

KORSARIAK ETA PIRATAK

Nork osatzen du etnikoki ez espainiarra ez eta frantziarra izanik, euskalduna den herri hau? Euren lurraldearen tamainak ehun eta berrogeita hamar kilometro eskas ditu luzeran. Jakina da Piriniotako magalera duela milaka urte heldu zirela. Hizkuntza eta odol mota, argi eta garbi kaukasikoa izan arren, herri desberdin batena zuten, European nagusi ziren indoeuroparrekiko inolako loturarik gabekoa.

Hastapenak

Euskaldunak eta itsasoa

Zalantzarik gabe, euskaldunak, euren abenturarako zaletasunaren edota izaera saiatsuaren eraginez, bertako mugetatik kanpo irtetzeko eragopeznik izan ez duten herrien artean aipa ditzakegu. Herriarekiko atxikimendu handia izan arren, euskaldunek beharrak, bai eta abenturarako zaletasunak ere bultzatuta euren lurra utzi zuten, itsasoaren hurbiltasuna lagun.

Denbora iragan ahala, eta eragingarri guztien ondorioz, Kantauriko alde honetan hainbat korsari eta pirata ageri zen, antzinan euren arbasoek poliki-poliki ezagutu eta, ahal zuten heinean, menperatu zituzten urak zeharkatuz. Ez baitugu ahaztu behar, korsaritzak eta piratakeria merkataritza bezain zaharrak direla, eta itsasoko trafikoarekin lotura estua dutela.

Euskal itsaslarien bidaien tradizioak eta iparraldeko lurraldeekiko harremanak oso hedatuta daude. Mairin Mitchellek esaterako, Irlandako Kerryko lehen erregea Eber, Iberiar Penintsulako iparraldetik zetorrena izan zela dio. Erdi Aroaren amaieran ere, Juan Zuria, Bizkaiko lehen jauntxoa, Eskoziako erregeren baten biloba zela ziurtzat ematen zuten, handik bere aitak bidalitako emakume baten semea, hain zuzen ere.

Julio Caro Barojak dioenez, hau ez litzateke itsas tradizio handirik ez duen gizarte batean sinesgarria izango eta euskal itsaslariak ere ez lirateke iparralderako euren ibilbidean Glasgow eta Orkada uharteetaraino iritsiko.

Baina euskaldunak beste herrietara joaten ziren garai artan, euren lurraldea eta itsasoa defendatzea ere beharrezko bihurtu zen. Izan ere, IX eta X. mendeetako garaia oso nahasia izan zen eta orduan agertzen zaizkigu vikingoak, Iparraldeko kostaldera iritsi ziren lehen lapurrak, bai eta normandiarrak ere.

Baionan, eta bertako portuan, hain zuzen ere, ezarri zuten gure kostaldean agertu ziren lehen piratek euren kokalekua Castro Urdialesetik Baionarako kostaldeak nahikoa babesleku badu eta. Baiona, une honetan eta XI. mendearen bigarren erdiraino, pirata hauek erakarri zituen gune garrantzitsua izan zen, hainbat merkataritza eta arrantzaletan itsas-portua, apezpikuen egoitza eta Akitania, Gipuzkoa eta Nafarroa arteko harremanetarako ardatza baitzen. Izan ere, San Leon, apezpikuen egoitzaren fundatzaile eta ebanjelizatzaileari Normandiako piratek lepoa moztu zioten IX. mendean.

Normandiarren desafioak eta piraten agerpen hauek erregeei euren kostaldeak defendatzearen garrantzia zenbaterainokoa zen ulerrarazi zieten, eta, ondorioz, IX. mendearen haseran, babesleku edo portu horiek foruen bitartez ofizialki onartuak izan ziren, hauen bidez hiribilduak eratu zirelarik defentsarako erabil zitezten, bai eta Gaztelako merkataritzaren garrantzizko garai bateko salgaien irtengune gisa.

Hiribilduak

Herriko forurik zaharrena Bermeokoa izan zen, 1082an sortua. Gipuzkoari dagokionez, lehen garai honetan, fundazioak horrela eman ziren: Donostiari 1180 baino lehen; Hondarribiari, 1204an; Getaria eta Mutrikuri 1209an; eta Zarautzi 1237an. Ondoren, honako hauek eratu ziren: Oiarsoko Hiriberri, 1320an; Debako Monreal, 1346an; Zumaiako Villagrana, 1347an; Usurbilgo Belmonte, 1317an; eta Orioko San Nicolás, 1379an.

Fundazio hauek eragin zuten ekonomiaren bultzada nabarmena izango da XII. mendetik aurrera, Gipuzkoa eta Bizkaiak nolabaiteko garrantzi ekonomikoa lortu baitzuten euren itsaslari eta arrantzale kopuru handiari esker.

Donostiakoari buruz, bertako forua itsasoari buruzko arauak izan zituen penintsulako lehena izan zela esan beharra dago, benetako itsas kodearen sorrera eragin baitzuen. Gero, Gipuzkoako herri guztiei egokitu zitzairen. Foruari esker, Donostiako portua Gaztelako produktueterako berezko irtenbide bihurtu zen, aurrerago, indar esportatzaile nagusi bilakatu zelarik, artillerako bereziki. Donostiak mailaka lortu zuen izaera bereziki komertzialak, oparotasunaz gain, gure kostalderantz piratak eta korsariak erakarri zituen, betidanik izan baitira gainontzekoen ondasunen zale.

Gure kostaldetik urrun

Euskal itsaslariak itsaso ezagun guztietan ibili ziren, eta, haietako zenbait, ez zen merkataritza lanetan bakarrik aritu. 1282an, adibidez, borondatez ihardun zuten euskaldunen talde batek Gales herriko konkistan parte hartu zuen, armada anglonormandiarrekin batera. Eta, 1304ko Genoako berriemate batek jaso zuenez, kanpotik erasotu zituzten ...”pasaron el estrecho (de Gibraltar) gentes del golfo de Gascuña, con navíos llamados cocas y entraron en corso para nuestras naves haciendo no poco daño”.

Behe Erdi Aroan, berriz, euskaldunek Italiako merkatarien garraiolari lanak egin zituzten eta Mediterraneo Europako iparraldeko beste eremu batzuekin komunikatzea lortu zuten. Kataluniarrek karek altuko ontziak behar zituztenean, iparraldeko portuetan bilatu ohi zituzten, Euskal Herrian esaterako. Beraz, euskaldunek armatu, gidatu eta, ohitura zen bezala, errege eta bestelakoei alokatzen zizkieten.

Eta, Mediterraneoetik Atlantikora igaroz, 1393an euskal itsaslariak ikusi omen zituzten Kanariar irlak aztertzen, edo, aurrerago, Guineako golkorako espedizioetan.

Eremu hauetako euskal itsaslarien presentziari dagokionez, gogoan izan dezagun Carlos Claveriak dioena, hau da, Cadizen, aspaldidanik, euskal pilotuen elkargo bat zegoela.

Denbora igaro ahala, XIV eta XV. mendeetan ingelesak eta frantziarrak elkarren aurka jarri zituzten gerretan euskaldunek izandako partaidetza nabarmena izan zen. Ehun Urteetako gerran zehar (1337-1453), euskaldunak Frantziako ontzitan itsasoratzen ziren, hauekin batera sinatutako itunen ondorioz.

Beraz, Euskal Herriko merkataritzarako ontzitza benetako potentzia bihurtu zen. XIV. mendean gure ontzitzaren batasuna Brujaseko “esterlines” auzoko Kotsulatua eratu zuten arte iraunarazi zen.

Baina azter dezagun, halaber, beste zenbait agertoki eta iharduera.

Itsasontziak

Ontzigintza

Euskal kostaldeko ontzigintzak euskaldunak arrantzale eta merkatarizaten hasi zireneko garaian ditu bere hastapenak.

Baina Adourren bokaleko vikingo eta normandiarren agerpenaren eraginez, euskal itsasontziak antzinan garatu ziren gerrarako ontzitza gisa. XI. mendean ageri zaizkigu lehen kokak, zeinak itsasgintzarako lehen irizpideak finkatuko baitituzte, eta, hauek abiaburutzat hartuz, mota guztietako ontziak eraikiko dira.

Lehen garai honetan zehar, eta XVI. mendearen erdialderarte, eraikitzaileak ontzien jabeak berak izan ohi ziren. Ondoren, euskal ontzigintzaren industria garatu zen, XVI. mendean bere garairik oparoena izan baitzuen, harizti eta pagadien ugaritasuna, itsas tradizioa, eskulangile onak, portuak eta ekimen handiko burgesiaren presentzia bezalako faktoreen ondorioz, bai eta Amerikaren aurkikuntzaren ondoren ere, merkataritza Ozeano Atlantikoraino urrundu baitzuen. Erregetzak, halaber, babeserako politika hartu zuen, 1500eko agindu batek dioenez, bertan, Errege Katolikoek bertako ontziak sustatzen baitituzte kanpokoen aldean ...”ninguna mercadería ni otra cosa se pueda cargar en navío extranjero, habiendo navío de natural...”.

Hori guztia dela eta, euskaldunak, ontzi eraikitzaile gisa, gustokoen izan ohi zituzten eta euren ontzitegiek XVI. mendean Estatu eta euskal probintziak hornitu izan zituzten. Erregeentzat ontziak egiten zituzten, bai eta Amerikarako ere, nazioarteko merkataritzarako, ehizerako eta Ternuako arrantzarako, bai eta Bizkaiko Golkoko kabotaierako ere.

XVI. mendearen amaieran, eraikitako ontzien kalitatea zertxobait jaitsi zen; ontziak agindu ahala egiten zirelako, behar bada, eta eraikitzailea ez zelako ontziaren jabea izaten, eta, ondorioz, ez zuten behar adina arreta jarriko. Une honetatik aurrera, benetako ontzigintzaz hitz egin dezakegu.

Nazioarteko zenbait egoerek, hala nola, Armada Garaitezinaren garaiak –Erregeak, horretarako, hainbat euskal ontzi bahitu baitzuen- ihardueran eragina izan zuten, eta XVII. mendea Gipuzkoa eta Bizkaiko krisialdi garaia izan zen. Halere, Lapurdiko egoera aurkakoa izan zen guztiz; Baionan, Erregearen armategia zegoen, eta, bertan, Frantziako Errege Armadako ontziak eraikitzen ziren.

Itsasgintzaren eta itsas arkitekturaren bilakaerak XVIII. mendean itsasontzi luze eta hobeak sortu zituen, bereziki, Gaztañeta mutrikuarraren eskutik. Euskal ontzitegiek aitzindaritza berreskuratu zuten, batez ere Zorrotzako armategiak; eta XVIII. mendea berpizkunde garaia izan zen, kopuruari, bai eta aurrerapen teknikoari dagokienez. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas-ek ere, garai honetan egin zituen bere ekarpenak, ontzigintza sustatuz, Pasaian bereziki. Mendearen amaieran geldiene eta atzerapen aldia etorri zen.

Ontzigintzak oso iharduera desberdinak bildu zituen bere baitan, itsasertzeko arotzak, kainoari, sokagile, errementari, oihalgile, etab.en lanbideak eragin baitzituen.

Ontzigintzan, korsarien ontziei dagokienez bereziki, ontzijabeak oso egiteko nagusia izan zuen. Honek, itsasontzia hornitu eta armatu ohi zuen, bai eta ustiatu ere. Ontzijabeak, orohar, leinu handi eta Ahaide Nagusietako kide izaten ziren, hala nola, Alonso de Idiaquez, korsaritzan aritutako XVI. mendean iparraldeko ontzitzaren superintendentea zena. Baina, hauetako gehienak kaparetasunaren mailarik behekoenekoak ziren, gehiegizko ondasunik gabeak, eta ontzi txiki edo ertainak armatzen zituzten. Euskal portuetakoak edo ingurukoak izan ohi ziren. Donostian, atzerriko ontzijabe profesionalak aurki genitzakeen, Bilbon berriz, ontzijabeak merkatariak izan ziren, atzerritarrak edo bertakoak.

Ontzitegiak

Ontzitegi arruntak instalakuntza bakunak ziren, behin-behingoak, kostaldean edo ibai ertzean kokatutakoak. Errege-ontzitegiak, berriz, konplexuagoak eta handiagoak ziren.

Herriko ontzitegi nagusiak Adour eta Nerbioi ibaien ibarretan finkatzen ziren, eta Gipuzkoari dagokionez, ondorengo berri jaso dugu:

Zarautzen, leku desberdinetan eraiki ohi ziren ontziak; hala nola, Gurtarten, eta hiribilduko ontzitegietan, Zarautzarren lauregiaren ondoan; ontzi hauek, ondoren, Sevillan saltzen zituzten, Indietarako merkataritzarako.

Lezon, Pasaian eta Errenterian, Erregearen Armadarako galeoien fabrika bat zegoen. Pasaiko Errege Ontzitegia 1597an eratu zen. Bertan, “Capitana Real” zelakoa eraiki zuten, mila eta bostehun tonatakoa.

Astigarrako Arcaizan erriberatako maisuak zeuden Aranburutarren etxetik jaisten den errekatik hurbil, “ontzitegi zaharra” deiturikoan.

Donostian Kontxako hareatzaren gainean zegoen armategia, bai eta Anoetako ontzitegia ere.

Eta, hauez gain, Usurbilgo Mapileko ontzitegiak, antzinako Mutrikuko Santa Mariakoak, eta Hondarribikoak genituen.

Ontzi motak

Gure kostaldeko ontzitegietan eraiki ziren ontzien artean lehenago edo geroago euskal korsariak erabili zituztenak ondorengoak izan ziren, bereziki:

- Kokak masta bakarreko ontziak, jatorriz iparraldekoak, XIV. mendean oso hedatuak izan ziren, eta korastako lema zuten ordurako. Merkataritza eta borrokarako erabili ohi ziren.
- Urkak Jatorriz Holandakoak, oso zabalak dira, zamarako leku handikoak. Orohar, garraio eta merkataritzarako erabili ohi ziren.
- Karrakak eta Karabelak. Ontzi luze eta finak, bi edo hiru masta eta trapadunak, oihal latino eta, ondoren, laukiduna, bizkar bakarrekoak eta txoparako ezproindunak. Espediziotarako aproposak, XV eta XVI. mendeetan erabili ziren gehienbat.

- Belontziak. Karraken bilakaeraren ondorioa, bi edo hiru mastadunak, edukiera handiko karel altukoak eta ekaitz eta etsaiengandik babesteko sendoak.
- Galeoia. XVI eta XVII. mendeetako belontzia, gehienez lau mastaduna, zubi anitzeko maspreza eta tonelaia handikoa, Ozeanoetan zehar ibiltzeko gaitua, eta, horretarako, aurrerago ontzia hobetuko luketen lerro eta aparailuak jarri zitzaizkion. Galeoiek Indietarako bidaiak egin ohi zituzten eta galeren liraintasun eta arintasuna bereganatu zuten, oihal borobilak ezarriz.
- Patatzak, pinazak, ustak, etab. Ontzi txikiak izan ohi ziren, lehorrerapen, lotura edo Armadaren zaintzarako, eta, hedapenez, tonelaia txikiko beste ontzi batzuek hartu zuten hauen izena. Gure kostaldean patatxa izenekoak ontzi zaharrak ziren, kabotaia edota beste egitekoetarako erabiltzen zirenak.
- Fragata eta itsasontziak. Oso ontzi, landuak, tamaina eta ibilbide handikoak.

Korsaritzarako bereziki ez zen ontzirik eraikitzen, XVII. menderarte ez baitzen gerrontzien eta merkataritzarakoen artean bereizketarik egiten. Legeak korsarien ontziak hirurehun tonatetik beherakoak izan behar zutela zioen “navíos de parte de trescientas toneladas abajo”, eta hala izan ohi ziren gehienetan, Frantziako kostaldean, gainera, ontzi txikietan ibiltzea praktikoagoa baitzen. Korsarien ontziak ezin eros zitezkeen, baina, aldi berean, inola ere ez zuten atzerritarrak izan behar.

Euskal korsariak

Aurretiazko oharra

Gipuzkoak hainbat arbasok kostaldean eta itsasoan bizitako epopeiari bizkarra eman izan dio beti, eta ekintza indartsuak bultzatutako itsaslari, arrantzale, ontzigile eta korsariak geroztik ez dira aintzakotzat hartu, euren oinordekoetako batzuek idatzi izan zituzten epopeia hauetan izan ezik.

Ondoren, azken hiru mende hauek isilpean geratzea nahikoa izan da itsasoko bizitza honetako arrastoen euskal nortasuna ia guztiz ezabatzeke.

Euskal korsariei dagokienez, isiltasun hau ulergarria da, batetik, haietako asko inguratu dituen iluntasuna dela eta. Arrazoia –Michel Iriarten ustez- ontzijabeetako askok, sarritan aberastu zituzten horiei buruzko agiriak erretzeko zuten ohituran datza. Bestetik, hainbat korsari bidaia edo gurutzaldi bakarrean nabarmendu zen eta, datu azpimarragarri hau izanik, euren jatorri, bizitza eta ospea eman zien gertakari bakarraren aurretiko eta ondorengo kanpainei buruzko bestelako informaziorik ezin izan dugu jaso.

Korsariak lapurretarako bokazioa berezkoa ez zutela argi utzi beharra dago, itsasokoa berriz bai, arrantza izan baitzen, hasera batean, euren funtsezko iharduera. Mendiz eta itsasoaz inguraturik jaio ziren, eta itsasoa horren hurbil izanik, asko bertan aritu ziren, arrantzan eta merkataritzan. Ondoren, atzerriko piratek sortzen zizkieten arriskuetatik defendatzeko armaz hornitu ziren, eta, honen ondorioz, euren kabuz aritu ziren piratakerian.

Horrela, korsariak, arrantza eta merkataritzan iharduteaz gain, lapurretan ere saiatu ziren. Horretan, zerikusirik handia izan zuen “korsaritzarako baimena” delakoak, hau da, errege batek bere menpeko itsaslariei Erregetzaren etsaien atzetik joateko ematen zien baimena, hauek zeramatena

bereganatzerarte. Korsariak errege batengandik lapurretarako baimena jaso zezakeen, eta beste batengandik berriz, heriotz zigorra.

Baimen hau ematerakoan, korsariak eta piratak bereizi egiten ziren. Korsariak, beraz, erregearengandik edota gobernuaren eskutik jasotzen zuen korsaritzarako baimena, beste nazio baten aurka gerran aritzeko edo haren merkataritza trafikoa etetzeko. Pirata, berriz, itsasoan ere lapurretan aritzen zen lapurra zen, inolako baimenik gabekoa.

Korsaritzarako baimena

Frantzia, eta ondoren Ingalaterra XVI. mendearen lehen laurdenean etsaiaren aurkako korsaritzako piratakerian hasi ziren –erregearen baimenaz- Indietako trafiko espainiarraren aurka, Aita Sainduaren buldei eta Indietako Kontseiluaren (Consejo de Indias) eta Kontratazio Etxearen (Casa de la Contratación) debekuei jaramonik egin gabe eta Espainiak, zilarrean oparoak ziren kolonietan zuen monopoliaren aurka borrokatuz.

Espainiako erregeek lapurretak saihesteko eta euren etsaien merkataritza oztopatzeko interesak bide eraginkorra aurkitu zuen etsaien ontziak erasotu eta bertan zegoena lapurtzeko baimena euskal itsasaldeko hiribilduetako itsaslapur sendo eta prestuei ematerakoan. Erregeek babestu egiten zituzten etsaiak euren ontzietan zirikatzen bazituzten eta, ondorioz, euskaldunek irabaziak lortzeko helburuzko lan honetan ihardun zuten, bereziki, baleen sasoia ez zenean.

Iparraldeko 1528ra arte ez zitzairen korsaritzarako baimenik eman, baina lapurtarrak denetarik izan zirela esan beharra dago: korsariak, piratak, filibusteroak eta bukaneroak. Hegoaldeko probintziei dagokienez, XV. mendean, 1497 eta 1498an, Fernando Katolikoak sinatutako zedulek korsaritza gipuzkoar eta bizkaitarrei inolako murrizketarik gabe baimentzen zietela ikus dezakegu.

Ikus dezagun korsaritzarako baimen bat. Horren adibide gisa, XVII. mendean Donostian eraikitako “Nuestra Señora del Rosario”ko fragatarena hartuko dugu. Bertan, korsaritzan aritzeko baimena ematen zaio ontzi horretako kapitainari, bai eta non eta nola ihardun behar duen eta nor erasotu behar duen esaten, baldintzak ere jartzen zaizkiolarik:

“En virtud de la presente, permito al dicho capitán, Pedro de Ezábal, que en conformidad de las Ordenanzas del Corso, de 29 de diciembre de 1621 y 12 de septiembre de 1624, puede salir a corso con la referida fragata gente de guerra, armas y municiones necesarias, y recorrer las costas de España, Berbería y las de Francia, pelear y apresar los bajeles que de la nación francesa encontrare, por la guerra declarada con aquella Corona; y a los demás corsarios turcos y moros que pudiere; y a otras embarcaciones que fueren de enemigos de mi Real Corona, con calidad y declaración que no pueda ir ni pasar con su fragata a las costas del Brasil, islas de las Terceras, Maderas y Canarias, ni a las costas de las Indias con ningún pretexto...

Dada en Madrid, a 28 de agosto de 1690.

Yo, el Rey”.

Korsariak lapurtutakoa agintariei, Errege Justiziari edo probintziako gobernadorei eman ohi zieten.

Baina, zenbait korsarik lapurretan jarraitu zuen erregeren baimenik gabe batzuetan, eta iraungitako baimenarekin beste zenbaiteta, bai eta Espainiaren eta bertako etsaien arteko bake-

denboraldietan ere. Konbentzionaltasunek ez zituzten azken hauek begi onez ikusten, eta “pirata” izana eman zitzaien.

Gipuzkoan, zehazki, korsaritzarako baimenak, hasera batean Donostiako alkatetzak berak tramitatu zituen, Kontsulatuak, handik urte batzuetara, horren ardura hartu zuen arte, aurrerantzean, portuan sartzen zen atzemandako guztiaren legezketasuna bien artean epaituko zutelarik. Ondoren, Korsaritzari buruzko Errege Aginduek harrapakinaren banaketari buruzko erabakiak ezartzen zituzten. Hauen arabera, artilleria eta presoak Errege Justiziari zegozkion, eta ontzia eta bertako salgaiak berriz, korsarien familiak hartuko zituen, kapitain eta itsaslari guztien artean banatzeko, bakoitzak ontzian zeraman denboraren arabera.

Non eta nola iharduten zuten

Gizakien trebetasuna, kapitainen erabakia eta itsaslarien gutizia, ontzijabeena barne, korsaritzaren eta piratakeriarako ontzi horiek soberan izan ohi zituzten ezaugarriak ziren.

Korsari gisa bildu ondoren, euskal korsariak gero eta gehiago ugaltzen ziren eta euskal kostalde osoan zehar kokatu ziren. Euren iharduera-eremua ere hein berean hedatu zen.

Korsari gipuzkoarren egoitza nagusiak Donostian, Pasaian eta Hondarribian zeuden, eta euren iharduera-eremua Ingalaterrako Mantxako Kanaleraino hedatu zen hasera batean. Aurrerago, eremu hau Europako iparralderaino, Ameriketako itsasalderaino eta Afrikako iparraldeko Berberiaraino zabaltzen zen.

Korsarien ontziak jabeago pribatukoak ziren eta jabeak berak itsasoratzen zituen. Bizkortasun eta sarkuragatik aukeratzen zituzten, orohar.

Erasorako metodo nagusia talka izan ohi zen, artilleriaren erabilerarekin batera. Halere, ez zuten arma gehiegi izaten, horrela, garaipenak talkaren bidez lortzerakoan, harrapatutako ontziak ez zuten kalte handirik izango eta, ondoren, saldu ahal izango zuten. Gehienetan, inguruketa zelata baino nahiago izaten zuten, hau da, harrapakinaren bila ibiltzea, gune finko batean zai egotea baino, bi taktikak tartekatzen zituzten arren.

Beste batzuetan merkatari etsaiei buruzko informazioa iritsi zai egoten ziren portuan. Korsariak bakarka itsasoratu ohi ziren, zenbaitetan binaka eta, etsaia oso indartsua zenetan bakarrik, talde handiagoetan, beti ere ontzitzat txikitik, non irabazien banaketa justua egitea zaila izan ohi zen, eta eskasagoa.

Ontzi ingeles eta frantziarrak, baleen arrantzara joango balira bezala itxurak eginez erasotu ohi zituzten; beste zenbaitetan, ardoz, oihalez, zetaz, bikez eta erretxinaz betetako merkatalontzien upelategiak ohostu ohi zituzten. Erasotutako ontziek, ondorioz, konboiak eratzen zituzten euren defentsarako eta korsariak, hauek eskuratzeko, plan ugari antolatu behar izaten zuten. Erreskatea ere erabili zen harrapakin gisa, hau da, korsariak hartutako presoak diruaren truke aske uztea, edota, zenbaitetan, presoaren truke zenbait pertsonen askatasuna eskatzea.

Azkenik, korsaritzaren garrantzia neurtu beharko genuke, bereziki gure kostaldeari dagokionez, korsarien kopurua aintzakotzat hartuz.

Korsari-ontzien ontzilariak ugariak izan omen ziren. Bizkaiko Golkoan XVII. mendean zehar, euskal korsaritzaren urrezko mendean, hain zuzen ere, korsaritzarako ontzietako itsaslariak Errege Armadako ontzietakoak baino kide gahiagok osatzen zituzten.

Urrunerako espedizioetan kopuru hau murriztu egiten zen, hornidura gehiago behar izaten baitzen.

Korsaritzak, beraz, hainbat itsaslari behar izaten zuen, eta euskaldunak ez ziren horrenbeste. Ondorioz, beste ontzietako marilenak itsasoratu ohi zituzten. Lanean ziharduten korsarien ontziak, gutxi ez ziren arren, itsaslari kopuru mugatua zuten eta itsasoan izanak ziren beste batzuetako tripulazioa itzultzen zenean bakarrik irtetzen ziren.

Ontzi barruko bizitza

Ontzilariak

Korsarien itsasontzi handi bateko itsaslarien artean, kapitainarena zen irudi nagusia, ontzijabeen eta itsaslarien bitartekaria baitzen. Erasoerako deia berak egin ohi zuen eta itsasontziko disziplinaren arduraduna ere bera izaten zen. Kapitainordeak kapitaina ordezkatzeko zuen, hau gaixorik zegoenean edota hiltzen zenean eta goardiatako bat ere berak egin ohi zuen. Fragatako maisuak itsas-gobernua gainbegiratzeko zuen eta horniduraren administrazioa ere bere gain hartzen zuen. Pilotuak nabigazioa zuzentzen zuen eta lemariei aginduak ematen zizkien. Kontramaisuak kapitainaren aginduak jarraituz, maniobra zuzentzen zuen eta aparailu eta suaren aurkako babesaren arduraduna zen. Zaintzailea bere laguntzailea izaten zen eta itsasontziaren garbiketaren, ontzi txikien eta ontzimutileen ardura ere izaten zuen. Itsaslarien artean hiru maila bereiz zitezkeen: marinelak, ontzimutitak eta morroiak; bi lehenen egitekoa oihalak eta nabigazioa izan ohi zen orohar eta hirugarrenek, garbiketak, jana, sokaburuetarako lokarriak eta ontziko otoitzak zituzten ardura nagusi gisa. Horiez gain, kondestablea ere aipa dezakegu, artilleria zaintzen zuena, hain zuzen ere, bai eta artilariak, talkarako soldaduak, arotza, apaiza, eskribaua eta kirurgiarako medikua ere. Korsarien itsasontzietako beste bi lanbide adierazgarri ere bazeuden: harrapakin-kabua, harrapatutako ontzia porturaino eraman eta saltzen zuena, eta fragatako ikusliarra, bidaieko gertakariak eta tripulazioaren jarrera kontrolatu eta iruzurra saihesten zuena.

Ontzi txikiagoetan, tripulazioa nahitaezko itsaslariez bakarrik osatzen zen.

Tripulazioa herriko edota inguruko pertsonak osatzen zuten. Zenbaitetan probintziako beste herrietatik etortzen ziren, eta are probintzia kanpotik ere. Atzerritarrak ere etorri ohi ziren, hala nola, lapurtarrak, flandestarrak eta irlandarrak, baina ez zen ohizkoena izaten. Pilotua frantziarra izaten zen, Frantziako eremuan ihardun ahal izateko eta euskaldun gehienak aparailuan trebeagoak zirelako gidaritzan baino. Gehienek ez zuten gaztelera ulertzen baina esperientzia handiena zuten itsaslariak elebidunak ziren. Maila sozialari dagokionez, behe-mailakoak izan ohi ziren, eta gutxiengo batek bakarrik zekien idazten.

Ontzi barruko bizitza

Edozein korsari edo euskal itsaslarien eguneroko bizitza honela garatzen zen:

Itsaslariak gainaldean bizi ziren. Egunean zehar lau ordutako txandak egiten zituzten ontzia zaintzeko. Egunsentian hasten zen eguneko iharduna: gainaldea garbitu, oihalak prestatu eta jasotzea, mastatan gora igo eta sokaburuak lotzea. Orduerdiro, ontzimutitak batek zer ordu zen esaten zuen, Pater eta Ave Maria bat errezatzeaz gain.

Itsaslariak, goizero, lo egin zueneko estera edo manta jaso behar zuen, bere arropa astindu, balde batean garbitu, zertxobait gosaldu (bizkotxoa, gailetak, baratxuriak, gazta eta sardina erreren

bat), gauean zehar ontzian sartu zen ura txikatu eta bere kaiza edo kutxa txukuntzen zuen. Bertan, edozein korsari edo marinelen arropa izan ohi zuten, hau da, artilezko kamiseta, atorra, galtzerdiak, kapusaia, kapa motz bat eta boneta. Bakoitza nahi ahala jantzi ohi zen eta Iparraldeko marinelek bakarrik ezagutu zuten uniformea XVII. mendetik aurrera. Kapitain eta ofizialek arropa apainagoak eraman ohi zituzten.

Gorputzaren beharrak asetzeko, itsasoan egin ohi zituzten egin beharrekoak, eta, horretarako, aparailuko sokak edota olatuetatik zintzilikatzen zen taula eusten zuten, eta honi, “Komunak” edo “los jardines” (lorategiak) deitzen zioten.

Benetako janari bero bakarra eguerdikoa izaten zen, eta, horretarako, janaria prestatzen zuen marinela edo sukaldari bat zegoen, honek, burdinezko eltze handi batzuek sutan jartzen zituen. Janaria ugaria izan ohi zen, baina aspergarria. Olio, baratxuriak, babarrunak, babak, zezinadun garbantzuak, urdaia, makailoa edo sardina gaztua, haragi gaztua eta arto-irinezko bizkotxo edo gailetak. Guztia, itsasontziaren alderdi lehorrean gordetzen zuten. Azukrearen ordeztia erabiltzen zuten eta gizon bakoitzak ardo neurri mugatua izan ohi zuen eguneko, garestia baitzen. Bakoitzari, zegokion errantxua ematen zioten lurrezko kaiku edota zurezko plater batean; baxera, zurezko koilara batek eta aizto batek osatzen zuten. Bazkaltzeko ordua, iskanbila ordua izan ohi zen.

Lo ere, ontziaren gainaldean egiten zen, bakoitzak bere txokoan. Kapitainak bakarrik zuen bere logela, eta hau ere, korsaritzaren azken urteetako berrikuntza izan zen. Oherik ere ez zegoen, hamakak baizik.

Gauetan zaintzarako txandak egin ohi zituzten, eta aurretik, elkarrekin errezatzen zuten. Gero, ordu erdiro, erritoko doinu bat entzuten zen eta orduro lemazaina eta jagolea txandakatzen ziren.

Garbitasunik eza, gainaldeko pilaketa eta janaria gaixotasunetarako bizgarri egokienak ziren. Nutrizio eskasak gaixotasunen aurkako defentsak urritzen zituen eta, ondorioz, ontzian izurrite baten ondorioz hiltzeko arriskua handia zen. Gaixotasunik arruntena eskorbutoa zen, oraindik zer zen ez zekiten arren, bitaminagabeziaren eraginez hartzen zena. Ofizialek bakarrik izan ohi zuten bestelako hornidurarik (pikuak, mahaspasak, mermeladak, mahatsa...) beharrezko bitaminak baitzituzten. Sifilisa ere askotan izan zuten, bereziki XVI. mendean.

Ontzian erizaintzaz gehien zekien barberua izan ohi zen. Gehienbat egin ohi zuena objektuak atera, zauriak itxi, erre edota gorputzeko atalak josi edo ebakitzea zen. Tratamendua gehienetan odol-hustek, botika bejetalak... izan ohi ziren, eta tresnak berriz, mortairua, espeziak, lantzailea, sendabelarrak eta pattarra.

Disziplina eta presoak

Korsarien itsasontzietan marinelei heriotz zigorra jartzea ezinezkoa zen euren akatsa oso larria izan arren. Beraz, zigor gogorrei edota larrienei beldurrik ez zieten, marinelek ez zuten disziplinarik izaten. Halere, bazeuden bestelako zigorrak ere, hala nola, gila azpitik igarotzea, zenbaitetan heriotzaren baliokidea zena. Iparraldekoak gogorragoak izan ohi ziren euren ohiturei eta zigorrei zegokienez, gorputzeko zigorra eta sarbide ohiturak baitzituzten –iritsi berria mastan lotu eta jotzea-, eta, nahiz eta agintariak debekatuta izan, iraunarazi egin zituzten. Hiltzailea hildakoaren gorpuari lotu eta biak uretara botatzen zituzten.

Presoek, berriz, oso tratua izaten zuten europarrak izatekotan. Erresistentzia gehiegi jarri ez zutenak aske uzten ziren eta hornidurak ematen zitzaizkien; borrokan ongi aritu zirenei berriz, ondasunak kentzen zitzaizkien. Zigorra, borrokan bitartean euren ontzia lehertzen saiatu zirenentzat

izan ohi zen, hau da, lepotik zintzilikatu ohi zituzten, nahiz eta, geroago, zartadak ere erabili izan ziren.

Sineskeriak

Euskal Herriko itsas mundua ez da mito eta sineskeriatan barrualdeko eremuak bezain aberatsa. Itsasoko euskal tradizio mitologikoa beste kostaldeko eremuen antzekoa izan da betidanik. Eta euskal korsariek gure kostaldeko gainontzeko itsaslarien sinesmen berak zituzten.

Euskal Herri osoan sorginei buruzko tradizio handia izan ohi da, sorginen mundu amarrugabea, satankeriarekin zerikusi handirik ez zuena. Sinesmen hauek guztiz errotuta zeuden, landa-eremuko barrualdeko Euskal Herrian ez ezik, bai eta kostaldean ere.

Zarautzen, Getarian... sorginek indar handia izan ohi zuten, eta bertako tradizio, kondaira eta historiak eguneroko bizitzarekin eta itsasoko gizartearen berezko dinamikarekin lotua estua zuten. Askotan, sorgin, lamina edo gaizkinekiko beldurrak erdi estalitako mundu bat zen. “Direnik ez da sinistu bear; ez direla ez da esan bear”. Kostaldeko arrantzaleek sorginak ez zituzten inoiz aipatzen, eta emakumeek gizonak lanean zeudenean haietaz mintzo baziren, hauek ez zuten ezer harrapatzen. Tradizio hauetan sorginak arrantzale eta marinelen atzetik ageri zaizkigu, olatu bihurturik. Donibane Lohizunen sorginak euren herritik Ternuaraino hegan joan, bertako ontzietako mastatara igo eta marinelak sorgindu zituztela zioten: “las brujas se vanagloriaban de haber ido volando (desde aquel su pueblo) hasta Terranova; subían a los mástiles de los navíos y con sus polvos endemoniados maleficiaban a marinos y pescadores”. Ekaitzak ere sorrarazten omen zituzten, Ziburuko “Marticot” itsasontziaren urperatzea kasu. Pierre de Lancre epaile frantziarrari hori aitortu zioten behintzat honek hasitako prozesuan.

Kostaldean izan ohi zituzten beste sinesmen batzuk itsasnesken eta “traganarru”ren ingurukoak ziren. Azken hau, zurrunbiloak sortzen zituen jeinu ikaragarria zen, eta guztiak honen beldur ziren Barandiaranek dioenez, “causaba pavor a los hombres del mar en tiempos antiguos y aun a no pocos de este siglo”.

Itsasneskei zegokienez, 1673an –Resurrección M^a de Azkuek Feijoo aitak esan zuela dioenez– Lierganesekeo biztanle bat Bilboko itsasarradera joan omen zen beste mutil batzuekin igeri egitera. Itsasoan sartu baina... ez zen berriro agertu eta itotakotzat hartu zuten. Halere, sei urteren buruan, Kadizeko zenbait arrantzalek olatu artean giza irudi bat ikusi omen zuten igerian, bai eta harrapatu ere: “una figura humana de persona racional que nadaba con gran destreza. Picados por la curiosidad, procuraron capturar a aquel sorprendente ser, lo cual consiguieron, tras muchos esfuerzos”. Orduan, Francisco bera zela jakin zuten, sei urte lehenago Bilbon desagertutakoa. Bere lurrera itzuli, eta bederatzi urtetan oso era harrigarrian bizi izan zela diote, eta, azkenik, arrastorik ere utzi gabe desagertu zela.

Donostiako hondartzan jolasean ibili ohi zen itsasneska baten aipamena ere aurkitu dut, eguzkia orrazten zuenarena. Baina ingelesak Loretopera etorri zirenean, desgertu egin omen zen.

Azkenik, “iraunsugue” delakoa, gure arbasoen herensugea izan ohi zen, eta dontzeila bat sakrifikatu behar omen zitzaion, berak, gizakiak bere hatsez erakarri eta jaten zituen bitartean. Herensuge bat izan zen, hain zuzen ere, Aralarren San Migel arkainguerua hil zuena.

Baleatzaleak

Baleen atzetik

Baleen arrantza korsariekin oso lotura estua du. Iharduera hau korsaritzza baino lehendik burutu zen, beranduago, azken hau bertatik eratorri zelarik.

Euskal Herriko lehen korsariak baleen harrapaketa korsaritzarako baimenaz babesturik Ternuako arrain-sardetan etsaien erasoekin tartekatzen zuten baleatzaleak ziren. Harrapatutako makailoa, esaterako, luxuzko zeta, urrea edo merkatarien ardorik onenak bezain harrapakin preziatuak ziren.

Lehen baleatzaleak euskaldunak eta kantabriarrak izan omen ziren, balea-industriaren asmatzaileak, eta, asmatzaile gisa antolaturik bizi izan ziren VII. mendez geroztik.

Hasera batean, baleak Kantabriako kostaldean harrapatzen zituzten urritik martxora burutzen ziren kanpainen, ipar itsaso izoztuetatik honantz etortzen zirenean. Balea baten salmentari buruzko lehen aipamena Baionako 1059ko agiri batean ageri da. Eta, beranduago, konponketetan erabiltzeko baleen hezurren bilketa eta balearen olioak gordetzeko tinen agerkundea ere.

Halere, XIV. menderako, euskal kostaldean balearen urritasuna nabaritu zen eta euskaldunek hauen bila Irlanda eta Ternuara joan behar izan zuten.

Kanadan egindako azken aurkikuntzak, leku hartako ohizko toponimiaren ingurukoak, indiarrek erabiltzen zituzten euskal hitzak eta baleak arpontzeko erak euskaldunak iritsi ziren lehenak izan zirela eta bertakoekiko harreman onak izan zituztela adierazten dute. Eta horrela, XVI. mendeko hogeiko hamarkadan Ternuan baleak harrapatzen hasi ziren, lurralde horietan euskaldunak lehenago izan zirela azaltzen duen lekukotasuna ere badagoen arren.

Itsasontziak Ternua eta Labradorren artean, berrogeita hamar kilometrora dagoen leku batean biltzen ziren, eta bertan geratzen ziren urtarrilaren amaiera arte, orduan, temperatura hotzak marea etetzera bultzatzen zituen garaian. Kanpaina hauek zortzi hilabetekoak izan ohi ziren, udaberritik udazkenara arte, eta zenbait baleaontzi etxera itzultzen zen upelategiak bete gabe, eta, beste zenbait, ez zen itzultzen, edo zama, piratek lapurtzen zieten.

XVI. mendearen erdialdean, 1570 eta 1580ko hamarkadetan bereziki, hainbat euskaldun joan zen Ternuarantz, eta, ondorioz, Euskal Herriko bizitza ekonomikoa zeharo aldatu zen.

1585etik aurrera, euskal baleatzaleen beherakada hasi zen. Urte honetan, Britainia Handiko gerraren haseran, hain zuzen ere, Espainiako Armadarako ontzi asko bahitzen hasi ziren, honek ez baitzuen ontzitzea handi bat osatzeko adinako ontzirik. Hiru urte beranduago, Espainiako Armadaren porrotaren ondorioz, Ternuako arrantzara zuzendu zirenak gutxi batzuk besterik ez ziren izan.

Horri gehitu behar zaio 1598an Espainia eta Frantziaren arteko bake hitzarmena. Ingalaterra, Frantzia eta Danimarka lurralde horien eta Ipar Ameriketako itsasoan jabe bihurtu ziren politikoki. Egoera hori ez zen XVIII. mendera arte konpondu, 1713an, eta Utrechteko itunearen ondorioz, Felipe V.ak Ternuako arrantza libreari buruzko adostasuna lortu zuen euskaldunen mesedetan, han ia balearik ez zegoen arren.

Euskaldunek, orduan, korsaritzza maizago praktikatzen zuten. Zenbait urte lehenago Felipe II. arengandik piratak erasotzeko baimena lortu zuten.

Baleatzaleak korsari

XVI. mendeko korsariak eta XVII.eko korsari nagusiek baleatzaleak bezalako itsaslari ausart eta merkatarien legatua jaso zuten. Haiengandik ikasi zituzten itsaslaritzaren alor guztietako teknikak, aurrerapenak eta ezagupenak, korsaritzakoak barne.

XVI. mendean, baleatzaleak eta korsariak garaikideak izango dira, eta askotan, bereizezinak. Ternuako historia piratakeria ihardueraz beteta dago. Euskaldunek ingeles, frantziar eta holandarrengandik jasaten zituzten, eta, ondoren, neurri berean erantzuten zieten. Hori dela eta, mende honetan zehar, eta Espainiako Erregetzak hala aginduta, Ternuara joaten ziren baleaontziek armatuta joan behar izaten zuten. Nazioen arteko gerrak borroka arrantzaren agertoki berera eramanez, bertako ontzi bakoitzak korsaritzarako baimena izaten zuten, eta, era berean, korsari etsaiek ere eurak eraso zitzaizkien.

Honi buruzko nahikoa lekukotasun adierazgarri badugu:

1555ean, Pérez de Hoa pilotu donostiarra, Juan de Erausorekin akordio batera iritsi ondoren, Ternuarako ontzi batean itsasoratu zen eta makailaoz eta artilleriak betetako Frantziako hamabi ontzi handi harrapatu zituzten. Bien adierazpenen arabera, Ternuan bostehun preso baino gehiago hartu zituzten eta ontzi bat eta nahikoa hornidura eman zizkieten Frantziaraino iritsi zitezkeen.

Euskaldunen Ternuako ontzi ingelesak aurkako erasoak azaltzen dizkiguten agiriak ere badaude, hala nola, 1555 eta 1590ean Iturain eta Lozononak.

Halere, urte batzuk beranduago, 1588an, Kanadara joaten zirenak gutxi batzuk besterik ez zirenean, pirata ingelesek euskal ontzi bat ere harrapatu omen zuten, eta euren herrira eramanez, “viniendo de Terranova de pesca de bacalao, en una nave de Bartolomé de Garro a dos leguas del cabo de Finisterre, un inglés pirata le hizo rendir y le llevó con toda su gente, que valía mucha suma de dinero, para la ciudad de Londres, donde estaban presos y detenidos por la reina”; eta hauen truke, Gipuzkoa eta Bizkaian preso zeuden ingelesak askatasuna eskatu zuten, “que se aplique a Su Majestad mande permitir que se den a esta villa (Mutriku) otra tanta gente de los ingleses que están detenidos en esta provincia (Gipuzkoa) y señoría de Vizcaya, para que vayan con libertad al dicho reino de Inglaterra y se rescaten con ellos a los vecinos y naturales desta dicha villa”.

XVI. mendea

Gure historiako XVI. mendea arrazoi politiko eta erlijiozkoak direla eta, Espainia Frantzia eta Ingalaterraren aurka jartzen dituzten arazoak izango dira nagusi, eta Carlos V.ak eta Felipe II.ak bi erregetza horiekin sinatutako gerra eta bake-ituneak maiztasun handiz azalduko dira, itsasoa, askotan, hauen agertokia izango delarik.

Euskal korsariak, ondorioz, ez dira gorabehera hauetatik kanpo geratuko, aitzitik, protagonista zuzenak izango dira, zenbaitetan erregeen baimenei esker eta bestetan euren kabuz ihardungo dutelarik.

XVI. mendea, orohar, euskal korsariak arauen arabera iharduten hasten direneko lehen mendea izango da, eta agiri ugari dago horri buruz.

Bi aurrekari

Anton de Garay izango da salbuespena, bera baita, agirien arabera, lehen korsaria. XV. mendearen amaierako bizkaitarra, Atlantiko itsasoan hasi zen korsaritzan, eta gero Mundu Berriko kostaldean aritu zen piratakerian, eta hori zela eta, hil egin zuten. Gipuzkoan Juan Martinez de Elduayenek gauza bera egin zuen 1480an. Frantziako salgaiak zituzten Hondarribiako hiru pinaza bereganatu zituen gerra denboran hala aritzen omen zirelako “so color de ciertas cartas de marca y represarias que dis que teníades desde en tiempo de la guerra”. Errege Katolikoek gerra aspaldi amaitu zela ohartarazi zioten. Gero, Bilboko ontzi bat erasotu zuen Donostia aldean, bere ahaideen laguntzaz. Ondorioz, erregeen zigorra jaso zuen, harrapakinak kendu eta zenbait naraiko isuna sinatuarazi zioten.

Etsai frantziarra

Gure arreta jaso duen garaira itzuliz, XVI. mendeko lehen urteetan Frantziak korsaritzaren Espainarekiko lehiakidetasunean, arma nagusitzat erabiltzen zuen. La Rochelleko korsari eta pirata mendeko honetan euskal itsalarien artean ezagun bihurtu ziren, hurrengoan lortuko duten osparen aurrekari gisa. Horrela, Martín de Iribas kapitainak Juan Florín korsari ospetsuari eraso egin behar izan zion –Hernán Cortésekin Mexikotik Espainiara bidali zuen altxorraz jabetu baitzen- eta bere gizonak preso hartu zituen, ondoren, Kadizera eramateko.

Euskal korsaritzaren 1528an hasi zen, mendeko honi dagokionez, Espainiako erregetza Frantzia eta Ingalaterraren aurka gerran hasi zenean, Gipuzkoako marinela korsaritzan hastera bultzatu baitzituzten.

Bilboko itsasadarrean Frantzia eta Ingalaterrako korsariak, gerra honen ondorioz, euren merkataritza eta itsasgintza oztopatu zuten zenbaitetan. 1536an bezala, Bilboko kontsulek Brujaseko auzimaisuari gutun bat bidali baitzioten, artilleriako pieza batzuk eskatuz, korsari frantziarrekiko babesa, hain zuzen ere. Lapurdiko korsariak Euskal Herriko garrantzitsuenak izan ziren, ur guztietan baimena izanik edo baimenik gabe, erasoan aritu baitziren, bai eta piratakerian ere sarritan. Ducente, Harismendi eta Dolabarantz mendeko honetako Iparraldeko korsari ospetsuak izan ziren.

Gipuzkoarrak, beraz, armaz hornitu ziren eta Frantziako hainbat ontzi harrapatu zuten, Lapurtarrek lehengo adiskidetasun harremanetara itzultzea eskatu zieten, 1536an Hendaiako bi bizikideen arteko bake-itunea sinatu zelarik, oso ohar pragmatikoa ezarriz, zeinaren arabera, bi alderdietako erregeek gerra aldarrikatzen bazuten ere, gerrarako agindua edota korsaritzarako baimena jasotzen zuten lehenek, beste alderdiari zer egin zezaketen jakinaraziko baitzieten.

Espainiaren aurkako gerra hauetan, Frantzia turkiarrekin aliatu zen, une hartan, erregetza sendoa lortu baitzuten, ospe handia eta hedapenerako grina lagun. Honen ondorioz, Mediterranioko merkataritza trafikaren kontrola euren esku geratu zen, bai eta itsasoko gorentasuna. Agintari eta pirata turkiarretako bat Barbarroja izan zen, Frantziarekiko batasunaren ondorioz, Espainiako kostaldea 1530ean erasotu zuena. Turkiarrek gipuzkoarrak preso hartu zituzten, hala nola, Debako marinela bat, 1533an Barbarrojaren menpetik aske utzi behar izan baitzuen bere jaioterriak emandako dirutzaren truke.

Bizikideen artean sinatutako adostasunerako akordio hori urte batzuk beranduago hautsi zen, 1553an Felipe II.ak, oraindik erregetzara heldu ez zelarik, Donostiako ontzijabeei Antillatan lapurretan aritu ondoren etxera zetozen Lapurdiko zenbait korsari-ontzi harrapatzera irten zitezela agindu baitzien.

Halere, baimen honen arabera, ontzijabeek Frantziako ontziak erasotzen jarraitu zuten, eta Gipuzkoara hornidura ekartzen zutenak, erasoen beldurrez, aurrerantzean ez ziren berriro etorri.

Donostiako lau korsari

1554an, Donostiako korsarien lau kapitain Frantziako zenbait kanal eta ibaitan ibili ziren, merkataritza ontziak harrapatu eta probintziako presondegira korsari etsaiak eramanez.

Lau korsari hauetatik, Martín de Cardel, kapitain eta urketaria, Bordeleko kanalaren barruan sartu zen sei ontzirekin eta inguruko herriak asaltatu eta bertan lapurtzen ihardun zuen. Donostiara, artilleriaz eta salgaiez betetako Frantziako berrogeita bi ontzi ekarri zituen. Domingo de Albisturrek Ternuatik makailo eta armaz beterik zetozen bederatzi ontzi handi eskuratu zituen, aldez aurretik, hauek zaintzeko agindua zuten bi gerraontzi uxatuz. Pablo de Arambururekin batera, halaber, makailoa eta kainoiak zeramatzaten berrogeita bederatzi ontzi frantziar ere harrapatu zituen. Domingo de Iturain, lau horien artean ospetsuena izan zen, behar bada. Garay bizkaitarraren antzera, bere ontzi txikiaz baste handiago eta armatuago bat preso hartzen hasi zen, eta, harrapatutako honen bidez, Ternuan arrantzan zebiltzan ontzi britainiarrak lapurtzea bere espezialitatea bihurtu zen, hauek arrantzan jasotakoa eskuratuz.

Eta horrela jarraitu zuten euskal korsarien erasoek 1559an Frantziarekiko bakea sinatu zen arte, honela ezarri zelarik, halaber, korsarien arteko bakea.

Iparraldeko piratakeria eta korsaritza

Mendearen bigarren erdialdean Iparraldeko korsaritza zenbait ekintza dela eta nabarmendu zen.

Lehenik, eta urte horietan, Iparraldeko piratakeriak oinarri sistematiko eta finkoa izan zuen, zenbait arau zorrotzen eraginez. Hemendik aurrera ere, epaileen pasibotasuna ere aintzakotzat hartzekoa izan zen.

Bigarrenik, frantziarrek gipuzkoarrei egin zieten joko zikina ere nabarmena da, bi erregetzen arteko bake-ituna sinatu zela kontuan hartuz.

Horrela, Donibane Lohizune eta Ziburuko korsariak aipatu behar dira, 1560 inguruan, Ternuako portuetan Gipuzkoako ontziak zirikatzen hasi baitziren, bai eta handik bidaltzen ere, arrantza egiten utzi gabe; 1559an idazle batek Donibane Lohizuneko biztanleei buruz, Frantziako erregeek beti ere errespetuz tratatu zituztela esan zuen, oso bortitzak baitziren, itsasoan bereziki, “sus habitantes son muy belicosos especialmente en la mar”. Saubat de Gaston, 1575ean itsas barrenean zenbait ontziri eraso egin eta Adourren ibaiahoan ohostu zien Miarritzeko itsasoko pirata eta merkataria esaterako. Eta beste bi pirata, Bardin kapitaina eta Motxi laguntzailea, piratei dagokien bezala, euren erregeen menpekoei ohosten aritu ziren.

Almirantego frantziarrak halako ekintzen aurrean izan zuen pasibotasunak Frantziako erregea esku hartzera bultzatu zuen, eta baimenak, fidantza ordaindu ondoren eman zietela agindu zuen, bai eta harrapaketak Almirantegoarekin eztabaida zitezela ere.

Etsai ingelesa

Baina Frantzia ez zen Espainiaren etsai bakarra izan. Ikusi dugunez, 1528ko korsaritzarako armaz hornitzeko baimena etsai ingelesari ere bazegokion, honen aurkako gerra ere aldarrikatu baitzen.

Britainiarren aurka, eta gerra garaian, aipatutako Iturainez gain, Getariko Antón de Iribertegui, Eskozian ontzi ingelesa okupatu zuena, eta Urbieta orotiarra, Londresera merkatalontzi bateko itsaslari gisa iritzi ondoren ontzi ingeles bat eskuratu, bertako tripulazio hil eta ontzia saldu zuena gogoan izan behar dira, azken honek justiziatik ihes egin behar izan zuelarik.

Ingalaterrak, gainera, beste fronte batean ere egin zuen bere bidea. Piratakeria ingelesa Isabel I erregin bihurtu zenean areagotu zen, Espainia Ingalaterran aurka gerran hasi baitzen berriro ere. Itsas enfrontamendua sortu zen horrela, bai eta Indietako zilar-ontzitza erasotzen duten piratekiko ingelesaren laguntza, Drake eta Hawkins pirata ingelesak nabarmenduko direlarik, hau da, piraten borroka lurralde ameriketarretara eramango dituzten lehenak.

Ofizial gipuzkoarrek eta erregetzakoez pirata hauen ihardueren kontakizun biziak utzi dizkigute, hala nola, Martín de Olazabalek jasan zuena, La Habanatik Espainiarantz, altxorrez beteriko bederlatzi galeoi eta hirurogei bat ontziz osatutako konboean irten zen eta ingelesek erasotu zuten ontzitza handi baten komandantea.

Mendea Espainiak itsasoan zuen ahalmenaren gainbeheraz amaitu zen, Ingalaterrak Armada Garaitezinaren aurka lortu zuen garaipenaren eta honek euskaldunengan izan zuen eraginaren ondorioz. XVI. mendeko ontzitarik indartsuenetako batek Ingalaterraren itsasoko gorentasunaren aurrean makurtu behar izan zuen.

Hemengoentzako garai zailetan ere, Ingalaterrarekiko areriotasuna ez zen ahaztu, mendearen amaieran, Gipuzkoan izurritea izan baitzen, eta, ondorioz, La Rochellekoak, Gipuzkoako kostaldera iritsi baitziren korsari gisa, lapurretan aritu eta salgaiak eta are arrantzaleak ere eramane zituztelarik. Horren guztiaren ondorioz, agintariek nazio guztietako ontziek, ingelesek ezik, Gipuzkoan, euren produktuez hornitzeko sartzeko baimena lor zezatela eskatu zuten: “para que todas las naciones – excapto inglesas- pudiesen libremente navegar y traer en sus naos la cantidad de ceveras para el sustento de la gente y, como cada día crece el precio y aún con él por dinero no se halla para que comer, si dejase de acudir de Francia podría redundar notable daño por la mucha hambre”.

XVII. mendea

Euskal korsaritzaren urrezko mendea

XVII.a euskal korsarien urrezko mendea izan zen. Korsaritzak garrantzi izugarria lortu zuenez, 1621eko Errege Dekretuak Korsaritzaren Errege Aginduak ezarri zituen -Lege Orokor gisa- non iharduera hori burutzerakoan bete beharreko arauak jasotzen baitziren.

Mende honetan, Gipuzkoako probintzia Euskal Herriko korsaritzaren eremurik nagusia izango da, eta, Otero Lanak dioenez, penintsulako korsaritzaren osokoa ere.

Bilbo merkataritza kontrolatzen hasiko da, Bilboko Kontsulatua sortuz, eta, ondorioz, euskal merkataritza hiribildu honetan finkatuko da. Bilboko ekonomi dinamikak Donostia merkataritza portu gisa baztertu egingo du, eta 1682 arte eta merkataritza sustatzeko, ez du bere Kontsulatua lortuko. Merkataritzaren beherakadak eta baliabideen beharrak Donostia Penintsulako korsari-portu nagusi bihurtuko dute. Horrela, Donostian, aurkajarritako bi talde osatuko dira; korsaritzako ontzijabeena eta merkatariena, zeinak korsaritzaren merkataritza ikaratzeko eragozpen hartzen baitzuten. 1622 eta 1697aren artean, Enrique Oterok dioenez, gure hirian ehun eta berrogeita bat ontzijabek izan zuten baimena eta berrehun eta hirurogeita hamaika ontzik ihardun zuten korsaritzan. Hauetako zenbait atzeritarrak ziren, bereziki Iparraldekoak, bretoiak eta irlandarrak.

Hondarribia penintsulako bigarren portua izan zen, honen ondoren, Pasaia, eta, urrutiago Orio, Zarautz eta Getaria zeudelarik.

Korsaritzaren zabalkunde honek, hain berean, euren iharduera-eremua ere zabal zedila eragin zuen. Leku tradizionalak, hala nola, euskal kostaldeak eta Indiak, bere horretan jarraitu zuten, baina Europako iparraldeko urak –Frantzia, Ingalaterra, Holanda eta Irlandakoak,- iparralderantz hedatu ziren, eta, beste zenbait, Ternuakoak kasu, baztertu egin ziren.

Ternua eta Ipar itsasoak

Lehen esan bezala, XVI. mendearen amaierarako Ternuako arrantzak beherakada handia jasan zuen arrazoi politikoak zirela eta. Badia handi horretako arrainlekuetako baleen urritasuna ere aurrekoari gehitu behar zitzaion, XVII. mendean zehar oso nabarmen ageri baitzen. Batzuen ustez gutxiago zeudela zen arrazoi nagusia, gizakiaren erasotik urrundu zirela, edota uraren temperaturaren aldaketagatiko emigrazioa.

Horrela, euskaldunek, lurralde horiek poliki-poliki utziko zituzten, gure mendearen lehen hamarkadan ere, Ternuan euskaldunen presentzia dokumentatuta dagoen arren, bai eta mendearen erdialdean ere. Euskal kostaldean oraindik bazegoen balearik, nahiz eta XIV. mendeaz geroztik ere urritasuna nabarmena izan.

Halere, baleen arrantza ez zen baztertu, aitzitik, lanerako eremuak zabaldu zituzten, ipar itsasoetara urrunduz. 1612an Juan de Herauso donostiarra Groillandteko lurraldeetara joan zen bere ontziaz, emankorragoa ote zen ikustera “Groillandt, que es más septentrional que la Noruega y podía ser la pesquería más abundante”. Kanpaina ona izan zen eta itzuli zirenean, beste ontzi batzuk ere harantz joan zitezten animatu zituzten. Horrela, urtebete beranduago, hamabi ontzi irten ziren norabide berean. Kostalde hartara hurbiltzerakoan, donostiarrak iritsi ahala Ingalaterrako bi galeoik guztia lapurtu zieten eta haientzako arrantza egin zezaten agindu zieten, guztia, Ingalaterrako Erregearen baimenaz burutu zutelarik.

Zenbait urte geroago, ingelesek euskaldunei Artikoan baleak harrapatzera joateko eskatu zieten, trebeak omen zirelako, “prácticos en el manejo del arpón”. Ingelesek labe eta upelen ardura zuten. Hogeita lau euskaldun ingeles ontzitan itsasoratu ziren Spitzbergenerantz, Baffinen agintaritzapean. Aurrerantzean, ugariak izango dira Ipar buruan, Islandiako iparraldean eta Norbegiako Itsasoan hildako marinelen jakinarazpenak.

Euskal kostaldea

Arrisku atzerritarra

Euskaldunek, gure kostaldean, korsaritzan aritu ez ezik, hau jasan ere egin behar izan zuten.

Holandako korsariak euskal kostaldera ere hurbildu ziren, eta zenbait euskal portu lapurretzetzat hartu zuten, talaia gisa erabiliz.

Atzerritarren inbasioak jasateko beldurra ohizkoa zen. Horrela, Donostia erasotuko zuelako beldurra, oraingo honetan ingeles eskutik, 1626an areagotu zen. Beraz, Urumea ibaia katea batez itxi zuten Santa Catalina zubiaren parean eta horrez gain, oholesi bat eraiki zuten Lurrezko Atetik hareatzaraino. Halere, gauzak ez ziren ongi atera.

Baina, zentzu honetan, eraginkorrenak La Rochelleko piratak izan ziren, XVI. mendearen amaieran gipuzkoarrak erasotu baitzituzten.

1621ean, gipuzkoarrek Donibane Lohizuneko diputatuei idatzi zieten eta hurrengo urtean Ziburukoei, La Rochellekoen aurkako armak eta babesa eskatuz, hauek ia neguro erasotzen baitzuten euskal kostaldea. Pirata horien eraso larriak saihesteko, La Rochelleko porturako zigor-espeditzioak egin zituzten Donibane Lohizuneko korsariek, erregeen baimena zutelarik.

Halere, hemengoak ez ziren beti ere kaltetuak izan, Caminok dioen bezala, Donostiako korsariek, garai honetan, La Rochelle eta Holandakoengandik salgaiez betetako ehun eta hogeitaz ontzi lortu baitzituzten.

Gipuzkoarrek Bilbon

Korsari gipuzkoarrek, bai eta bizkaitarrak ere, Bilboko portura joan ohi ziren harrapakinak jasotzera, eta hau, gehienetan, hiribildu honetako merkataritzaren arrakasta zela eta, ontziz beteta egoten zen. Ontziak itsasadarraren inguruan kokatzen ziren, eta bertan egoten ziren, erasorako prest, Holanda eta Ingalaterrako ontzi onen zai.

Bilboko portuaren itsas-ahoa jartzen zen Agustín de Arizabalo kapitain donostiarra nabarmendu zen, 1658an, esaterako, Europako iparraldetik zetorren ontzi oro harrapatu zuen; Frantzia, Holanda eta Portugaleko merkatalontziak.

Gipuzkoarrek Bilboko itsasadarrera ontzien erasora joateko zuten ohiturak Bilboko kontsulatuan, hasera batean lotsakor eta ondoren Herbeheren eraginez egin zituen kexuen bidez jaso zuen bere erantzuna. Eta arrazoia zuten, gipuzkoar hauek ez batzuten benetako pirata gisa baizik lan egiten, Bizkaiko portuetan, euren etxeko sukaldea bailitza sartzeko baitziren, atzerritarrei, inolako zigorren beldurrik gabe lapurtzeko.

Defentsarako saiakuntzak

1688tik aurrera, Frantziako fragata arinak, ordurako artilleriaz hornitutako baleaontziak, kostalde Atlantikoko terrorea ziren. Fragata hauen eraginik handiena Luis XIV errege frantziarrak Augsburgoko ligako Europako aliatuekin izan zuen borroka gogortu zenean nabaritu zen, haien artean Espainia zegoelarik. Fragata hauetako batzuk euskal kostaldean korsaritzan aritu ziren, eta, ondorioz, Bilboko Kontsulatuak eta Donostiako merkataritzak esku hartu zuten.

Bilboko Kontsulatuak 1691n bi fragata itsasoratu zituen, ingurua zaindu zezaten, eta hauek, Frantziako korsarien ontzitza baten aurrean garaipena lortu zuten.

Donostiako merkataritzak, bere kostaldeko segurtasuna iraunarazteko, 1690ean fragata bat eraiki zuen eta honen gidaritza Pedro de Ezábalen esku geratu zen, Kontxako biztalea, zeina erregearen baimenaz korsaritzan aritzera irten baitzan bai eta gure uretan zebiltzan Frantziako ontzi beldurgarri haietako zenbait harrapatu ere.

Fragata honi buruzko Errege aginduak, ontziaren ezaugarriak eta egitekoak izendatzeaz gain, korsaritzan izandako gertakarien xehetasunak ematen dizkigu:

“Los hombres de negocios de esta Ciudad han fabricado una fragata de guerra de trescientas toneladas, con cuarenta y dos piezas de artillería, nombrada “Nuestra Señora del Rosario”, para corsear y guardar estas costas de las invasiones de franceses; y, salida a este efecto a la mar, en virtud de patente de su Magestad, tripulada con gente de la tierra, ha apresado muchos navíos franceses y traídos al puerto de esta ciudad, de donde salió; habiendo peleado con tal valor y buena fortuna que ha puesto terror y ahuyentado a los franceses de estas costas, en tiempo que las

tenían infestadas de manera que cerraban los puertos, hasta ponerse debajo de la artillería del castillo de la Mota...”

Agintariak laster konturatu ziren euskal marinelen indarrak sustatuz lortuko zituzten abantailez, eta hauek espedizioak egitera bultzatu zituzten euren kontrolperantz erakartzearren.

1697an Ryswickeko bakea sinatu zuten eta, ondorioz, Augsburgoko Ligaren eta Eguzki Erregearen arteko gerra amaitu zen.

Joanes de Suhigaraychipi, “Le Coursic”

Garai hartan gure kostaldea erasotzen zuten korsari frantziar haietako bat Joanes de Suhigaraychipi baionatarra zen, “le Coursic” (korsari txikia) izenez ezagunagoa. Erregearen korsaria izan zen eta burututako balentria eta zerbitzuei esker, nobleteria tituluak irabazi zituen.

Bere fragatak, “Légère” izenekoak, espainiarren eta Holandaren aurka korsaritzan aritzeko baimena zuen. Hain arrakasta handia izanik, Baionako gobernadoreak berak fragataren armamentuaren erdia bere gain hartu zuen, hogeita lau kainoiekoa hain zuzen ere. Eragiketak oso etekin onak eman zituen eta sei urteren buruan, ehun ontzi harrapatu zituzten. Goi mailako beste zenbaiten laguntzaz, bere fragata, Sokoako portutik irten ohi zena, ingeles eta holandarren terrore bihurtu zen.

Bere balentriarik ospetsuenetako bat 1692an gertatu zen, gure uretan hain zuzen ere, eta Donostiako Kontxatik ikusi ahal izan zen. Bizkaiko San Antonio portuaren inguruan gure hirirantz zihoazen Holandako bi ontzi ikusi omen zituen eta bi egunetan harrapatu egin zituen. Bostehun tona, hogeita hamasei kainoi eta ehun marinela zituenera hurbildu zen lehenik eta deskarga batez egion zion eraso. Birritan egin zion talka nahiz eta tamainen alde handia izan eta zaurituta zegoenez, etsaiaren sua zela eta, alde egin behar izan zuen. Halere, bere Iparraldeko marinela arengatzen jarraitu zuen. Borrokak bost ordu iraun zuen eta hain odoltsua izanik, Holandako itsaslari guztien artetik hemezortzik bakarrik iraun zuten bizirik. Holandako bigarren ontzia ere urperatu egin zen. Tragedia gertatu zen lekuan, bost euskaldun hil ziren bakarrik.

Egun batzuk geroago, “le Coursic” berriro ere itsasoratu zen. Adour ibaiaren itsas-ahoa zeharkatu bezain laster, ehun eta hogeitaz gizon eta hirurogeita lau kainoiez hornitutako korbata batek eraso egin zion. Baionarrak ez zuen kolpea jasotzeko denbora baizik izan. Borroka horretan, goizeko zortzietan hasi eta arratsaldeko hiruretan amaitu zenean, “Légère”koa gailendu zitzaion ingelesari, harrapatu egin baitzuen. Garaipen hori kanalaren bi ertzetan bildu zen jendeak pozez hartu zuen eta, horren ondorioz, korsaritzara irakasten hasi zen korsari gehiago prestatzeko, guztiak bere agintaritzapean eta itsasoratzeko prest zegoen Espainiako ontzitzari berriaren bila irtengo zirelarik.

Bizkaiko Golkoan, ondoren, Holandako zenbait ontzi harrapatu zuen.

Eta gure uretatik kanpo, Europako iparraldeko Spitzbergenera holandarren aurka egin zuen espedizioa aipatu beharra dago, handik, balea sail handi batekin itzuli baitzen.

Sei urtetan berak bakarrik ehun merkataritza belaontzi harrapatu zituen, eta zortzi hilabetetan, erregearen fragaten laguntzaz, ehun eta hogeita bost. Donibane Lohizuneko portua bere hondakinez bete zuenez, Baionako gobernadoreak Luis XIV.ari gutun bat bidali zion erregearen etxetik Zibururainoko bidea estaltzeko adina ontzi harrapatu zituela esanez: “Puede pasarse desde la casa en que se alojaba Su Majestad, hasta Ciboure, sobre un puente de navíos apresados, sujetos unos a

otros”. Ausardia izugarriaz gain, handikien leialtasuna ere bazuen. Emandako hitzari uko egitea edota saldukeria errukirik gabe zigortzen zituen.

Zenbait urteren ondoren, Iparraldekoen eta bretoein Ternuaticako itzulera ingelesen aurka babestea izan zuen bere egitekotzat. Eta 1694an lurralde horietan hil zuten. Bere hilarrian Erregeren fragatako kapitain gisa agertzen da, honek eman baitzion ehun merkatalontzi baino gehiago lapurtzeko baimena.

Korsariak Europan

Zorionik gabeko erreteriarra

Ikusi dugunez, euskal kostaldeen gain, euskal korsariak iharduten zuteneko beste eremu bat Europako iparraldea zen.

1626 eta 1627 urteetan, hain zuzen ere, Donostiako sei ontzik eta hamairu patatxek Irlanda eta Eskozia inguruko piratakeria iharduera batean parte hartu zuten. J. César Santoyori esker haiei buruz dakigun gauza bakarra Miguel de Noblecía erreteriarren agintaritzapean “San Jorge”k egin zuena da, ontziak bakarka aritzen baitziren. Lehen urtean espedizioak ez zuen arrakastarik izan, Berchavaneko portu irlandarrera iritsi eta harrapakina ia eskutan zutela, donostiarrei irlandarenganako beldurra sartu baitzitzairen eta ondorioz, itzuli egin zirelako. Hurrengo urtean, “San Jorge” Kontxatik irten zen berriro ere eta aurreko urteko portura iritsi zen, bertan “legalki” hornitu zelarik. Orduan, Irlandako mendebaldeko kostaldetik abiatu zen, zorionez, aurrean eraso zezaketen ontziren bat agertuko zelako itxaropenez, baina, halakorik ikusten ez zutenez, lehorreratu egin behar izan zuten zerbait harrapatzeko. Hiru merkatarri irlandarrei ontziratzea proposatu zitzairen eta haietako bat lurrera itzuli zen beste bien bahiketa ordaindu eta pirata horiei hornidurak emateko. Ondoren, Ingalaterrako gerrontzi batek itzulera oztopatu zien eta preso hartu zituzten.

Juana Larando: Donostiako korsari alarguna

Lehen esan bezala, Donostiak korsarien portu gisa izan zuen zeregin nabarmenak leku guztietako ontzizabe profesionalak erakarri zituen, bai eta Penintsulako iparraldeko beste eskualdeetako eta atzerriko marinela ere, espedizio eta espedizio artean, estatutan bizi izaten zen jendea, hain zuzen ere.

1630ean, Juana Larandok, Donostiako alargun batek ostatu bat zuen eta bertan, leku desberdinetako hemezortzi bat abenturazale bizi omen ziren, Juanak, harrapakin baten truke dirua irabazi arte ezer kobratzen ez zielarik, “todo en fiado, hasta que viniesen con presa y cobrasen lo que procediese”, Tolosako Korrejimentuaren Agiritegian agertzen denez.

Honekin lortu zuen etekina beste bi bazkiderekin batera “San Juan” izenez bataiatu zuten patatx edo ontzi txiki bat erosteko erabili zuen, bata oriotarra zen eta bestea donostiarra. Patatxaren iharduera-eremua Frantziako kostaldea eta “Ingalaterrako kanala” izan zen. Bertako kapitaina Juan de Echániz izan zen.

Patatxaren irteeretako batean hamabi mila dukat lortu zituzten. Itzuleran, ontzian mutinazio bat biztu zen; “San Juan”a baliogabetuta geratu zen eta utzi egin behar izan zuten, ondorioz, beste ontzi hobea harrapatu zuten, “San Pedro” holandarra. Bertan, Zumaiara joan ziren, eta han saldu zuten hamaika mila ehun eta berrogeita hamabost errealetan.

Erreal horien banaketak sekulako iskanbila eragin zuen; Orioko parrokoari ere bere zatia zegokion –“San Juan”aren garaipenaren aldeko mezak eman zitzaizkion- bai eta banaketaren ondorioz egin zen epaiketako interpretariari, gero, preso hartutako flandestarrei

emandako janaria ere ordaindu behar izan zen –ontzirik gabe bidali baino lehen- bai eta haien herrira itzultzeko txaluparen ordaina ere. Banaketaren emaitza, beraz, ondorengoa izan zen: Juana de Larando alargunari hiru mila seiehun eta bederatzi erreal eman zizkioten; Echániz kapitainari seiehun eta hirurogeita hamazazpi; interpretariari ehun erreal, eta korsari bakoitzari laurogeita sei erreal bakarrik egokitu zitzairen. Portzentai hau nahikoa eskasa izan zen harrapakina halako handia izanik.

Erregeen laguntza

Halere, ez zuten euren kabuz bakarrik ihardun. Mende horretan erregeek korsaritzari euren laguntza eman zieten, Erregetzak euskal korsariak babesten zituzten, eta eurentzat lana egin zezaten eskatzen zieten.

1633an erregeak beraien etsaiak erasotzeko ontzitza osa zezaten agindu zuen, “formar una escuadra de navíos para que anden a corso contra los rebeldes y enemigos de la Corona Real”, eta ontzi bakoitzean ofizial edo langile gisa izena ematen zuten guztiek ontzitza horretako kide izango ziren.

Horrelako agirietan azaltzen denez, korsari guztiak ez ziren kostaldekoak. Halere, probintziaren barrualdeko hildakoen artean korsariak aurkitzea nahikoa zaila izan ohi da. Abaltzisketako Antonio de Aguirre haietako bat dugu; Juan de Zuriarrain edo Miguel de Gorostegui amezketarrak; José de Goicoechea ataundarra eta Ignacio de Bengoechea ataundarra.

1660tik aurrera Donostia eta Hondarribiako korsari ontziak Galiziako portuetan ageri ziren eta Ingalaterra, Mantxako Kanala eta Irlandarako korsarien irteetarako gune gisa erabili zituzten, bertako portuek baino ur horiekiko komunikabide hobea zutelako.

Eta horrelatsu jarraitu zuten Frantziarekin bake akordioa sinatu zuten arte. Gipuzkoak eta Lapurdik, XVI. mendean bezala, 1652an korkordia berregokitu zuten, eta haren bidez, korsaritzaren arauak berriro ezarri zituzten. Hauen arabera, bi eremuetako portuetara bideratutako inolako ontzirik ezin harrapatu izango zuten. Horrez gain, bi aldetako korsariek euren gaiztakeriatan jarraitu ahal izango zuten, elkarren erasoan aritzeagatik tregoa hautsi zutela pentsatu ere gabe. Akordioa Espainia eta Frantziako Gerrarako Kontseiluek onartu zuten. Bete zedin agindu zen eta 1667, 1675 eta 1694an berretsi zen.

“Britainia Handikoen ikara”

Frantziarekin bakea sinatu ondoren, euskal korsariak Ingalaterran jarri zuten berriro ere euren arreta.

Caminok dioenez, 50 eta 60ko hamarkadan korsari donostiarrek Britainia Handiko kostaldeko biztanleak izututa zituzten, “aterraron los mares los famosos corsarios donostiarras, causando espanto a todo el poder marítimo de la Gran Bretaña”. Antonio de Oquendok, bestalde, ikara hori bakea sinatzeko eragingarria izan zela dio, “las hostilidades que sentía Inglaterra de las fragatas de San Sebastián y Pasajes, fueron uno de los motivos que le obligaron a desear la paz”.

Donostiarekiko beldur hori hobeto ulertzeko, 1682an Donostiako Kotsulatuak emandako datua dugu, zeinak Donostiako korsari-ontziek zuten indarrak mintzo diren, bai eta Ingalaterran izan zuten eraginaz ere... “en 1656, había en los puertos de esta ciudad de naturales de ella y de la provincia, cincuenta y seis navíos, con que hacían hostilidades a los enemigos de la Corona, siendo constante que el grave daño que de éstos había recibido la navegación y el comercio de Inglaterra, había obligado a aquel reino, a hacer las paces”.

Fermín de Alberrok horren arabera jokatu zuen eta Gales inguruan kokatu zen 1684an, eta bertan, Bilbora berun, mihise eta planoz beterik zihoan Bristoleko ontzi baten zai egon eta eraso egin zion. Ontzi hori hutsik sartu zen Bizkaiko hiriburuan eta bertan zeramana Donostiako kaira heldu zen, gertakari berriak gustoko zituzten biztanleen zarata artean.

Korsariak Indietan

XVII. mendean, halaber, XVI.ean bezala, ingeles eta frantsesen erasoek jarraipena izan zuten Espainiako ontzitzaren ahultasunaz baliatzen zirelarik. Oraingoan, beste kalte hauek ziren ahultasun horren iturburu: aurrekoek burututako kontrabandoa eta Karibeko portu desberdinetan, eta, bereziki, Tortuga irlan kokatutako pirata bukaneroen erasoak, zeinak, kolonia horietako ingeles eta holandarren laguntzaz, Antillatako lurralde aberats guztien eta kolonien arteko trafikoa egiten zuten ontzien amets gaiztoa izan baitziren. Bukanero izena “boucan” hitzetik zetorkien, hau da, eurek lantzen zuten ganaduaren haragi keztatu, lehortu eta gaztua.

Espainiak Karibeko kontrabanduen arazoari eman zion erantzuna koloniako kostaldean zebiltzan eta atzerriko edozein ontzi susmagarri geratzen zituzten korsariei baimenak ematea izan zen. Harrapatutako ontziak eta hauetako artilleria Espainiako kolonien defentsarako ontzitzaren osagai bihurtzen ziren.

Indietako korsari eta piraten aurka hainbat euskaldun nabarmendu zen.

Tomas de Larraspuru

Tomas de Larraspuru, aurrerago itsas almirante izendatuko zuten azkoitiarra Antillatara 1622an iritsi zen hamalau galeoi eta bi patatxen gidaritzaren ardura izanik, eta uharte horietako etsaiak uxatzeko asmoz. Margarita uhartetik Karibe itsaso osoa zeharkatu zuen eta Ingalaterra eta Frantziako kontrabandisten txabolak deuseztatu zituen uharte txikietan, eta “Nueva España” eta “Tierra Firme” ontzitzak bildu zituen. Urtebete beranduago, Espainiara hamairu milioietako altxor batez iritsi zen, barra, urre eta fruituez osatuta, eta ontzitza gobernatzeko zuten generalen artean onena zela zioten. Hamar urte barru hil zen.

Michel le Basque

Azkoitiarraren ondoren, holandarrek espainiarrek Karibbean zuten ahalmenaren gainbehera eragin zuten, itsasoko euren indarrez, eta Antillak atzerritarren erasoan aurkako babesik gabe geratu ziren.

Eta, horien artean Donibane Lohizuneko Michel, le Basque, aipatu beharra dago. Hau, XVII. mendearen bigarren erdialdean Tortuga irlan kokatu zen, bera bezalako beste bukanero batekin batera, Olonés zelakoa hain zuzen ere, eta biek zenbait eraso burutu zuten. Lehenik, galeoi bat eta izugarritzako harrapakina eskuratu zuten Porto Bello portuan. Urte batzuk geroago, 1666an, Maracaibo portua erasotzea erabaki zuen, berrehun eta berrogeita hamar gizonen eta hamalau kainoiez osatutako merkataritza eraginkorra baitzuen, eta guztia lapurtu zuen, biztanleek ihesi joan behar izan zutelarik. Elizako apaingarriak ere hartu zituen, Tortuga irlan eratzeke asmoa zuen elizan jartzeko. Hurrengo urtean, berrogeita hamar gizon bakarrik izanik, Maracaibon lapurretan ibili zen berriro ere, eta dirutza handia eskuratu zuen.

Zenbait urte beranduago, Cartagenako gobernadoreak zona horretako piratak uxatu nahi izan zituen, haien aurkako ontzitza txiki bat bidaliz. Baina Michel le Basquek bergantin pare batekin nahikoa izan zuen gobernuko ondasunak eskuratu eta bere esker onarekin batera, gobernadoreari itzultzeko.

Michel le Basque ontzia “la Providence” fragata zen, Donibane Lohizunen eraikia. Hamasei kainoi zituen. Bertako gizonak berrogei inguru ziren, Michel le Basque eta Larralde kapitaina barne.

Gipuzkoako armada “La Tortuga” uharterako bidean

Indietako piraten erasoen arazoak ez zuen irtenbiderik izan zenbait urtetan.

1685ean Gipuzkoako zenbait ontzizabek Indietako korsarien aurka aritzeko fragaten ontzitza bat prestatu zuten, José Garmendiak eman zidan Indietako Agiritegi Orokorreko paper sorta baten arabera.

Indietan zebiltzan pirata ingelesen aurkako armada prestatzeko Gipuzkoako ontzizabeekiko kontratu bat zen. Indietako Gerrarako Batzordea Gipuzkoako ontzizabeekin harremanetan jarri zen horretarako armada bat lortzeko. Ontzizabeak donostiarrak eta hondarribitarrak ziren eta Canalejaseko kondea izendatu zuten ontzitzaren zaintzaile gisa eta San Telmoko hiru erlijioso ere bertako kide bihurtu ziren, gehienek ez baitzuten gaztelera ulertzen.

Armada honen eraikuntza Donostiako Anoeta ontzitegian burutu zen, eta oso azkar gainera. Berrehun eta berrogeita hamar tona eta hogeita hamalau kainoitako “N^a Sra. del Rosario y Animas” kapitainak, “San Nicolás de Bari” ehun eta berrogei tonatako almirantak eta “San Antonio” eta “Santiago” patatxek osatzen zuten. Tripulazioa, denera, laurehun eta hirurogeita hamazazpi gizonez osatuta zegoen.

Ameriketako uretan zeudela, zenbaitek ihes egin zuten eta, halabeharrez, fragata bat saldu behar izan zuten. Korsari ingelesen aurkako borroka Tortuga irlan bajel eta balandrin batez burutu zuten.

Baina, ontzitzak, helburu gisa zuen borrokarako baldintzak betetzen ez zituela zirudien, eta itsaslariak ere ez omen zeuden behar bezala prestatuak.

Zer gertatu zitzaien jakitea ahalbidetuko ligukeen armada honi buruzko beste daturik ez dugu.

XVIII. mendea

Frantziarren erasoak

XVIII. mendea, nola ez!, Frantziako korsarien erasoekin hasi zen. 1692an Bilbon, Abra ibaian sartu eta bertatik irtetzen ziren ontziak defendatzeko fragata bat armatu zen arren, ur hauetan ontziak harrapatu zituzten, korsariek, baimendutako ontziak ez eta nazio aliatuenetakoak ere errespetatzen ez zituztelarik. 1709 eta 1710ean Ingalaterra eta Irlandarantz pasaporte eta guzti irten ziren ontzi batzuk erasotu zituzten, portutik atera bezain laster Frantziako korsarien eskutan jausi zirelarik. Kontsulatuaren kexuek ez zuten erantzunik jaso.

Hemengoei dagokienez, berri bakanak jaso ahal izan ditugu, hala nola, Juan de Zurriarain amezketarrari dagozkionak, zeina, 1712an korsari-ontzi batean hil baitzen.

Gipuzkoako Foru Aldundiak, “San Julián”i buruzko auzia zela eta, Erregearengana jo zuela ere badakigu. Ontzi hau donostiarrena izan zen eta Europa osoan zehar ibili zen lapurretan korsari frantziar baten agintaritzapean. Kontsulatuak Foru Aldundiari bidali zion gutun batean agertzen denez, holandarra bailitzan ibili zen iruzurrean, “con engaños y trato doble que ha practicado con el

capitán y con la gente, usando de bandera supuesta de holandeses, ocultando la de su nación y su propio nombre y el de su navío”.

Iparraldeko korsaritzak, beraz, garapen izugarria izan zuen mende honetan zehar, gerra garaian bereziki, hala nola, Zazpi urteetako gerran, non ingelesentzat kezka izugarria izan baitziren, eta, ondoren, EEBBetako Independentziarako gerran.

Erasoak Karibe itsasoan

Ozeanoaren beste aldean, mende honetan Espainiako Erregetzak koloniekiko merkataritzaren zaintza bere ardurapean hartzeko gaitasunik ez zuen, eta hauek, bestalde, aberatsak eta garatuak izanik, ez zuten euren gaiak metropolira garraiatzeko bitartekorik. Horrekin batera, holandar, frantziar eta ingelesak Karibeko uharte txikien jabe egin ziren, eta eremu hori euren kontrolpean zuten. Hori dela eta, Venezuelako merkataritza atzerritarrek monopolizatu zuten.

Baina, zenbait euskal marinelek ez zuen amore eman eta kostalde hartan merkataritzan aritzeko arriskuari aurre egin zioten. Zenbaitetan, Manuel de Iradi kapitainak izan zuen arazo bera izan zuten haiek ere, honi, 1711an, “Jesús, María, José y San Sebastián” izeneko bere fragata korsari ingeles batek erasotu batzian, zeina, Iradik artilleria eta mosketeriazko hiru karga itxiren bidez bazteru baitzuen, bere salgai guztiak, bai eta bidaiariak ere arriskutik kanpo utzi zituelarik.

Felipe V, orduan, itsasoaz haraindiko merkataritza sustatzen saiatu zen, atzerritarren eskutik zetozen Ameriketako edozein gairen sarrera debekatuz eta kakaoaren trafikoaren inguruko eskubideak erdira murriztuz.

Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

1728an Felipe V.ak Gipuzkoari, Konpainia bat osatuz, Erregetzarekin batera merkataritzaren onura erdibana zezan eskubidea eman zion.

1728ko irailaren 25ean Espainia eta Gipuzkoaren arteko komenioa sinatu zen eta, bi urte beranduago, lehen ontziak Pasaiatik Caracaserantz irten ziren.

Espainiako erregetzak, Real Compañía Guipuzcoana de Caracas-en bitartez, Venezuelako kostaldea beste naziotako korsari eta piratengandik babesteko segurtasuna lortzen zuen. Compañía-ko ontziak armaz hornituta zeuden, eta, horrek, merkataritza alorreko iharduerak betetzeaz gain, korsaritzan ihardutea ere ahalbidetzen zien. Compañía-ko korsarienganako beldur handia izan zuten gainontzekoek eta merkataritzan legez kanpo ziharduten ontzi ingeles eta holandarrei bereziki egin zieten eraso.

Compañía-ko probintziako ekonomian iraultza ekarri zuen. Hastapenak zeharo zailak izan ziren gipuzkoarrek amerikarren konfidantza irabazi eta holandarrak merkataritza horretatik baztertu zituzten arte. Ondasunak berehala nabaritu ziren Pasaia eta Donostiako portuetan, eta ontzien eraikuntzan ere isladatu ziren, hau ez baitzen eten.

Merkataritza ardatz honen iraupenak garapenerako aukera ziurtatuko luketen korsarien beharra zuen. Eta, are gehiago, 1740 eta 1748 urteen arteko garaian, austriarren ondorengotzarako gerrak Espainia eta Ingalaterra etsai bihurtu baitzituen.

Euskal korsariak Britainia Handiko alboko eztena bilakatu ziren, eta hango korsariak, aurrerantzean, Espainiako armadaren etsai naturalak izango ziren, zeinak Austrien garaian izan zuen errespetu maila bera izango baitzuen.

Hemengo korsarietara itzuliz, eta, bereziki, Real Compañía Guipuzcoana de Caracasen zerbitzura zeudenetara, urte hauetan ere, hauei buruzko berriak jaso dira. “San Ignacio” ontzia, “La Peregrina” goitizenez ezaguna, edo “N^a Sra del Coro”, “Esperancilla” edo “San Juan Bautista”, Ataun, Portugal, Tolosa, Normandia, Extremadura, Billabona eta Iparraldeko marinelek eta are euskal apaizek gidaturikoak, Ingalaterrako espetxeak euskal korsariz bete ziren urte horietako berrien iturburu bilakatu ziren, eta Gipuzkoako portuetan, salgaiez betetako ontzi ingelesak preso zekartzatela ikustea eguneroko gauza bihurtu zen, esaterako, 1744ko apirilaren. Garai honetako bi harrapakin ingelesen berriak heldu zaizkigu, lehena, kuprezko hogeita hamar tona eta olioeko beste hainbeste zituena, bai eta almendra, pasa eta larrukia ere, guztiak, laurogei mila pesorako balioaz; eta, bigarrena, egindako lauhun eta berrogeita hamar jantziz betetakoa.

Arriskua ez zen etsai “ofiziala”rengandik defendatzearekin soilik saihesten. Edozein arriskutarako prest egon behar zuten. Horrela, 1747an, “Ana Margarita” ontzi holandarrak donostiarrentzat hornidura zekarren eta Donostiako portuaren itsas-ahoa zegoela, gidariak gainaldera igo ondoren, Baionako xebeka korsari batek harrapatu zuen eta bere hirira eraman, indarrean zegoen itunea hautsiz.

Donsotiako Kontratazio Etxe eta Kotsulatuak probintziako Diputaziora gutun bat bidali zuen, non, Espainiako zazpi ontzik Baionako portuan izandako arazoak aipatzeaz gain, kostaldea korsari ingelesez beteta zegoela jakinarazten zuen, eta probintzia horretako biztanleek orindik ere euren lehengo balioa zuten, Erregeari Real Compañía Guipuzcoana de Caracasek bere ontzi txikietako bat la Guairara irtetzeko armatu dutela adierazten zaion.

Bi egunetan prestatu zuten eta hogeitaino eta hirurogei marinez irten zen, edozein ondoriotaraino defendatzeko prest. Gutun berean, Erregearen etsaien aurkako beste korsari-ontzi bat ere armaz hornituko dutela aipatzen da: “se va a armar por particulares un corsario que se dedicará, en obsequio a Su Majestad, a perseguir a sus enemigos”.

Real Compañía Guipuzcoana de Caracasek berrogeita hamar ontzi inguru izan zituen, eta haietako gehienek santuen izendegitik hartuak ziren, “Hermiona” eta “Amable Julia” bezalako salbuespenak ezik. Zenbaitek, “La Peregrina”, “El Pingüe”, “La Chata” edo “El Caballo Marino” izengoitiak zituzten, eta hauen bidez ezagutzen zituzten gahienbat. Bidaiariak, gutunak, liburuak eta mota guztietako salgaiak garraiatzen zituzten. Europa eta Amerikaren arteko etengabeko komunikabidea izan ziren garai batean.

Baina hurbileko gainbeheraren arrastoa nabarmentzen hasi zen. 1776an, eta, ondoren, 1781ean, Erregeren Xedapenen bidez, konpainia berdintsuak sortu ziren, zeinaren eskubideak Guipuzcoana delakoaren antzekoak ziren. 1785ean Real Compañía de Filipinasen sartu zen.

Beraz, Compañía-ren ibilbidea orduan amaitu zen (1728-1785), zeinak Venezuelako kolonien historiako urterik liskartsuenak bete baitzituen. Epilogo gisa, bi munduen arteko harremana berreskuratu zela esan beharra dago, eta ideien elkartrukerako bidea izan zela. Beraz, ez da harrizkoa izango Venezuela kolonietarako ideia liberal eta emantzipatzaileen gune bilakatzea.

Donostiari dagokionez, hiriko bizitza indartu eta ongizatezko garaia ekarri zuen.

Halere, alde txarrak ere izan zituen, hala nola, esklabutzaren onarpena.

Azken korsariak

Baina Ogasunaren eskusartze ugalkor eta zehatzak korsaritzaren negozioari oztopoak jarri eta errentagarritasuna kentzen hasi zen. 1779an Donostiako Kotsulatuak azken aldiz, ontzi korsari bat armaz hornitzea proposatu zuen.

1779an Debak korsari-ontzi txiki bat bertako kostaldean zebilela iragarri zuen, bai eta hiribildu horrek kainoirik ez zuela, eta defentsarik eta sutautsik gabe zegoela. Donostiako plazako Komandante generala, Bassecouteko markesa, hain zuzen ere, inguru honetan dabilzan korsariez mintzo da, “los corsarios enemigos que infestan estas costas”. Eta, artileriazko bailabideen urritasunaz ere kexu da.

1783an Espainia eta Ingalaterra elkarren aurka aritu ziren berriro ere, oraingo honetan, espainiarren EEBBetako independentziaren aldeko laguntza zela eta. Azkenik, itsasoan gertatutako hondamendi baten edo besteren ondoren, bakea sinatzea lortu zuten.

Eta, aztergai izan dugun eta gure arbasoak mendeetan zehar protagonista gisa izan zituen korsarien munduak beherakada nabaritu zuen oraingo honetan.

Halere, mugaz harantz, XVIII. mendearen amaieran agertu ziren Iparraldeko korsaritzaren azken irudi nagusiak. Irudi bakanak dira, borrokarako bizitza eta eleberrietako abenturatarako sortuak, eta, Iriartek dioenez, euren bizitzek eleberrietako orrialdeetatik ateratutakoak dirudite.

Ichetebe Pellot Hendaian 1765ean jaio zen eta bere balentriak ozeano guztietan burutu zituen. Bere jukutriak, maltzurkeriak eta ausardiak ezagutarazi zuten.

Gehienetan mutilatu, begibakar eta ernegariak ziren literaturako pirata eta itsas-lapurren tradizioari jarraituz, Destebetxo aipa genezake, Donibane Lohizunen jaiotakoa. Zikatrizak zituen gorputz osoan, gainera zimela eta itsusia zen eta kainoikada batek bi ipurmasailak trenkatu zizkion. Bizkaiko Golkoko uretan batez ere ihardun zuen.

Nicolás Juan de Laffitte filibusteroa 1791an jaio zen Baionan, edo Ziburun, beste zenbaitek dioenez. New Orleansen izan zuen bere egoitza nagusia eta Ameriketako barrena burutu zituen bere iharduerak.

Amaiera

1802an Matrikularako Aginduak, ontzi batek korsaritzan aritzeko Itsas Komandantearen oniritzia beharrezkoa zuela ezarri zuen: “para que una embarcación, pueda armarse en corso, ha de preceder aviso del Comandante de Marina”, eta, ondorioz, ezuteskoaren xarma galdu zen.

Halere, 1856an Pariseko Itunea sinatu zen artean, aspaldian erabili ez ziren korsaritzarako baimenak ez ziren behin-betiko eta ofizialki ezabatu.

Gure kaietako gizonak, guztiz baztertu gabe izan zituzten iharduerei ekin behar izan zieten berriro ere, hauetan ere adituak baitziren.

Patua ezinbestekoa zen. Garai modernoek gure korsari zaharren eskelak sinatu dituzte.

Donostia, 1994

Bibliografia

- ARRINDA, Anastasio: “*Euskal Herria eta Arrantza*”. CAM. Zarautz, 1977
- BARANDIARÁN, Jose Miguel de: “*Euskal Herriko Mitoak. Mitos del País Vasco*”. Gipuzkoako Kutxa. CECA, 1988
- BENEDEIT: “*El viaje de San Brandán*”. Ediciones Siruela. Madril, 1983
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO: “*Los vascos en la pesca de la ballena*”. BVAP. Donostia, 1961
- CLAVERÍA, Carlos: “*Los vascos en el mar*”. Ed. Aramburu. Iruñea, 1966
- DUESO, José: “*Historia de la navegación vasca*”. Historia de Euskal Herria-n. Ediciones Vascas. Donostia, 1980
- HUBER, Richard: “*Treasury of Fantastic and Mithological Creatures*”. Edit. Dover. New York, 1981
- IRIART, Michel: “*Corsarios y colonizadores vascos*”
- OTERO LANA, Enrique: “*Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*”. Edit. Naval. Madril, 1992
- RECTORAN, Pierre / TILLAC, Jean Paul: “*Corsaires basques eta bayonnais, du XVe. au XIXe. siecle. Pirates, filibustiers, boucaniers.*” 1946
- SEOANE Y FERRER, Ramón: “*Navegantes Guipuzcoanos*”. Rev. Gral. de Marina. Madril, 1903
- STAPELLS JOHNSON, Victoria: “*Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779.*” Dep. geografía e Historia de l’Estudi General. Lleida, 1992
- ZARAGOZA, Gonzalo: “*Rumbo a las Indias*”. Biblioteca Básica de Historia. Grupo Anaya, S.A.

Ikonografia

Irudien jatorria:

Kutxa: 97.

Argazkiz hartutako objektuen jatorria:

Fournier Museoa: 51.

Gipuzkoako Elizbarrutiko Agiritegia: 60.

Gipuzkoako Ozeanografiko Elkarte: 12, 16, 26, 27, 31, 32, 37, 61, 78, 80, 84, 101, 102, 103, 106.

Gorrotxategi Museo Konfitegia: 52.

Houghton Liburutegia: 53.

J.A. Gorriti: 38.

Miarritzko Museoa: 4, 40, 49, 111.

Okendo Kultur Etxea: 82, 99.

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

S.Murugarren: 28.

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

Vassamuseet: 23.

Irudiak

1. Baiona eta Donostiako hainbat kaleren izenak euskal korsarien oroimen eta omenaldi gisa jarri dira.
2. Burniztutako zirrika.
3. XVI. mendeko harresi-mosketea.
4. Korsariak kaiza batean gorde ohi zituzten euren ondasunak. Honako hau korsari batena zen eta Miarritzeko museoan dago.
5. Aurrera mutilak! Tillac-en marrazkia.
6. XVIII. mendeko txinpartazko pistola ingelesa.
7. XVII. mendeko katilu eta maskor-motako ezpatak.
8. Euskal Marinela.
9. Marinel gipuzkoarrek antzinatik ezagutu eta menperatzen zituzten Kantauriko urak.
10. Orioko etxe bateko arrantza-eskena bati buruzko grabatua.
11. Oseberg-eko ontziaren branka. OsloVikingoak lanbro artetik agertu ziren, Eskandinaviatik zetozen eta Worms, Paris, Akisgran, Maguncia, Lisboa etab. gisako hirietan lapurretan ihardun zuten. Euren estrategiak ezustekoa zuen oinarritzat. Kostaldeko biztanleen artean beldurra nagusitzen zen euren Drakkarretako oihalak urrunean ikus zitezkeenean.
12. Hondarribiko zigiluaren aztarna.
13. Baionako tradizioak San Leonen gorpua, Normandiako piratek 892an lepoa moztu ondoren ehundaka metroan burua eskutan zuelarik ibili eta azkenik erori zeneko lekua adierazten digu. Leku hartan iturri bat sortu zen.
14. Donostiako zigiluan eta harmarran ez da arrantzontzirik agertzen, Getaria eta Hondarribiakoan bezala, merkatalontzi bat baizik, hiribilduak hasieratik izan zuen merkataritza-izaera dela eta.
15. Zarautz eta Getaria arteko kostaldea.
16. Baionako katedraleko eliz-gurutzean dagoen kokaren erreprodukzioa.
17. Gure urek korsarien abenturen oroimenak gordetzen dituzte.
18. XIV eta XV. mendeetan Donostia Kantauriko kostaldeko kontratazio-gunerik garrantzitsuena izan zen, eta Hansako merkataria alemanak, "esterlines" gisa ezagutzen zirenak, maiz etorri ohi ziren bertara. Donostiako kale honen izena, aleman hauek bertan izango zuten etxabe edo ostaturen baten omenez jarria da.

19. Pagadi bat.
20. Oihalak miztilutu eta egiteko tresnak.
21. Antonio de Gaztañeta (1656-1728), mutrikoarra, ontzigintza-alorreko berritzaile eta aitzindaria. Garai hartako Espainiako armadaren gerrontzien neurriak eta itxura aldatu zituen.
22. Ontzigintzarako erabilitako aroztegi eta burdinolatak tresnak.
23. Zuhaitzen egitura ontzia osatzen zuten zurezko atalen dimentsio zuzenak lortzeko erabiltzen zen.
24. Bedua Txikiko Francisco Arrizabalagak ontzitegi zaharreko tresnak ditu gordeta.
25. Duela zenbait urte arte lanean ihardu zuen Beduako ontzitegiaren gaur egungo egoera (Zumaia).
26. Gipuzkoako portua. Zarautz.
27. Hoefnagle-ek 1560an egindako Donostiako Grabatua. Bertan, Kontxako hareatzako ontzitegia ikus daiteke.
28. "Victoria" belontzia, XVI. mendea.
29. XIV. mendeko koka. Baionako katedraleko eliz-gurutzea.
30. Orioko etxe baten atalarria. XVI. mendeko belontzia.
31. XVIII. mendeko fragata.
32. XVIII. mendeko bergantina.
33. Pasai Donibaneko atalarria. (Faksimila)
34. Iparraldeko kostaldeko egitura zela eta, tonelaia altuko ontzien nabigazioa aproposago zirudien.
35. Euskal marinela.
36. Antonio Lafrediren munduko mapa (1580).
37. Kainoi txikia.
38. Nafarroa eta Frantziako dukata, 1733. Carlos III.aren zortzi errealeko txanpona, 1796, 1800 eta 1807. Fernando VII.aren zortzi errealeko txanpona, 1822. Nafarroako Enrique II.aren txanpona, 1587. Nafarroako Fernando I.aren Erreal bat. Felipe V.aren bi errealeko txanpona, 1721.
39. "El guipuzcoano instruido" liburua. Donostia, 1780.
40. Korsariontzi bateko harrapakinaren banaketa.
41. Gaur egun Donostiako Untzi Museoa dagoeneko eraikina Donostiako Kontsulatuko etxabe eta presondegia izan zen.
42. Pasaia, Donostia eta Hondarribiarekin batera, korsari gipuzkoarren gune nagusietako bat izan zen.
43. "El guipuzcoano instruido" liburua. Donostia, 1780.
44. XVIII. mendeko txinpartazko pistola ingelesa.
45. Burniztutako zirrika.
46. Aurrera mutilak! Tillac-en marrazkia.
47. XVI-XVII. mendeetako aizkora.
48. Baiona.
49. Korsariak kaiza batean gorde ohi zituzten euren ondasunak. Honako hau korsari batena zen eta Miarritzeko museoan dago.
50. Euskal korsaria.
51. J. Barbot etxeko kartak. Donostia, XVIII eta XIX.
52. Korsariontzitan erabiltzen zituzten sukalde-tresnak hauen antzekoak ziren.
53. Txopako plataformatik uretara zenbaitetan bota zuten marinela bat, gila azpitik igaro behar izan zuen beste bat eta eskua laban batez mastan josita duen hirugarren bat adierazten dituen grabatua.
54. Marinelek Itziarko Amari zioten debozioa antzinakoa da. Juan de Esnaolak dioenez, XIII. mendean bere deboziorako "Itsaslarren Kofradia" sortu zen. Juan Sebastian Elcanok, hil zenean, Ama Birjin honi utzi zizkion bere ondasunetako batzuk eta, Garibayek dioenez, ontziek, Itziarko kostaldetik igarotzerakoan, artilleria-salbak bota ohi zituzten bere omenez.
55. Itsasneska. XVI. mendearen erdialdeko zurezko grabatua.

56. Brandan fraide irlandarra 484aren inguruan itsasoratu zen beste hamazazpi erlijiosorekin batera “Uharte Deliziosoa”ren bila. Pazko-eguna iritsi zenean, eta ospakizun grinez, meza emateko uharte bat aurkitu zuten. Amaieran, uharte Jaungoikoak erritua ospatzeko bidalitako balea bat zela ikusi zuten. (Clonfert-eko katedraleko San Brandánen irudia eta 1621eko grabatua).
57. Tritioia. XVI. mendeko zurezko grabatua.
58. Euskal korsarien “iraunsuge”ek (herensugeek) Hans Baldung-ek 1515ean marraztutako Leviatán honen antzekoak.
59. Uliako baleatzalearen harria. Donostia, Kostaldeko talaietatik baleak ikusi eta herriari dei egiten zitzaion haien atzetik irten zitezen.
60. Zumarragan 1526an bataiatutakoen liburu batean, bost arraunlariz, lemaren gidaritza duen ontzijabeaz eta arponariaz osatutako txalupa baten marrazkia ageri zaigu, balea bat harrapatu dutelarik.
61. Balearen ehiza eta harrapaketa.
62. Zarauzko Azara kaleko etxe baten atalarria.
63. Sareak josteko balea-hezurrez egindako orratza.
64. XVI-XVII. mendetako gurpil-pistola.
65. Arpoiak.
66. Iparraldeko kostaldea.
67. XVI. mendeko harresi-mosketea.
68. Kainoia.
69. La Rochelle-ko portuko planoak. Antonio Lafreri (1580).
70. Kheyr-al-Dinek, Bizargorri goitizenez ezagunagoak, izen bereko bere anaiaren bidea jarraitu zuen. Soliman sultan turkiarrarekin aliatutako korsariak, euren askatasunaren truke ordaindu behar izan zuten hainbat marinel gipuzkoar atxilotu zituen.
71. Donostiarako itzulera.
72. Ziburu eta Donibane Lohizuneko badiaren 1650eko grabatua.
73. Saubat de Gaston Baionako pirataren Baionako katedralaren ondoko justiziatzea.
74. Amarrak.
75. Pedro de Zubiaur bizkaitarraren hilarria. Ingalaterrara Drake piratak Espainiari lapurtu zion diruaren itzulera kudeatzeko bidali zuten Armadako Generala. Ondoren, korsari ingelesek Inidietako armadaren eskutik lortu zuten harrapakinaren erreskatea ere kudeatu zuen. Galiziako kostaldea eraso zuten korsariei ere merezitakoa eman zien.
76. Kuba eta Española, Habana, San Juan eta Margarita uharteak. Gerardus Mercator (1610).
77. XVII. mendeko euskal portuaren irudia.
78. Donostiako Kotsulatuko harmarria.
79. Gipuzkoako kostaldea.
80. Hondarribia, XVII. mendeko korsaritzarako penintsulako bigarren porturik garrantzitsuena izan zen.
81. Izotzez inguratutako ontzi bat adierazten duen De Bry-ren 1601eko grabatua.
82. Spitzbergenen mapa. Ingalaterran euskal marinelak kontratatu ohi zituzten Artikoko baleak harrapatzeko.
83. La Rochelle portuko grabatua.
84. Donostiako portua adierazten duen gutuna. Ezkerraldean, Santa Katalina portua ageri zaigu.
85. Bilboko grabatua.
86. 1690ean, korsaritzan aritzeko eta Donostiako kostaldea frantziarren erasoetatik defendatzeko fragata bat eraiki zen.
87. Ihorizontea beti ere Marinelen erronka izan da.
88. Joanes de Suhigaraychipi, “Le Coursic”, Baionako korsari ezaguna. (P. Tillacen marrazkia).
89. Ziburu, Donibane Lohizunetik.
90. Baionan, “Le Coursic”-en etxeak bere horretan dirau, izen bereko kalean.

91. Juana Larandoren ostatua.
92. XVII eta XVI. mendetako ontziska eta katilu-motatako ezpatak. (San Telmo Museoa. Donostia).
93. Iparraldeko kostaldea.
94. Bukanero hitza “boucan”etik dator, Antillatan egin ohi zen haragi keztatutik hain zuzen ere. (P. Tillacen marrazkia).
95. Michel Le Basque.
96. Tortuga Irlako mapa.
97. Katalina Erauso, F. Pachecok egindako erretratua. “Alferez monja” (Donostia, 1592), “Jesús María” ontzian, Txileko kostaldearen inguruko Cañeteko guduan (1615) Georg von Spilberg holandarrek kontratatutako korsari alemanaren ontzitzak urperatu zuenean zihoazenetatik bizirik iraun zuen lauteko bat izan zen. (Kutxa. Donostia).
98. XVII. mendeko katilu eta maskor-motako ezpatak.
99. Blas de Lezo, Antilletako ontzi espainiarrak beldurrez betetzen zituzten piraten erasoetan nabarmendu zen.
100. Buru-hezurra eta zangarra adierazten dituen bandera, “Jolly Roger” ezaguna, ez zen “Piratakeriaren urrezko Aro”ko piratek erabili zuten bakarra (XVII eta XVIII. mendeak). Hondar-erloju, odol-tanta, gezi, ezpata, etab. gisako irudien bidez ere pertsonalizatzen zituzten. Baina, askotan, besteak ezustean harrapatu ahal izateko, piraten ontziek bandera faltsuak ere eraman ohi zituzten. Marrizkirik gabeko banderak ere altxatzen zituzten, eta hauen koloreek balio sinbolikoa izaten zuten: beltza heriotzaren adierazgarria zen, gorria errukirik gabeko borrokarena, etab. (“La Connoissance des Pavillons”).
101. Compañía-ko lehen ontziak 1730ean irten ziren Caracaserantz.
102. Nuestra Señora del Coro, Real Compañía Guipuzcoana de Caracas izenekoak korsaritzarako armaz hornitutako fragata.
103. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas-en akzioa.
104. Pasaiko txoko bat.
105. Baiona, korsari-portu eraginkorra izan zen euskal korsaritzaren historia osoan zehar, bai eta honen beherakada iritsi zenean ere.
106. Deba ibaiaren ibaihoaren grabatua.
107. Kostaldetik hurbil egoteak bertako biztanleen izaeran eragina izan du betidanik.
108. Euskal korsariak gaur egun oroimenean gorderik daude.
109. Pasaia.
110. Gipuzkoako zenbait pertsonaia atzerriko pirata-ontzitan ibili zen. Hala nola, Joaquín de Iturbe, “Joaquín Xantúa” elgetarra, gaztetan pirata edo korsari izan zen bidelapur ospetsua, zeinak Frantziako bi kainonaritan nabigatu baitzuen. 1799an Donostiako Mota Gazteluan giltzapeturik amaitu zuen.
111. Ichetebe Pellot.
112. Baiona eta Donostiako hainbat kaleren izenak euskal korsarien oroimen eta omenaldi gisa jarri dira.
113. Nicolás Juan de Laffitte.
114. Sareak konpontzen.