un commerce très actif et était défendu par deux-cents cinquante hommes et quatorze canons. Il réussit à le saccager et fit fuir la population. Il s'appropriera des ornements ecclésiastiques dans l'intention de les destiner à l'église qu'il souhaitait fonder à la Tortue. Il revint l'année suivante à Maracaïbo avec quarante hommes uniquement, la mit à sac et s'empara d'une somme importante.

Quelques années plus tard, le gouverneur de Carthagène voulut éliminer tous les pirates de cette zone et y envoya une petite flotte. Mais il suffit à Michel le Basque d'une paire de brigantins pour s'emparer des navires du gouverneur et pour les lui rendre avec toute sa gratitude.

Le navire de Michel le Basque était la frégate "La Providence", construite à Saint Jean de Luz. Elle était équipée de seize canons et près de quarante hommes, y compris Michel le Basque et le capitaine Larralde.

Une flotte du Gipuzkoa met le cap sur l'île de la Tortue

Pendant des années, le problème des attaques pirates aux Indes resta sans solution.

En 1685 des armateurs du Gipuzkoa préparèrent une flotte de frégates pour aller à l'encontre des corsaires des Indes, comme il figure aux Archives Générales des Indes, dans un dossier que me procura José Garmendia.

Il s'agissait d'un contrat signé avec les armateurs du Gipuzkoa pour préparer une flotte contre les pirates anglais qui pullulaient aux Indes. L'Assemblée de la Guerre aux Indes arriva à un accord avec les armateurs du Gipuzkoa pour construire une flotte à cet effet. Ces armateurs, qui étaient de Saint Sébastien et d'Hondarribia, nommèrent le comte de Canalejas amiral de l'escadre et trois religieux de l'ordre de San Telmo eurent une place dans la flotte, car "la plupart ne comprennent pas la langue castillane".

Cette flotte fut rapidement construite au chantier naval d'Anoeta, à Saint Sébastien. Elle comprenait le vaisseau capitaine "N^a S^a del Rosario y Animas", de deux-cents cinquante tonnes et trente-quatre canons, le vaisseau amiral "San Nicolas de Bari", de cent-quarante tonnes, et les pataches "San Antonio" et "Santiago". Au total, quatre-cents soixante-dix hommes.

Dans les eaux territoriales américaines, quelques hommes s'enfuirent et ils se virent dans la nécessité de vendre une frégate. La lutte contre les corsaires anglais eut lieu à l'île de la Tortue avec un cotre et un petit bateau.

Mais apparemment l'escadre ne réunissait pas les conditions nécessaires pour un tel combat et les marins n'étaient pas convenablement préparés.

Nous n'avons que très peu d'information sur cette flotte, ce qui aurait pu nous permettre de savoir ce qui leur arriva.

Le XVIIIème siècle

Les attaques françaises

Bien évidemment, le XVIIIème siècle commence par les attaques des corsaires français. Bien qu'en 1692 une frégate avait été équipée à Bilbao pour défendre l'entrée et la sortie des nefs de son estuaire, les vols se succédaient et les corsaires ne respectaient ni les nefs ayant reçu une autorisation, ni les nations amies. En 1709 et 1710, les corsaires français s'emparèrent de vaisseaux en partance pour l'Angleterre et l'Irlande, qui étaient munis de leur passeport correspondant, à la sortie même du port. Les réclamations du Consulat n'eurent aucun résultat.

Quant à nos marins, quelques informations isolées nous sont parvenues, comme par exemple celle de Juan de Zuriarrain, d'Amezketta, qui en 1712 mourut sur un navire corsaire.

Nous savons aussi que le Conseil du Gipuzkoa en appela au Roi dans le cas du "San Julian". Ce navire, qui avait appartenu à des gens de Saint Sébastien, était commandé par un corsaire français, et ne cessait de piller partout en Europe sous un autre nom. Selon la lettre envoyée par le Consulat au Conseil du Gipuzkoa, "ce corsaire trompe et pratique la mauvaise foi avec le capitaine et avec ses gens, et utilise le drapeau hollandais qui n'est pas le sien, cachant celui de sa nation ainsi que son propre nom et celui de son navire".

Il est bien connu qu'au cours de ce siècle, les corsaires basco-français connurent un développement extraordinaire, notamment en période de guerre, comme celle des Sept Ans, où ils constituèrent une source d'inquiétude pour l'Angleterre, ainsi que pendant la guerre de l'Indépendance des États-Unis.

Les attaques aux Caraïbes

Si nous faisons un saut de l'autre côté de l'Océan, nous pourrions constater qu'au début de ce siècle, la Couronne d'Espagne était incapable d'assumer la surveillance du commerce avec ses colonies; celles-ci à leur tour, riches et développées, n'avaient pas les moyens de transporter leurs produits vers la métropole. Ceci, outre le fait que les Hollandais, les Français et les Anglais s'étaient

empressés de s'emparer des petites îles des Caraïbes pour contrôler cette zone, fut la cause de la monopolisation du commerce du Venezuela par les étrangers.

Cependant, quelques marins basques ne se résignaient pas, et ils faisaient face au danger que supposait le commerce sur ces côtes. Comme le capitaine Manuel de Iradi, dont la frégate "Jesús, María, José y San Sebastian" fut abordée en 1711 par un corsaire anglais qu'il repoussa avec trois charges serrées d'artillerie et de mousqueterie, sauvant ainsi son immense chargement et les voyageurs qu'il transportait.

Philippe V essaya alors de favoriser le commerce avec outremer en interdisant l'introduction de tout fruit américain qui aurait été transporté par les étrangers, et en diminuant de moitié leurs droits sur le trafic du cacao.

"La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas"

En 1728, Philippe V accorda au Gipuzkoa la permission de partager les bénéfices du commerce avec la Couronne, par la création d'une Compagnie.

Le 25 Septembre 1728 l'accord fut signé entre l'Espagne et le Gipuzkoa et, deux ans plus tard, les premières nefs partirent de Pasaia vers Caracas.

A travers la "Real Compañía Guipuzcoana de Caracas", la Couronne espagnole s'assurait de la protection des côtes du Venezuela contre le harcèlement des corsaires et des pirates des autres nations. Les navires de la "Real Compañía de Caracas" étaient armés, ce qui leur permettait d'exercer comme corsaires sans délaisser leurs activités commerciales. Les corsaires de la Compagnie furent redoutables et attaquaient surtout les navires anglais et hollandais qui faisaient du commerce illégal.

La "Real Compañía Guipuzcoana de Caracas" bouleversa l'économie de la province. Ses débuts furent fort difficiles, jusqu'à ce que les habitants du Gipuzkoa réussirent à gagner la confiance des Américains et déplacèrent les Hollandais dans ce commerce. Les bénéfices se firent évidents dans les ports de Pasaia et de Donostia-Saint Sébastien, et se reflétèrent aussi dans la construction navale, qui travaillait sans arrêt.

Le maintien de cette ligne commerciale dépendait de l'existence des corsaires, qui garantissaient la possibilité de la développer. D'autant plus qu'entre 1740 et 1748, la guerre de succession autrichienne transforma l'Espagne et l'Angleterre en ennemis.

Les corsaires basques étaient une épine à ôter du côté de la Grande Bretagne, dont les corsaires allaient être dès lors les ennemis naturels de la flotte espagnole, qui récupéra le respect dont elle avait joui à l'époque des Habsbourgs.

Mais retournons à nos corsaires, surtout à ceux qui étaient au service de la "Real Compañía Guipuzcoana de Caracas", dont on avait constamment des nouvelles pendant ces années-là. Des navires comme le "San Ignacio", connu comme "La Peregrina", le "N^a Sra. del Coro", l'"Esperancilla" ou le "San Juan Bautista", dont les hommes d'équipages étaient des marins d'Ataun, de Tolosa, de Villabona, d'Extrémadoure, des Basco-français, des Normands, des Portugais et même des ecclésiastiques de Saint Sébastien, ne cessèrent d'être une source constante d'information pendant ces années où les prisons anglaises étaient remplies de corsaires basques. Les ports du Gipuzkoa s'habituaient à voir rentrer leurs bateaux en traînant derrière eux des navires anglais faits prisonniers et chargés de marchandises, comme en Avril 1744. A cette date on a le témoignage de deux captures anglaises, la première chargée de trente tonnes de cuivre et le même poids en huile, amandes, raisins secs et maroquin, pour une somme totale de quatre-vingt mille "pesos", et la seconde chargée de quatre-cents cinquante habits confectionnés.

Il est évident que les risques ne se limitaient pas à la défense contre l'ennemi "officiel", et à plus forte raison dans des activités de ce genre. Il fallait se tenir sur ses gardes face à tout type de danger. C'est ainsi qu'en 1747, le navire hollandais "Ana Margarita", qui transportait des vivres

pour les habitants de Saint Sébastien, et qui se trouvait déjà à l'entrée du port de Saint Sébastien avec les pilotes à bord, fut fait prisonnier par un chébec corsaire de Bayonne qui les conduisit vers cette ville, violant ainsi le traité existant.

La "Casa de Contratación" et le Consulat de Saint Sébastien écrivirent une lettre au Conseil Général de la province dans laquelle, entre autres allusions à des problèmes soulevés par sept nefes espagnoles au port de Bayonne, il est signalé que..."les côtes sont remplies de corsaires anglais", et pour démontrer que "les natifs de cette province n'ont pas oublié leur ancien courage" le Roi est informé que la "Real Compañía Guipuzcoana de Caracas a armé l'un de ses petits navires à destination de La Guaira".

Ce navire fut équipé en deux jours avec vingt canons et soixante hommes d'équipage, prêts à se défendre jusqu'au bout. Dans la même lettre, il est dit également que "des particuliers vont armer un navire corsaire qui s'adonnera à la poursuite des ennemis de Sa Majesté".

La "Real Compañía Guipuzcoana de Caracas" arriva à avoir dans les cinquante navires, dont la plupart avaient des noms de saints, exception faite de "l'Hermione" et de "l'Aimable Julie". Quelques-uns étaient surtout connus par leur surnom, comme "La Peregrina", "El Pingue", "La Chata" ou "El Caballo Marino". Ils transportaient des voyageurs, le courrier, des livres et des marchandises de toutes sortes. A une certaine époque ils furent un moyen permanent de communication entre l'Europe et l'Amérique.

Mais les signes de la décadence toute proche apparaissaient déjà. Dès 1776, et plus tard en 1781, deux Décrets Royaux établirent la création de compagnies similaires et dont les droits étaient semblables à ceux de la Compagnie du Gipuzkoa. Cette dernière fusionna en 1785 avec la "Real Compañía de Filipinas".

C'est ainsi que finit la vie de la "Real Compañía Guipuzcoana de Caracas" (1728-1785), qui vécut les années les plus hasardeuses de l'histoire coloniale du Venezuela.

En guise d'épilogue, nous pouvons dire que la Compagnie rétablit le contact entre les deux mondes, ce qui supposa un échange d'idées en plus des échanges commerciaux. Ce n'est donc pas par hasard que le Venezuela fut le centre des idées de liberté et d'émancipation des Colonies.

Pour Saint Sébastien, cela supposa le renforcement de la vie municipale et une époque de bien-être.

Il y eut cependant des points noirs, comme l'acceptation de l'esclavage.

Les derniers corsaires

Mais l'ingérence de plus en plus croissante et méticuleuse du Département des Finances ne faisait qu'entraver et rendre moins rentables les affaires corsaires. En 1779, le Consulat de Saint Sébastien propose pour la dernière fois d'armer un navire corsaire.

Cette année-là, la ville de Deba se plaignait d'un petit navire corsaire anglais qui rôdait le long de ses côtes, mais elle ne disposait "d'aucun canon", restant à leur merci et sans poudre. Le commandant général de Saint Sébastien, le marquis de Bassecout, parle également "des corsaires ennemis qui infestent nos côtes". Il se plaint aussi du manque d'artillerie.

En 1783, l'Espagne et l'Angleterre, que dûrent s'affronter encore une fois au cours de ce siècle, cette fois-ci à cause du support espagnol à l'indépendance des États-Unis, parvinrent finalement à signer la paix, après quelques désastres en mer.

C'est à ce moment-là que commence à s'effacer le monde corsaire qui nous occupe aujourd'hui et qui occupa encore davantage nos ancêtres pendant des siècles.

De l'autre côté de la frontière, c'est justement à la fin du XVIIIème siècle qu'apparaissent les derniers grands personnages corsaires basco-français. Selon Iriart, il s'agit de figures isolées, destinées à vivre des combats et des aventures romanesques, et dont les vies semblent tirées d'un roman.

Ichetebe Pelot, né à Hendaye en 1765, fut connu par ses ruses, ses astuces et son audace, et ses exploits se répandirent sur tous les océans.

Suivant la tradition des pirates et des loups de mer de la littérature, presque toujours borgnes, mutilés et renégats, nous avons Destebetxo, né à Saint Jean de Luz. A part d'être laid et maigre, il était totalement recouvert de cicatrices, et un coup de canon indiscret lui refit le chirurgie avec l'amputation de ses deux fesses. Il agit surtout dans les eaux du Golfe de Gascogne.

Le filibustier Nicolas Jean de Laffitte naquit en 1791 à Bayonne selon les uns et à Ciboure selon les autres. Il avait son quartier général à la Nouvelle Orléans et son théâtre d'opérations fut l'Amérique.

La fin

En 1802, l'Ordonnance d'Immatriculation établissait que "pour qu'un navire puisse être armé en corsaire, le Commandant de Marine doit en être avisé", perdant ainsi tout l'attrait de l'imprévu.

Cependant, jusqu'à la signature du "Traité de Paris" en 1856, les lettres de marque, qui n'avaient pas été utilisées depuis longtemps, ne furent pas officiellement et définitivement supprimées.

Les hommes de nos ports durent se livrer à des activités qu'ils n'avaient jamais abandonnées totalement et où ils étaient également experts.

Le chemin suivi par le destin est irréversible. Les temps modernes sont venus confirmer la mort de nos anciens corsaires.

Bibliographie

ARRINDA, Anastasio: "Euskal Herria eta Arrantza". CAM. Zarautz, 1977.

BARANDIARÁN, José Miguel de: "Euskal Herriko Mitoak. Mitos del País Vasco". Gipuzkoako Kutxa. CECA, 1988.

BENEDEIT: "El viaje de San Brandán". Éditions Siruela. Madrid, 1983.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO: "Los vascos en la pesca de la ballena". BVAP. Saint Sébastien, 1961.

CLAVERÍA, Carlos: "Los vascos en el mar". Éditions Aranburu. Pamplona, 1966.

DUESO, José: "Historia de la navegación vasca". Dans: Historia de Euskal Herria. Ediciones Vascas. Saint Sébastien, 1980.

HUBER, Richard: "Treasury of Fantastic and Mythological Creatures". Éditions Dover. New York, 1981.

IRIART, Michel: "Corsarios y colonizadores vascos".

OTERO LANA, Enrique: "Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias". Éditions Naval. Madrid, 1992.

RECTORAN, Pierre / Tillac, Jean Paul: "Corsaires basques et bayonnais, du XVème au XIXème siècle. Pirates, filibustiers, boucaniers". 1946.

SEOANE Y FERRER, Ramón: "Navegantes Guipuzcoanos". Rev. Gral. de Marina. Madrid, 1903.

STAPELLS JOHNSON, Victoria: "Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779". Dep. d'Histoire et Géographie de l'Estudi General. Lleida, 1992.

ZARAGOZA, Gonzalo: "Rumbo a las Indias". Bibliothèque Basique d'Histoire. Grupo Anaya, S.A.

Iconographie

Provenance des illustrations:

Kutxa: 97.

Provenance des objets photographiés:

Archives Diocésaines de Gipuzkoa: 60.

Bibliothèque Houghton: 53.

Gorrotxategi Museo Konfitegia: 52.

J.A.Gorriti: 38.

Musée de Biarritz: 4, 40, 49, 111.

Musée de San Telmo: 3, 6, 7, 33, 44, 47, 63, 64, 65, 67, 75, 92, 98.

Musée Fournier: 51.

Okendo Kultur Etxea: 82, 99.

S.Murugarren: 28.

Société Océanographique de Gipuzkoa: 12, 16, 26, 27, 31, 32, 37, 61, 78, 80, 84, 101, 102, 103, 106.

Untzi Museoa: 20, 41, 42, 72, 85.

Vassamuseet: 23.

Illustrations

1. A Bayonne et à Saint Sébastien, quelques noms de rues conservent le souvenir et l'évocation des corsaires basques.
2. Poulie forgée.
3. Mousquet de muraille, XVIème siècle.
4. Les corsaires gardaient leurs affaires dans une malle. Celle-ci appartenait à un corsaire et se trouve au Musée de Biarritz.
5. A l'abordage! Dessin de Tillac.
6. Pistolet anglais à étincelle du XVIIIème siècle.
7. Épées à coquille du XVIIème siècle.
8. Marin basque.
9. Les eaux de la mer Cantabrique étaient depuis longtemps connues et dominées par les marins du Gipuzkoa.
10. Gravure d'une scène de pêche dans une maison d'Orio.
11. Proue du navire d'Oseberg, Oslo. Les Vikings surgirent des brumes en provenance de la Scandinavie, et saccagèrent des villes comme Worms, Paris, Aix-la-Chapelle, Mayence, Lisbonne...Leur stratégie était basée sur la surprise. Lorsque les voiles de leurs Drakkars pointaient à l'horizon, la panique se répandait parmi les habitants de la côte.
12. Empreinte du sceau d'Hondarribia.
13. A Bayonne, la tradition marque le lieu où en 892 tomba le corps de Saint Léon, décapité par les pirates normands, après avoir parcouru des centaines de mètres la tête dans ses mains.
14. Le sceau et le blason de Saint Sébastien n'ont pas de bateau de pêche, comme ceux de Getaria ou d'Hondarribia, mais un vaisseau de commerce, étant donné le caractère commercial adopté par la ville depuis ses débuts.

15. Côte entre Zarautz et Getaria.
16. Reproduction de la coque représentée sur le transept de la cathédrale de Bayonne.
17. Nos eaux gardent le secret des aventures corsaires.
18. Aux XIV^{ème} et XV^{ème} siècles, Saint Sébastien était le plus important centre commercial de la côte cantabrique, et la place la plus fréquentée par les commerçants allemands de la Hanse, connus comme les “Esterlines” (“easterlings”). Le nom de cette rue de Saint Sébastien rappelle une auberge ou un entrepôt qui certainement leur appartenait.
19. Fôret de hêtres.
20. Outils pour le calfatage et la confection des voilures.
21. Antonio de Gaztañeta (1656-1728), de Motriko, précurseur et innovateur dans le domaine de la construction navale. Il modifia les dimensions et dessina les navires de combat de la flotte espagnole de son temps.
22. Outils de menuiserie et de forge utilisés dans la construction navale.
23. La forme des arbres servait à obtenir les dimensions appropriées pour les parties du bois destinées à la construction navale.
24. Francisco Arrizabalaga, de la ferme Bedua Txiki, conserve encore des outils du vieux chantier naval.
25. État actuel du chantier naval de Bedua (Zumaia), dont les activités ont pris fin il y a très peu de temps.
26. Zarautz.
27. Gravure de Saint Sébastien en 1560, réalisée par Hoefnagle, où l’on peut voir le chantier naval situé sur la plage de La Concha.
28. Nef “Victoria”, XVI^{ème} siècle.
29. Coque du XIV^{ème} siècle. Transept de la cathédrale de Bayonne.
30. Linteau d’une maison d’Orio. Nef du XVI^{ème} siècle.
31. Frégate du XVIII^{ème} siècle.
32. Brigantin du XVIII^{ème} siècle.
33. Linteau de Pasai Donibane (Fac-similé).
34. La configuration de la côte basco-française conseillait la navigation sur des vaisseaux de faible tonnage.
35. Marin basque.
36. Mapemonde d’Antonio Lafredi (1580).
37. Bombarde.
38. Ducat de France et de Navarre, 1733. Pièce de huit Réaux de Charles III, 1796, 1800 et 1807. Pièce de huit Réaux de Ferdinand VII, 1822. Pièce d’Henri II de Navarre, 1587. Un Réal de Ferdinand I de Navarre, 1513?. Pièce de deux Réaux de Philippe V. 1721.
39. Livre “El guipuzcoano instruido”. Saint Sébastien, 1780.
40. Distribution du butin sur une nef corsaire.
41. Le bâtiment actuellement occupé par l’Untzi Museoa à Saint Sébastien fut l’entrepôt et la prison du Consulat de Saint Sébastien.
42. Pasaia, avec Saint Sébastien-Donostia et Hondarribia fut l’une des principales bases de corsaires du Gipuzkoa.
43. Livre “El guipuzcoano instruido”. Saint Sébastien, 1780.
44. Pistolet anglais à étincelle du XVIII^{ème} siècle.
45. Poulie forgée.
46. A l’abordage! Dessin de Ti.
47. Haches, XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles.
48. Bayonne.
49. Les corsaires gardaient leurs affaires dans une malle. Celle-ci appartenait à un corsaire et se trouve au Musée de Biarritz.

50. Corsaire basque.
51. Jeu de cartes de la maison J. Barbot. Saint Sébastien, XVIIIème et XIXème siècles.
52. Les outils de cuisine utilisés à bord des nef corsaires n'étaient pas très différents de ceux-ci.
53. Gravure représentant un marin que l'on lance à la mer à plusieurs reprises depuis la plateforme de poupe; un autre que l'on passe sous la coque et un troisième dont la main a été clouée au mât avec un couteau.
54. La dévotion des marins à la Vierge d'Itziar remonte aux plus anciens temps. Selon Juan de Esnaola, dès le XIIIème siècle il y avait une "Confrérie de Navigateurs" qui était consacrée à cette Vierge. Juan Sebastián Elcano donna à sa mort une partie de ses biens à cette Vierge; selon Garibay, les vaisseaux tiraient des salves d'artillerie en son honneur lorsqu'ils navigaient au large d'Itziar.
55. Sirène. Gravure sur bois du milieu du XVIème siècle.
56. Le moine irlandais Brandan s'embarqua vers 484 avec dix-sept religieux à la recherche de l'"Ile Délicieuse". Le jour de Pâques étant arrivé et désireux de célébrer la fête, ils trouvèrent une île où ils dirent la messe. Ils se rendirent compte par la suite que l'île était une baleine envoyée par Dieu afin de célébrer la cérémonie.
57. Triton. Gravure sur bois du XVIème siècle.
58. Les "iraunsuges" (dragons) des corsaires basques auraient certainement l'aspect de ce Léviathan dessiné par Hans Baldung en 1515.
59. Pic des baleiniers sur le mont Ulía, Saint Sébastien. Les baleines étaient repérées depuis les belvédères de la côte, et on encourageait les gens à les poursuivre.
60. Dans un livre de baptêmes de Zumárraga de 1526 figure le dessin d'une chaloupe avec cinq rameurs, le patron à la barre et un harponneur, avec une baleine capturée.
61. Chasse et capture des baleines.
62. Linteau d'une maison de la rue Azara de Zarautz.
63. Aiguille en os de baleine pour coudre les filets.
64. Pistolet d'arçon, XVIème-XVIIème siècles.
65. Harpons.
66. Côte d'Iparralde.
67. Mousquet de muraille, XVIème siècle.
68. Canon.
69. Plan du port de La Rochelle. Antonio Lafreri (1580).
70. Kheyr-al-Din, connu comme Barberousse, fut le continuateur des incursions de son frère, qui avait le même surnom. Corsaire allié du sultan turc Souleyman, il emprisonna de nombreux marins du Gipuzkoa, qui furent obligés de payer une rançon pour récupérer leur liberté.
71. Le retour à Saint Sébastien.
72. Gravure de 1650 où figure la baie de Ciboure et de Saint Jean de Luz.
73. Exécution du pirate bayonnais Saubat de Gaston à côté de la cathédrale de Bayonne.
74. Amarre.
75. Pierre tombale de Pedro de Zubiaur, de Biscaye, Général de la Flotte, qui fut envoyé en Angleterre pour traiter du remboursement de l'argent que le pirate Drake avait volé à l'Espagne. Plus tard, il allait aussi s'occuper de la rançon du butin que les corsaires anglais avaient obtenu de la flotte des Indes. Il châtia également les corsaires qui attaquaient les côtes de la Galice.
76. Les îles de Cuba et Española, La Havane, Saint Jean et Marguerite. Gerardus Mercator (1610).
77. Image d'un port basque. XVIIème siècle.
78. Blason du Consulat de Saint Sébastien.
79. Côte du Gipuzkoa.
80. Hondarribia fut le second port de corsaires plus important de la péninsule au XVIIème siècle.
81. Gravure de De Bry de 1601, qui représente un navire entouré de glaces.

82. Carte de Spitzbergen. Les marins basques étaient engagés par les anglais pour chasser la baleine dans l'Arctique.
83. Gravure du port de La Rochelle.
84. Carte portuaire de Saint Sébastien. A gauche, le pont de Santa Catalina.
85. Gravure de Bilbao.
86. En 1690, l'on construisit une frégate pour faire la course et pour défendre la côte de Saint Sébastien des attaques françaises.
87. L'horizon a toujours impliqué un défi aux marins.
88. Joanes de Suhigaraychipi, "Le Coursic", fameux corsaire bayonnais. (Dessin de P. Tillac).
89. Ciboure vue de Saint Jean de Luz.
90. A Bayonne, l'on conserve encore la maison du "Coursic", dans la rue qui porte son nom.
91. L'auberge de Juana Larando.
92. Épées à nacelle et à coquille des XVIème et XVIIème siècles.
93. Côte basque.
94. Le terme boucanier vient de "boucan", viande fumée élaborée aux Antilles. (Dessin de P. Tillac).
95. Michel le Basque.
96. Carte de l'île de la Tortue.
97. Catalina de Erauso, portrait peint par F. Pacheco. "La monja alférez" ("la nonne porte-drapeau", Saint Sébastien, 1592), fut l'un des quatre survivants du navire "Jesús María", vaisseau amiral espagnol qui, au cours de la bataille de Cañete (1615) au large des côtes du Chili, fut coulé par l'escadre du corsaire allemand Georg von Spilberg, engagé par les hollandais.
98. Épées à coquille du XVIIème siècle.
99. Blas de Lezo se fit connaître par ses attaques aux pirates qui épouvantaient les vaisseaux espagnols des Antilles.
100. Le pavillon des tibias et de la tête de mort, le fameux "Jolly Roger", ne fut pas le seul utilisé par les pirates pendant "l'Age d'Or de la piraterie" (XVIIème et XVIIIème siècles). Ils leur donnaient souvent une personnalité propre en y ajoutant des sabliers, des gouttes de sang, des flèches, des épées...Mais très souvent aussi, afin de surprendre l'ennemi, les vaisseaux pirates battaient de faux pavillons. Ils utilisaient également des pavillons unis, dont les couleurs avaient une valeur symbolique: noir pour la mort, rouge pour une bataille sans quartier, etc. ("La Connaissance des Pavillons").
101. Les premières nefs de la Compagnie mirent le cap sur Caracas en 1730.
102. "Nuestra Señora del Coro", une frégate armée comme nef corsaire par la "Real Compañía Guipuzcoana" de Caracas".
103. Une action de la "Real Compañía Guipuzcoana de Caracas".
104. Un coin de Pasajes.
105. Bayonne fut un port corsaire actif pendant toute l'histoire des corsaires basques, même lorsque leurs activités commencèrent leur déclin.
106. Gravure de l'estuaire du Deba.
107. La proximité de la côte a toujours défini le caractère des activités de ses habitants.
108. Les corsaires basques font déjà partie de la mémoire.
109. Pasajes.
110. Quelques personnages du Gipuzkoa naviguèrent à bord des vaisseaux pirates étrangers. Ce fut le cas de Joaquin de Iturbe "Joaquín Xantua", d'Elgeta, célèbre bandit qui fut dans sa jeunesse pirate ou corsaire et qui naviga à bord de deux canonnières françaises. Il finit par être emprisonné à la Forteresse de la Mota de Saint Sébastien en 1799.
111. Ichetebe Pellot.
112. A Bayonne et à Saint Sébastien, quelques noms de rues conservent le souvenir et l'évocation des corsaires basques.

- 113.** Nicolas Jean de Laffite (Dessin de P. Tillac).
- 114.** Réparation des filets.