

# LOS PUERTOS VASCOS: CENTROS DE CANJE DE PRISIONEROS INGLESES EN LA GUERRA DE LOS SIETE AÑOS

CELIA PARCERO TORRE

El silencio con que el gobierno inglés contestó a las reclamaciones de España sobre el contrabando, la instalación ilegal de sus colonos en la costa de Honduras y los derechos pesqueros en Terranova, explica, como es sabido, que España se alinease con Francia en la guerra de los Siete Años y la firma del Tercer Pacto de Familia el 15 de agosto de 1761.

A pesar de que la corte española trató de mantener en secreto la firma de este acuerdo a fin de que se pudiese ganar tiempo para preparar mejor la defensa de América, en diciembre de 1761 la corte británica preguntaba de forma directa a través de su embajador en Madrid, el conde de Bristol, si efectivamente se había firmado con Francia una alianza contra Inglaterra, y el día 8 de ese mes de diciembre, el mismo embajador escribía a Ricardo Wall un ultimátum en el que afirmaba que la negativa a presentarle el acuerdo firmado con Francia, sería considerada como una declaración de guerras.

En esa misma fecha el secretario de estado Ricardo Wall a la vez que comunicaba al Rey la noticia, escribía al embajador en Londres, conde de Fuentes, para que comenzase los preparativos para su salida de Inglaterra, tomase las medidas mas convenientes para el resguardo de la Real Hacienda y "avisase bajo cuerda a los navíos españoles que hubiese en esa ría, o en otros puertos para que se zafen si es posible del riesgo de ser apresados"<sup>2</sup>.

## I.- EL EFECTO DE LA RUPTURA DE LAS RELACIONES ANGLO ESPAÑOLAS EN LA NAVEGACIÓN

El 10 de diciembre de 1761, Wall comunicaba a Lord Bristol que debía de abandonar España, pues el Rey había considerado su ultimátum

---

<sup>1</sup> ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Secretaría de Estado, Leg 6953. Billeto sin firma ni fecha en inglés escrito por Lord Bristol; publicado por Vicente PALACIO ATARD en E/ tercer pacto de familia Madrid 1945, pág. 198.

<sup>2</sup> A G S Estado Leg 6950. Wall a Fuentes, Buen Retiro, 8 diciembre 1761

como una declaración de guerra<sup>3</sup>; y ese mismo día se enviaron circulares a todos los gobernadores y capitanes generales en las que al mismo tiempo que se les comunicaba el rompimiento con Inglaterra, se les ordenaba apresar a todas las embarcaciones inglesas que se encontrasen en sus puertos. También debían de embargar las de otras naciones e incluso las españolas durante unos días, con el fin de que no pudiesen transmitir la noticia del comienzo de las hostilidades y evitar de este modo las consecuencias negativas en los navíos de guerra y mercantes<sup>4</sup>. Igualmente, ordenaba al marqués de Grimaldi, embajador en París, que avisase a los barcos españoles en la costa de Francia para que esquivasen a los barcos ingleses que encontraran, pues ya no respetaban nuestra bandera como país neutral<sup>5</sup>.

El embargo contra todas las embarcaciones surtas en los puertos españoles se mantuvo solamente doce días, pues el 22 de diciembre se ordenaba a las autoridades de marina que dejaran libres a las que no tuviesen nacionalidad inglesa; mientras que, con respecto a éstas, se recomendaba que se tomaran todas las precauciones convenientes para su resguardo como eran quitarles el timón y los papeles, para impedirles hacerse a la vela mientras que se supiese cómo se comportaba el Rey de Inglaterra con los navíos españoles que estaban en sus puertos<sup>6</sup>.

Estas medidas preventivas que atentaban esencialmente contra los intereses comerciales, comenzaban antes de la declaración oficial de la guerra entre los dos países, que no se produciría hasta los primeros días del mes de enero de 1762 (Inglaterra declaraba la guerra a España el día 4 y España el día 15<sup>7</sup>). Y para esa fecha, ya se habían apresado muchos navíos ingleses en los puertos españoles, tal como puede verse en la documentación revisada<sup>8</sup>, del mismo modo que un buen número de navíos españoles permanecían en los puertos ingleses, a pesar de las gestiones del conde de Fuentes. Este comunicaba a la corte que después de recibir la carta en la que se avisaba del ultimátum dado por el conde de Bristol, habían podido salir cinco o seis navíos del puerto de Londres, aunque se había logrado asegurar algunos más<sup>9</sup>.

---

<sup>3</sup> A G S Estado Leg 6953. Wall al conde de Bristol, Buen Retiro, 10 diciembre 1761.

<sup>4</sup> A G S Guerra Moderna Leg. 2202. Circular de 10 de diciembre de 1761 y contestaciones de los gobernadores y capitanes generales de haber cumplido estas órdenes, excepto D. Andrés Regio en el departamento de Cádiz, de donde se escaparon todas las embarcaciones inglesas que había en el puerto.

<sup>5</sup> A G S Estado Leg 6953. Buen Retiro 11 de diciembre de 1761, al marqués de Grimaldi.

<sup>6</sup> A G S Guerra Moderna Leg 2202. Circular de 22 de diciembre de 1761.

<sup>7</sup> Ibidem. Decreto del rompimiento y declaración de guerra a los ingleses 15 de enero de 1762

<sup>8</sup> A G S Guerra Moderna Legs. 2039 y 2202.

<sup>9</sup> A G S Estado 6953. El conde de Fuentes a Wall, Londres 25 de diciembre de 1761.

Esta guerra comercial, queda reflejada en el volumen de mercancías embargadas a los ingleses hasta el 3 de enero de 1762 que ascendía a 3.900.000 mil reales, de los que se habían vendido efectos por un 1.763.606 reales. La carga de los navíos detenidos después del 4 de enero hasta el 27 de marzo de 1762, se calculaba en 1.200.000 reales de los que se expidieron 586.088 reales, aunque no está comprendida en estas cifras el valor de las embarcaciones<sup>10</sup>

Este numerario conseguido se destinará a recompensar a los súbditos que por causa de la guerra no podían continuar en Inglaterra sus procesos de reclamación contra corsarios ingleses, por los daños sufridos en época de paz<sup>11</sup>. Así, se dio respuesta a las reclamaciones de cuatro armadores vascos que fueron apresados cuando iban a pescar a Terranova en el año 1758, quienes pidieron al Rey que de los bienes vendidos se les pagasen 142.133 pesos y 6 reales de plata, que es la cantidad que llevaban reclamando varios años sin haber logrado ningún resultado en la corte de Londres<sup>12</sup>.

## II.- LA GUERRA EN EL MAR: LA PROCLAMACIÓN DEL CORSO. LAS INSTRUCCIONES DE D. DIEGO ESCOBEDO

Al mismo tiempo que se comunicaba a todos los comandantes, intendentes y ministros de marina el inicio de las hostilidades, se mandaba el aviso de que el Rey había decidido decretar el corso contra los ingleses así como conceder patentes a todos los vasallos que las hubiesen solicitado anteriormente y a todos los que las pidiesen a partir de ese momento. Para ello, se autorizaba a los intendentes y ministros de marina a entregar permisos de corso, pero mientras se les enviaba la Instrucción para el gobierno de los armadores en corso, debían de repartirles una copia del Título 5<sup>a</sup>, Tr. 6<sup>o</sup> de las Ordenanzas Generales de la Armada".

De acuerdo con esta orden real, el ministro de marina de S. Sebastián D. Manuel Diego Escobedo, redactaba unas instrucciones que enviaba al secretario de Marina D. Julián de Arriaga para su aprobación real, a la vez que le comunicaba que las entregaría a dos corsarios que

<sup>10</sup> Ibidem, Squilache a Wall, El Pardo 27 de marzo de 1762.

<sup>11</sup> Ibidem, Wall a Squilache, Madrid 1762

<sup>12</sup> Ibidem, D. Ignacio Cerdón, D. Martín Zabaleta, D. Vicente Zabaleta y D. Juan Ignacio de Goicoechea, vecinos de S. Sebastián al Rey Carlos III.

<sup>13</sup> Julián de Arriaga a D. Juan Gerbaut, Madrid 19 de enero de 1762, en José Luis de AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, E/ corso marítimo Madrid 1950. Apéndice documental, pág 285.

se estaban preparando en dicho puerto, si salían a navegar antes de que llegase la disposición real <sup>14</sup>.

Junto con estas instrucciones de corso, D. Manuel Diego Escobedo acompañaba un pliego de aclaraciones sobre algunos artículos que no se habían sacado de la Ordenanza General y otros que había extraído de títulos que no se citaban en esa instrucción <sup>15</sup>. Igualmente, consultaba al Secretario de Marina sobre la fianza que debía exigir a los navíos armados en corso, ya que hasta entonces se había dejado al criterio de los ministros de marina de cada puerto; si bien todas las Ordenanzas de corso del siglo XVIII pusieron el límite máximo en 60.000 reales, y esa misma será la cantidad fijada por la Ordenanza de 1762 <sup>16</sup>.

#### LAS INSTRUCCIONES DE CORSO QUE PRESENTA A LA CORTE PARA SU APROBACIÓN D. MANUEL DIEGO ESCOBEDO, COMISARIO ORDENADOR Y MINISTRO DE MARINA DE LA PROVINCIA DE GUIPÚZCOA

Este documento consta de 58 artículos, la mayor parte de los cuales se corresponderán con los de la Ordenanza de Corso, publicada en Madrid el 1 de febrero de 1762, el mismo día en que el ministro de marina de Guipúzcoa lo remitía a la corte, si bien presenta algunas peculiaridades que comentamos a continuación.

Desde el punto de vista cuantitativo, cuenta con 8 artículos más que la Ordenanza, y desde el punto de vista temático tiene varios artículos que no aparecen en la Ordenanza, algunos de ellos referidos específicamente a los puertos vascos.

Los artículos que no tienen su correspondiente en la ordenanza son:

Artículo 16: "No permite S. M. que ningún navío armado en corso, arbole la bandera blanca con escudo de sus reales armas, pero sí concede con distinción con todos los demás de comercio que lleve la cruz de Borgoña con el escudo de sus armas en medio de la cruz".

Art. 17: "Prohíbe también S.M. a toda embarcación armada en corso que combata con bandera falsa, pena de privación de empleo al capitán que la mande, y de mayor

<sup>14</sup> 4 A G S Marina Leg 540. "D. Manuel Diego de Escobedo, Cavallero de la Orden de Santiago, comisario de Marina, Ministro principal de ella en esta Provincia, Juez de Arribadas de Indias y del Contravando de Mar, y Tierra: Y por Real Resolución de 18 de Enero de 1762 en cargado para dar patentes a los que armaren al corso contra Ingleses, y demás Enemigos de esta real Corona; como tambien formar, y dar Instrucciones, a los Capitánes Corsarios: Observarán estos, y los armadores, y demás personas, a quienes comprendiere, los Artículos siguientes".

<sup>15</sup> 5 A G S Marina Leg 540. Manuel Diego de Escobedo a Julian de Arriaga. S. Sebastián 1 de febrero de 1762.

<sup>16</sup> Ordenanza de 1 de febrero de 1762. Prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona, publicada por AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, El corso marítimo [9] pág 291.

castigo, si conviniese; y si en las costas y puertos de los dominios de S. M. navegase o fondease embarcación de qualquier nación que sea con bandera supuesta, manda a los capitanes corsarios la detengan y den cuenta".

Artículo 24: "Si fuese un bajel de guerra el apresado, destinará el capitán del corsario el oficial que le pareciese después de tripulado a proporción de su porte: Y en embarcaciones mercantes, destinará a la persona que juzgase a propósito entre los cabos de presa que con este carácter saca del puerto, sin que ninguno de ellos pueda pedir preferencia".

Artículo 27: "Prohíbe S. M. a los capitanes de navío armados en corso, sus oficiales, escrivanos, y otros qualesquiera extraigan cosa alguna de poco o mucho valor aún con el fin de tenerlas en sus bordos más seguras de todo riesgo y si por estar el corsario falto de víveres o pertrechos tuviese que valerse del de la presa, lo acordará el capitán, oficiales, escrivano y se entregará al apresado".

Artículo 49: "Todo buque de guerra que fuese apresado por los navíos armados en guerra, se agregará a la Real Armada, con su artillería, municiones y pertrechos, así como toda embarcación particular que en concepto del ministro de marina fuese útil para servir a S. M. También se reservaran para la armada, armas, municiones de guerra, jarcia lonas, betunes y demás géneros, los cuales se entregarán a los ministros pagando a los armadores su justo valor".

Art. 50: "Toda la demás carga, así géneros comestibles, como mercaderías, muebles, y otros qualesquiera efectos, y los buques, que no fueren a propósito para la Real Armada, se irán entregando al armador, para que los pueda vender en pública almoneda, adjudicándose al que más ofreciere, precediendo los pregones públicos y demás formalidades acostumbradas en estos actos".

Art. 52: "Siendo regular premiarse con alguna distinción el mayor riesgo y fatiga de los que hubiesen contribuido a hacer la presa: Manda S. M. que el capitán del corsario que la hubiese rendido, en caso de haver havido resistencia, de modo que se haya entregado por la fuerza, se gratifique con alguna de las alhajas más particulares que a bordo se encontrasen, y parezca al ministro que juzgase la presa y a sus oficiales, y equipages que se hubieran distinguido, se gratifiquen también a proporción del mérito, a prudente arbitrio del mismo ministro, con consideración al valor de la presa."

Art. 53: "Los que hubiesen muerto en la función o fallecido por cualquier accidente después de la rendición de las presas, se considerarán como existentes para el repartimiento en la parte que les tocase, la cual se entregará a sus herederos legítimos o se aplicará en caso de no tenerlos a sufragios por sus almas".

Art. 54: "Los esclavos, turcos y moros que por su corta edad no puedan ir a galeras se venderán y por los que se entregasen para galeras se darán 20 ducados de los caudales de cruzada".

Art. 55: "Sobre las disputas y pleitos entre corsarios sobre la misma presa ....S. M. Quiere que siempre llegase un 2º corsario a batir al enemigo, el juez que haya de juzgar la presa tome declaración al capitán del navío apresado y tenga en cuenta el estado en que se hallaba antes de la llegada del 2º y si sin su esfuerzo considerase el citado capitán que no podría haberle apresado, se repartirá entre los dos corsarios la presa y por ningún motivo podrá tener pretensión a nada de ella cualquier corsario que se hallase a la vista de los que batan".

Tratan estos artículos de una pluralidad de temas entre los que merecen destacarse: el de la bandera que deben de llevar los navíos corsarios; el de la posibilidad de que el ministro de marina gratifique a las tripulaciones que hubiesen tenido que usar la fuerza contra una presa con bienes o alhajas de ésta en proporción a sus méritos; el que reconoce el derecho de la Armada a quedarse con los barcos de guerra y mercantes que le resulten de utilidad apresados por los corsarios, así como con todas las armas y municiones, por los que se les deberá abonar

su justo precio; el que regula cómo debe resolverse jurídicamente el caso en que dos corsarios concurren sobre una misma presa, y el que defiende los intereses de los miembros de las tripulaciones corsarias que hubiesen muerto antes del reparto de bienes, para quienes se pide su parte proporcional aunque no tengan herederos.

Los artículos de las Instrucciones que se refieren al corso vasco son:

Art. 51: "Los géneros que se desembarquen para venderse en Castilla o consumirse en la provincia han de pagar los derechos ordinarios de entrada al puerto y los que se comprasen para extraerlos del reino, serán libres, manteniéndolos en depósito hasta su salida y la cantidad que produjesen se entregará al armador para que satisfaciendo los gastos reparta el remanente entre los interesados en la presa".

Art. 58: "Como la voluntad de S. M. es fomentar el corso contra los enemigos de la corona, concede a los armadores de Guipúzcoa conseqüente a real resolución de 16 de enero de 1747, que si los armadores tuviesen por conveniente transbordar a embarcaciones menores, y conducir para su venta y despacho al puerto de S. Sebastián los efectos de las presas que arribasen a los puertos de Galicia y Asturias lo puedan hacer, bajo la precisa circunstancia de que hayan de intervenir en el transbordo de los ministros de rentas de los puertos de aquel reino y principado".

El contenido de estos artículos resulta de especial interés, porque derogan el privilegio del que habían disfrutado los armadores vascos en la anterior guerra contra Inglaterra, o guerra de la Oreja, que les eximía de pagar impuestos por la venta de los productos apresados que se destinasen al consumo de la provincia; si bien D. Diego Escobedo consulta este punto al Ministro de Hacienda pues en su opinión "siendo la prohibición general para todos los dominios del Rey, no debe de quedar exento este país del pago de derechos por la venta de géneros de presas"<sup>17</sup>.

Por otra parte, hay que señalar que faltan en las Instrucciones los artículos referentes a la consideración que deben de tener los oficiales y tripulaciones de los barcos corsarios, a efectos de méritos, invalidez, viudedad etc. de lo que tratan los Artículos 48, 49 y 50 de la Ordenanza en donde se concede a los oficiales y tripulaciones corsarias los mismos derechos de que gozan a estos efectos quienes sirven en la Armada Real. Y así mismo los artículos que prohíben a los corsarios, apresarse en los puertos navíos de naciones aliadas y neutrales, y a los que estuviesen bajo el tiro de cañón de sus fortificaciones (Artículos 20, 21 y 22)<sup>18</sup>.

Igualmente existen varios artículos cuyo contenido fue ampliado en las Ordenanzas, como es el artículo 10 de las Instrucciones que se corresponde con el 14 de la Ordenanza:

---

17 A. G. S. Marina Leg 540. Prevenciones a los artículos 51 y 58 de las Instrucciones de D. Diego Escobedo.

18 Ordenanza 1 de febrero de 1762 [16]

"Art. 10: Que las embarcaciones que lleven a bordo géneros enemigos se conducirán a puerto de los dominios de S. M. donde se declarará lo que debe practicarse con presencia de los Tratados y Convenios existentes con las potencias a que pertenezcan y de lo que posteriormente hubiese resuelto el Rey".

Por su parte el 14 de la Ordenanza dice:

"las embarcaciones donde se encuentren géneros enemigos, se conducirán a puerto de mis dominios donde se declararán de buena presa, pues aunque haya alguna potencia que goze por tratados de inmunidad, es preciso para que yo se lo conceda que me haga constar que también le concede la inmunidad los mismos enemigos de cuya nación fuesen los efectos, respecto haber exigido los ingleses esta declaración para confesar la inmunidad de la bandera de España mientras se ha mantenido neutral en la guerra con Francia".

En este caso, la Ordenanza concreta el contenido de las Instrucciones respecto a la concesión de inmunidad a países neutrales que transportasen géneros enemigos, condicionándola no sólo a los acuerdos firmados con estos países, sino al reconocimiento de su inmunidad por otros enemigos de Inglaterra, tal y como este reino había hecho con España cuando todavía era un país neutral.

Asimismo, en el tema de represas, la Ordenanza concreta y amplía considerablemente el artículo 20 de las Instrucciones.

"El Art. 20. Toda embarcación de cualquier nación que siendo fletada por S. M. fuese apresada y después recobrada por los navíos de corso, se restituirá a su dueño sin interés alguno".

El art. 23 de la Ordenanza dice así:

"Toda embarcación perteneciente a mis vasallos que fuese legítimamente apresada por el enemigo y se recobrase después de 24 horas por un bajel corso, se adjudicará a éste excepto en los navíos con crecidos intereses en la carrera de Indias, para los cuales es declaración que sólo se ha de seguir la misma regla en aquellos cuyo valor total no exceda de 100.000 pesos, pero si pasa sólo se retendrá esta suma para los recobradores, devolviendo a sus dueños la remanente: Las embarcaciones españolas represadas antes de 24 horas se devolverán a sus dueños menos 1/3".

Otras veces, por el contrario, la Ordenanza limita el contenido de las Instrucciones como ocurre en el tema de la liberación de presas, del que trata el artículo 56 de las Instrucciones, admitiendo que los capitanes de navíos corsarios pudieran dar rescate a las embarcaciones apresadas si lo tuvieran por conveniente, mientras que el artículo 45 de la Ordenanza prohíbe la posibilidad de liberar ninguna presa hasta después de haberla enviado a puerto de los dominios de S.M. o hasta no tener en conserva tres presas hechas desde la última salida del corso.

No obstante, en conjunto puede afirmarse que las Instrucciones de Escobedo, se corresponden substancialmente con el texto de la Ordenanza y particularmente con lo que podríamos llamar el espíritu de la

misma en lo que se refiere a la abolición de privilegios particulares, como los que disfrutaban los puertos vascos en la anterior guerra que aparecen derogados en las Instrucciones (artículos 51 y 58) donde se contempla que los corsarios paguen a la Corona los derechos por las ventas como cualquier particular, concediéndoles sólo el quinto de presas y el octavo de almirantazgo (artículo 54 de las instrucciones) y 46 de la Ordenanza que transcribimos:

"Declarada buena presa, se permitirá su libre uso a los apresadores, mediante la satisfacción de derechos ordinarios, cediéndoles yo como les cedo cuanto pertenece a mi Real Hacienda, no solo 1/5 de las mismas presas sino 1/8 del Almirantazgo.

El ministro de marina les auxiliará en la descarga para que no haya extravíos y procurará que en las peticiones hechas entre los interesados se proceda con el mejor orden, teniendo presente que del producto total de las presas, han de satisfacerse con preferencia los gastos legítimos que hubieran ocasionado".

Ello explica para Fernández Duro, la disminución de navíos armados en corso en esta guerra, frente a la gran importancia que habían tenido en conflictos anteriores en los que se habían alistado muchos más navíos y se habían solicitado muchas más patentes<sup>19</sup>.

### III.- LA RESPUESTA DE LOS PARTICULARES VASCOS A LA PROCLAMACIÓN DEL CORSO

La documentación que hemos utilizado para este trabajo, no nos permite presentar cifras globales sobre el número de embarcaciones corsarias que existieron en todos los puertos vascos durante la guerra; sólo disponemos de una relación sobre los barcos que se armaron en corso durante los dos primeros meses del conflicto en S. Sebastián, Bilbao y Portugalete<sup>20</sup>, y de un informe, que de modo indirecto nos permite conocer los nombres de otros corsarios bilbaínos, a través de las noticias de presas conducidas a ese puerto y que fue presentado a Julian de Arriaga por el ministro de marina de Bilbao después de la guerra<sup>21</sup>. No obstante, creemos que el análisis de estos datos puede ser de interés y servir de base a algunas reflexiones, por ello los hemos recogido en los siguientes cuadros.

---

<sup>19</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO. La armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León, Tomo VII, Madrid, 1973, pág. 108.

<sup>20</sup> A G S Secretaría de Marina Leg 540, Madrid 13 de marzo de 1762. Relación de embarcaciones particulares armadas en corso según las noticias recibidas hasta el día de la fecha.

<sup>21</sup> A G S Marina Leg. 729. Manuel de Mollinedo a Arriaga, Bilbao 25 de enero 1765.



**EMBARCACIONES ARMADAS EN CORSO EN LOS PUERTOS VASCOS DESDE  
EL COMIENZO DE GUERRA HASTA EL 13 DE MARZO DE 1763**

PUERTO	TIPO DE EM- BARCACIÓN	NOMBRE	NOMBRE DEL CAPITÁN	ARMAMENTO	TRIPULACIÓN
Bilbao	goleta	Nra.Sra. de Piedad	Juan de Goytia	8 cañones y 16 pedreros	65 hombres
Portugalete	paquebot	Nra. Sra. del Mar	Manuel de Pando	16 cañones	100 hombres
San Sebastián	bergantín	Amable Josefa	Pedro Larraide		
San Sebastián	bergantín	El Carnaval	Francisco Cardaveraz	8 cañones, 6 pedreros, 60 pistolas	80 hombres
San Sebastián	balandra	Princesa	Juan Yoseris	6 cañones, 10 pedreros, 36 fusiles	80 hombres

**PRESAS CONDUCIDAS AL SEÑORÍO DE VIZCAYA Y BARCOS QUE LAS  
APRESARON**

NOMBRE DEL CORSARIO	CAPITÁN DEL CORSARIO	NOMBRE DE LA PRESA	FECHA EN QUE EN- TRÓ EN BILBAO QUE PROCEDÍA	PUERTO DEL
S. José	José de Arana	El caballo marino	6 -abril 1762	
El mismo	El mismo	Thempson	22-enero-1763	
Nra. Sra. de Pastoriza	José de la Cuesta	Lesale	16-septiembre-1762	
El mismo	El mismo	El bello Salvaje	13-febrero-1763	Coruña
Nra. Sra. Begoña	José de Villamor	Pattsey	17-enero-1763	Santander
El mismo	El mismo	De Saia	17-marzo-1763	Bisedo
El mismo	El mismo	Providencia	2-junio-1763	Pontevedra
Gran Carlos de España	Jerónimo Puch	"Le Porte"	15-febrero-1763	Ribadeo
El mismo	El mismo	"Elisabet"	15-febrero-1763	Ribadeo
El mismo	El mismo	"Lisvett"	1-febrero-1763	

Los datos proporcionados por estos cuadros dan un total de cinco navíos armados en corso en el puerto de Bilbao durante toda la guerra, mientras que en San Sebastián son tres los navíos armados en los dos primeros meses del conflicto. Por otra parte no tenemos ninguna noticia del número de patentes solicitadas, ni de los corsarios de otros puertos importantes como Fuenterrabía o Pasajes. Estas cifras aunque creemos que son bastante inferiores al número real de embarcaciones corsarias que llegó a haber durante la guerra, resultan desde luego exiguas si tenemos en cuenta la enorme tradición de corso que tiene esta región no sólo en Europa sino en América<sup>22</sup> y si atendemos al volumen del corso

<sup>22</sup> Héctor R. FELICIANO RAMOS El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778), Sevilla, 1.990, pág. 280. Afirma que fueron los vizcainos los que se dedicaron al corso en América cuando se decretó en 1674 pues la misma ordenanza reconocía su mejor oficio y hábito para esta actividad.

vasco durante todo el siglo XVII en que llegó a representar el 50% del curso atlántico peninsular<sup>23</sup>.

La razón de este menosprecio del curso está para algunos autores entre los que se encuentra Fernández Duro, en las prevenciones de la Ordenanza de 1 de febrero de 1762 que no satisfacían los intereses de los armadores y particularmente los de los vascos, que tal y como hemos señalado en este trabajo perdieron el privilegio a no pagar impuestos por la venta de las mercancías apresadas del que habían disfrutado en otras guerras<sup>24</sup>. Pero creemos también que podría estar relacionado con un momento de expansión económica en la región, lo que se traduciría en una escasez de marineros y en una falta de interés por el curso frente a las actividades mercantiles.

En efecto, como consecuencia del ininterrumpido desarrollo demográfico y económico del siglo, las ferrerías vascas aumentaron su producción en un 150 por 100 desde comienzos de siglo hasta 1760<sup>25</sup> y en la década de 1750 a 1760, se aprovecharon además del aumento de la demanda exterior favorecida por la crisis de la siderurgia inglesa<sup>26</sup>. Esta situación cambiará en la década siguiente cuando la superación de los problemas energéticos y los cambios tecnológicos en la industria inglesa hicieron sus productos más competitivos, y cuando por otra parte, aumentó la presencia de hierro sueco en los mercados nacionales; la nueva coyuntura, obligará a los industriales vascos a solicitar del Rey Carlos III la prohibición de entrar hierro extranjero. Esta petición fue atendida por el Rey en 1775<sup>27</sup>.

No obstante, nos parece que, aunque inferior al de otros conflictos, el número de corsarios no debió de ser tan escaso, a tenor de la cantidad de barcos apresados y del número de prisioneros hechos por estas embarcaciones en los trece meses que duró la guerra, tal y como se verá en este trabajo.

Aparte de los datos sobre el número de corsarios, resulta interesante destacar otros aspectos de los cuadros que hemos presentado; como por ejemplo, el tipo de navíos que se dedicaban al curso, entre los que predominaban el bergantín y la goleta. También se utilizaban aunque

---

23 Enrique OTERO. Corsarios españoles al final de la época de los Austrias, Madrid, 1992, págs. 56-57.

24 Cesáreo FERNÁNDEZ DURO [19].

25 Luis María BILBAO y Emiliano FERNÁNDEZ DE PINEDO; "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)" en La economía española al final del Antiguo Régimen, II: Manufacturas, Madrid, 1982, pp. 133-228.

26 Luis MIGUEL ENCISO RECIO y otros; Los Borbones en el siglo XVIII (1700-1808), Madrid, 1991, pág.224.

27 Juan PLAZA PRIETO; Estructura económica de España en el siglo XVIII, Madrid, 1.975, págs. 308-309.

menos, las balandras, que eran las embarcaciones más usadas en el curso del Caribe<sup>28</sup> y los jabeques, los barcos que se empleaban en el curso mediterráneo<sup>29</sup>.

Igualmente, llama la atención el elevado número de pasaje que forma la tripulación de los buques corsarios, entre 65 y 100 hombres en los casos que presentamos, lo que es característica general de todas las embarcaciones corsarias, pues la legislación del siglo XVIII especificaba que debían de llevar un tripulante por cada mil kilos de tonelaje<sup>30</sup>.

La necesidad de tripular con muchos hombres los barcos de guerra y corsarios la explica Vicente Rodríguez Casado por la mala calidad de la marinería española que obliga a "que los españoles pongan veinticinco hombres donde los ingleses no ponen más de seis", hecho que justificaría también la superioridad táctica de los ingleses<sup>31</sup>.

En otro sentido, resulta interesante destacar el hecho de que una proporción elevada de barcos apresados por corsarios bilbaínos, fuesen conducidos a los puertos de Galicia, donde en muchos casos se resolvieron los procesos de presa y se les declaró "buena presa". Ello está relacionado con lo que podríamos denominar el escenario geográfico del curso, (canal de la Mancha y las costas inglesas), pues para llegar a estas zonas los puertos mejor situados en cuanto a distancia y vientos, eran los asturianos y los gallegos, de ahí que los corsarios vascos utilizasen frecuentemente los puertos de Galicia para las salidas o para la conducción de sus presas, tal y como apunta Enrique Otero<sup>32</sup>.

## V.- EL TEMA DE LOS PRISIONEROS EN LAS INSTRUCCIONES DE ESCOBEDO Y EN LA ORDENANZA DE CORSO

### A) EN LA ORDENANZA DE 1762

Se trata el tema de los prisioneros en los artículos siguientes:

Art. 30: "Los prisioneros se repartirán según convenga, tratando a todos con humanidad y con distinción a los que lo merezcan por su clase".

28 Manuel LUCENA SALMORAL; Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América, Madrid, 1992, pág.250.

29 Maria Teresa PÉREZ- CRESPO MUÑOZ; El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII, Madrid, 1.992, págs 204-210, sobre tipos de barcos y las funciones a que se dedicaban.

30 J.L. de AZCÁRRAGA; El curso marítimo [9] pág. 277. Instrucción de 21 de enero de 1740 de D. Francisco Varas y Valdés para D. Domingo Miguel de la Guerra; juez de Indias en Canarias.

31 Vicente RODRÍGUEZ CASADO; "El ejército y la Marina en el reinado de Carlos III", Boletín del Instituto Riva-Agüero, nº 12, Lima, 1956, págs. 153-154.

32 OTERO ; Corsarios españoles al final de la época de los Austrias [22] Pág. 63.

Art. 31: "No podrán arbitrar los capitanes de corso so pretexto alguno, en dexar abandonados los prisioneros en islas, o costas remotas, pena de ser castigados con todo el rigor que corresponda; debiendo entregarlos todos en los Puertos a que condugeren ó hacer constar el paradero de los que faltaren".

Art. 39: "Los Prisioneros se desembarcaran assi que el Navío en que se conduxeren llegue al Puerto, entregándose al Governador de la Plaza, Comandante o Ministro de Marina, a fin de que dispongan de ellos, según las ordenes con que se hallaren: Los Piratas, se entregaran a este último para que en conformidad del Artículo 109, Tit. 3, Trat. 10 de las Ordenanzas Generales de la Armada les forme proceso sin dilación, remitiéndoles con parecer del Asesor, y su declaración de deber se retenidos por piratas, a la capital del Departamento, como también a los Reos, ó si no hubiese facilidad para ello, entregándolos a la Justicia Ordinaria para su castigo: Con los Turcos y Moros se practicará lo que está por modernas Ordenes establecido".

## B) EN LAS INSTRUCCIONES DE D. MANUEL DIEGO ESCOBEDO

Art. 28. "Los prisioneros se repartirán en el Corsario y en la misma Presa, según dispusiere el Capitán: a quien manda S. M. no permita se les haga violencia, siendo de su cuidado hacer tratar a todos con humanidad, y con la distinción correspondiente a los que lo mereciesen por su carácter. A todos socorrerá con la ración ordinaria, del mismo modo que a la tripulación del corsario, a reserva de los turcos, o moros a quienes sólo se socorrerá con, Pan, Agua y Legumbres".

Art. 29: "No podrán arbitrar los capitanes corsarios por pretexto alguno en dejar los prisioneros abandonados en islas, o costas remotas, pena de que serán estrechamente examinados y castigados con todo el rigor que corresponda; debiendo entregarlos todos en los puertos a que se condugeren por la Lista que el escribano presentase, o hacer constar por ella el paradero de los que faltaren".

El Art. 39 es idéntico a su correspondiente en la Ordenanza, salvo que respecto a turcos y moros, añade que: "se conducirán a los arsenales para trabajar mientras puedan enviarse a galeras".

Art. 54: "Los esclavos, turcos y moros, que por su corta edad, u otras razones, no fuesen a propósito para la fatiga de galeras, se venderán; y por cada uno de los que se entregaran a ellas, se darán de gratificación veinte ducados de vellón de los caudales de Cruzada, cuyo importe total será partible en los términos indicados".

Los tres artículos de la Ordenanza y los cuatro de las Instrucciones, se refieren esencialmente al trato que debe darse a los prisioneros y a la responsabilidad del capitán del corsario, a quien también corresponde decidir la forma en que deben de repartirse los presos para ser trasladados a puerto.

Respecto a los prisioneros, ambos textos legales reconocen que debe de tratárseles a todos con humanidad, pero establecen una auténtica desigualdad por no hablar de discriminación de acuerdo con la categoría social y sobre todo con la raza. Así, a los esclavos, moros y turcos, se les imponían condiciones mucho mas penosas durante la travesía, con sólo pan y agua; y a su llegada a puerto, se les mandaba a trabajar a los arsenales mientras eran destinados a galeras, y en caso de que no

serviesen para esto por enfermedad, edad etc. eran vendidos como esclavos.

También era discriminatorio el trato a los prisioneros de barcos piratas, quienes no eran juzgados por el ministro de marina del puerto como las demás presas, sino que debían de ser enviados a la capital del departamento para ser juzgados como piratas por la justicia ordinaria.

En cambio, la forma en que se debía de atender a los prisioneros ingleses se reguló por una Orden Real de 27 de febrero de 1762 por la que se ordenaba a las autoridades de marina que les alojasen en castillos o fortalezas distantes del mar, y que les socorrieran con un real diario, sin pan ni otra cosa que una corta porción de paja para cama<sup>33</sup> (El precedente de esta orden de que se guarde a los prisioneros en castillos alejados de la costa se encuentra en el artículo 19 de la Instrucción dada en Cádiz en 1740<sup>34</sup>)

## VI.- PRISIONEROS INGLESES CONDUCIDOS A LOS PUERTOS VASCOS DURANTE LA GUERRA

Los datos con los que contamos para este punto, proceden de los informes que, terminada la guerra, fueron solicitados por Julián de Arriaga a los ministros de marina de Bilbao y de S. Sebastián y enviados por éstos a la Secretaria de Marina e Indias en el mes de enero de 1765. Estos informes se refieren por una parte, al número de presas y de prisioneros que los corsarios vascos hicieron durante toda la guerra; y por otra, a los gastos que supusieron a la Real Hacienda la manutención y el cuidado de los prisioneros durante el tiempo que duró su encarcelamiento en los castillos y fortalezas del interior (Pamplona), de San Sebastián (castillo de la Mota) y de Bilbao.

Es necesario señalar que los informes referidos al número de prisioneros recogen sólo los que llegaban a los puertos a bordo de las presas, que es muy inferior al de la tripulación real de éstas, pues tal y como se ha visto en las Instrucciones y Ordenanza de corso, la mayor parte del pasaje suele trasladarse al navío corsario para hacer la travesía hasta el puerto.

No obstante, los cuadros sobre prisioneros que presentamos en este trabajo, se refieren a las tripulaciones completas en la medida en que nos ha sido posible reunir las utilizando diversas fuentes, si bien resulta difícil dar cifras definitivas, pues incluso en las mismas fuentes se constata la dificultad de proporcionar el número exacto de prisione

---

3 3 A G S Secretaria de Marina, Leg. 729. Arriaga a todos los gobernadores, capitanes generales y ministros de marina, Madrid 27 de febrero de 1762.

3 4 AZCÁRRAGA [9] pág 281.

ros ingleses; bien porque como se ha dicho anteriormente, una parte de ellos se transportaba a bordo de los corsarios que generalmente nunca llegaban a puerto a la vez que sus presas, bien porque en muchas ocasiones estas eran conducidas inicialmente a otros puertos, donde desembarcaban sus tripulaciones. Posteriormente, se realizaba el proceso y se dictaba sentencia, en la que, sorprendentemente no se hacían constar los pasajes que traían a bordo<sup>35</sup>.

#### PRESAS Y PRISIONEROS CONDUCIDOS AL SEÑORÍO DE VIZCAYA<sup>36</sup>

<u>NOMBRE DE LA PRESA</u>	<u>NOMBRE DE SU CAPITÁN</u>	<u>N. DE PRISIONEROS</u>	<u>Nº DE EMBARCACIONES</u>
"Caballo Marino"	Diego Oguilvie	6	1
"Thempson"	Nicolás Wilson	21	1
"Lesale"	Moses Roash	3	1
"El bello Salvaje"	Joseph Lwis	19	1
"Pattsey"	Mateo Glover		1
"De Saia"	Jacobo Pretheson		1
"Providencia"	Juan Usompsón	43 entre las tres presas.	1
"Le Porte"	Philipe David	2	1
"Elisabet"	Guillen Broman	3	1
"Liswett"	Juan Quendil		1
"Hudson"		21 entre las dos presas	1
"Deseo"		7	1
"La María"		7	1
"Amistad"		1	1
"Lepperd"		5	1
"Elisabet"		6	1
"Thomas"		1	1
		145	17

#### PRESAS Y PRISIONEROS CONDUCIDOS A LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE GUIPÚZCOA<sup>37</sup>

<u>NOMBRE DE LA PRESA</u>	<u>PUERTO AL QUE FUE CONDUcida</u>	<u>Nº DE PRISIONEROS</u>	<u>Nº DE EMBARCACIONES</u>
El "Donald"	S. Sebastián	21	1
El "Kity"	ídem	9	1
El "Hope"	ídem	10	1
La "Ana"	ídem	25	1
La "Catalina"	ídem	13	1
La "Unión"	ídem	8	1

<sup>35</sup> A G S. Marina Leg 729. Manuel de Mollinedo y la Quadra a Julián de Arriaga, Bilbao, 22 de enero 1765.

<sup>36</sup> Ibidem. Manuel de Mollinedo y la Quadra a Julián de Arriaga, Bilbao, 28 de enero 1765.

<sup>37</sup> Ibidem. S. Sebastián 19 de enero de 1765. Certificación del escribano de Marina y arribadas de la provincia de Guipúzcoa de las presas ingresadas en el puerto de S. Sebastian en la pasada guerra. En este documento se especifica el número de prisioneros que se transportaron a bordo de las presas y de los navíos corsarios en las siguientes presas: En el Donald se trasladaron 8 prisioneros en el corsario y 13 en la presa; en el Kity, 3 y 6; en el Hope, 3 y 7; en La Anna 2 y 4; en La Catalina 7 y 6 y en La Unión los 8 prisioneros se trasladaron en el corsario.

NOMBRE DE LA PRESA	PUERTO AL QUE FUE CONDUCTIDA	NQ DE PRISIONEROS	NQ DE EMBARCACIONES
"Laquete"	ídem	30	1
"Arremstrong"	ídem	7	1
"Almirante Poley"	ídem	5	1
		128	9

Así resulta que en los puertos del Señorío de Vizcaya se hicieron 17 presas y 145 prisioneros y en la provincia de Guipúzcoa 9 presas y 128 prisioneros; lo que supone un total de 26 presas y 273 prisioneros para el conjunto de los puertos vascos; cifra muy superior a la que Fernández Duro da para todo el curso español durante la guerra que es de 19 navíos apresados<sup>38</sup>.

## VII.- EL CANJE DE PRISIONEROS AL FINAL DE LA GUERRA

Ya antes de que se firmaran los Preliminares de Paz con Inglaterra, el 3 de noviembre de 1762, se dieron ordenes para que pudiesen salir de los puertos vascos los prisioneros ingleses que estuviesen en carcelados en ellos, y traer allí, y más concretamente a Bilbao, otros prisioneros que estaban en Pamplona, adonde fueron trasladados en cumplimiento de aquella orden real que obligaba a encerrarlos en castillos alejados de la costa.

Así, el 13 de octubre de 1762 el Secretario de Estado, Ricardo Wall, comunicaba al Marqués del Cairo, comandante de Navarra, que el Rey deseaba que todos los prisioneros ingleses que quedasen en aquel reino se embarcasen en Bilbao en navíos neutrales con destino a Inglaterra; y a la vez, el mismo Secretario de Estado, encargaba al comandante general de Bilbao, Sr. Tiépolo que se ocupase de dejar constancia y recibo del número de prisioneros que regresaban a su país desde ese puerto, a fin de tenerlos en cuenta cuando mas adelante se produjese el canje general<sup>39</sup>.

Esta medida, anticipaba el intercambio de presos que debería de seguir a la firma de la paz; pero no tenemos noticia de que recíprocamente se produjese la llegada de prisioneros españoles a los puertos vascos, lo que explica que en diciembre de este mismo año se ordenase suspender la salida de otros reos ingleses mientras que no se repatriasen algunos españoles<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO [19] pág 109.

<sup>39</sup> A G S Guerra Moderna, Leg. 2038. Wall al Marqués del Cairo y Wall a Tiépolo. Madrid 13 de octubre de 1762.

<sup>40</sup> A G S Guerra Moderna, 2038. Wall a Tiépolo 20 diciembre de 1762.

Por otra parte, entre los Preliminares y la firma de la paz el 10 de enero de 1763, se continuaron apresando embarcaciones y tomando prisioneros; así por ejemplo, el 3 de enero entraba en Bilbao, el corsario N° Sra. de Begoña con 5 presas y 43 prisioneros<sup>41</sup>. Todos ellos fueron trasladados a San Sebastián, pues este fue el puerto elegido para llevar a cabo el intercambio de rehenes en el mes de agosto<sup>42</sup>. No obstante, en esa fecha, muchos habían abandonado ya el País Vasco, acogiéndose a la Real Orden de 13 de enero de 1763 que volvió a autorizar la salida, siempre que se pagasen el viaje, y quedara constancia de su apresamiento, así como de los gastos ocasionados a la Hacienda española, con el fin de poder descontarlos de los originados por los españoles cuando los reclarrf : sen las autoridades británicas.

Así, cuando el 15 de agosto de 1763 arribó a San Sebastián el navío inglés "Reaves Tender" con 40 prisioneros españoles, para canjearlos por los ingleses que quedaran en el País Vasco<sup>43</sup>, sólo existían en sus castillos 55 prisioneros, de los cuales 23 fueron transportados en el "Reaves Tender" y los restantes, en los navíos: el "general Wall", "Los dos hermanos de Guernesey", el "capitán Rook", "La Anamaria", la "Aurorau", el "príncipe de Wales", el "Armstrontu", "el Tritón"<sup>44</sup>.

Además de estos 40 presos, a San Sebastián llegarán todos los prisioneros españoles devueltos por Inglaterra al final de la guerra; la mayoría de ellos entraron en el puerto de Pasajes el 17 de agosto de 1763 a bordo de los navíos: "Príncipe Jorge", adquirido en Londres por la Real Compañía Gipuzcoana para transportar 550 españoles desde Plymouth, y las embarcaciones napolitanas "Nuestra Señora de la Anunciata" y "las Ánimas del purgatorio", que trasladaron a otras 85 personas desde Portmuth a San Sebastián. El número total de prisioneros que trajeron entre las tres embarcaciones fue de 635.

Para gestionar la salida de estos presidiarios, se trasladó a Londres D. Francisco Javier Carrión, quien desde el 15 de julio se encargó con la ayuda del corresponsal en Londres de la Compañía Guipuzcoana de

41 A G S Marina Leg. 729 Mollinedo de la Cuadra a Julián de Arriaga, Bilbao 3 de enero de 1763

42 Ibidem, Francisco Núñez Ibáñez a Arriaga, San Sebastián 20 enero 1765. Lista de prisioneros remitidos desde Bilbao por D. Manuel de Mollinedo desde el 17 de enero al 10 de febrero de 1763; suman un total de 72.

43 Ibidem, F. Núñez Ibáñez a Arriaga, San Sebastián 15 de agosto de 1763. Copia traducida de la carta enviada por los comisarios del Almirantazgo de Porterscher al intendente de San Sebastián. "Habiendo recibido información que hay algunos pocos prisioneros británicos en S. Sebastián y en Bilbao, hemos enviado en una embarcación cuyo maestre tendrá el honor de entregarle esta carta, 40 prisioneros españoles en cambio de dichos británicos, por lo que le pedimos se sirva poner en libertad los que se hallan bajo su dirección, como también mandar de Bilbao los que estuviesen allí a San Sebastián para embarcarse".

44 Ibidem, Francisco Núñez Ibáñez a Arriaga, San Sebastián 19 de agosto de 1763.



Caracas, de la compra y el alquiler de los navíos mencionados así como de ajustar el precio del transporte de cada preso, que fue fijado en 28 chelines, pagados antes de salir de Inglaterra<sup>45</sup>.

El número de españoles reintegrados, se completará un mes después con la llegada de otros 177 prisioneros a bordo de un navío holandés denominado "el Elefante"<sup>46</sup>; con éstos asciende a 851 la cifra de repatriados; no obstante, a fines de 1763, el ministro de marina de San Sebastián comunicaba a Julián de Arriaga que todavía quedaba en Inglaterra parte de nuestra marinería<sup>47</sup>.

Todos los marineros que arribaron a San Sebastián fueron enviados desde aquí a los departamentos donde estaban matriculados, proporcionándoles para hacer el viaje un pasaporte y una ayuda económica que variaba en función de la distancia que debían de recorrer para volver a sus lugares de origen, así, se dieron 40 reales de vellón a los que tuvieron que viajar a Cádiz, Málaga, Cartagena y Barcelona; 30 a los que se dirigieron al Ferrol y 20 a los que fueron al puerto de Santander<sup>48</sup>.

El elevado número de prisioneros españoles permite afirmar que fueron muchos los barcos españoles apresados por Inglaterra durante la guerra, e incluso que el número de corsarios ingleses fue muy superior al de nuestro país; Fernández Duro afirma que nunca se expidieron en Inglaterra tantas patentes de corso como las que se dieron para este conflicto<sup>49</sup>. No obstante, y aunque no disponemos de las cifras de prisioneros hechos por los corsarios españoles en todos los departamentos marítimos de la península, creemos que un cómputo global no mostraría grandes diferencias entre el número de presos ingleses y españoles durante esta guerra.

Pero lo que llama la atención, es que la mayor parte de los presos ingleses hubiesen regresado a su país antes del canje general haciendo el viaje a su costa, mientras que los españoles apresados permanecieron en Inglaterra hasta el fin de la guerra y su viaje de regreso tuvo que ser costado por la Corona. Ello permite pensar que fue más fácil a los ingleses abandonar España, que a los españoles dejar Inglaterra; primero, porque se beneficiaron de una actitud del gobierno español que favorecía su repatriación y segundo porque tal vez, contaron con más recursos, o más oportunidades para poder hacerlo, mientras que no parece que los españoles encontrasen las mismas facilidades para salir de Inglaterra.

---

45 Ibidem, Francisco Xavier Carrión a Wall, Londres 15 y 26 de julio de 1763.

46 Ibidem, Francisco Núñez Ibáñez a Julián de Arriaga. San Sebastián 16 de septiembre de 1763

47 Ibidem, Francisco Núñez Ibáñez a Julián de Arriaga. San Sebastián 14 de octubre de 1763.

48 Ibidem, Francisco Núñez Ibáñez a Arriaga. San Sebastián 21 de agosto de 1763.

49 Cesáreo FERNÁNDEZ DURO; La armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León [19], pág 108. Da la cifra de 120 naves españolas capturadas por los ingleses.

La razón que explica que los ingleses fuesen autorizados a abandonar España incluso antes de la firma de los preliminares de paz, es fundamentalmente económica, ya que la manutención de estos hombres resultó extraordinariamente gravosa a la Hacienda como lo demuestran de una parte, las cuentas de gastos presentadas por los ministros de marina<sup>50</sup> y de otra la necesidad de recurrir a préstamos para hacer frente a los gastos de sustento de los presos. Así, el 18 de marzo de 1762 una orden real autorizaba al ministro de marina de S. Sebastián a que se sirviese del dinero de la Real Compañía Guipuzcoana para atender los gastos de los prisioneros ingleses; de acuerdo con ello, se pidieron a esta compañía 30.000 reales en marzo de 1763, cuando Francisco Núñez Ibañez, comunicaba a Arriaga que en las cajas de su tesorería sólo que daba dinero para pagar 18 días de prest a los prisioneros ingleses<sup>51</sup>.

En cuanto a la capacidad de los presos ingleses de poder sufragarse el viaje de vuelta a su país, resulta difícil de explicar, si pensamos que sólo recibían dos reales diarios de prest para sostenerse, cantidad que creemos que no les permitiría hacer ahorros; cabría pensar que encontrarán ayuda en alguno de sus paisanos afincados en San Sebastián y dedicados al comercio<sup>52</sup>, pero sobre este punto, no hemos en contrario en la documentación revisada ningún documento en el que apoyar esta hipótesis, por lo que no nos es posible dar respuesta a este tema en este trabajo.

---

50 A G S Marina, 729 Francisco Núñez Ibañez, S. Sebastián 20 de enero de 1765. Presenta una relación de gastos suministrados a los prisioneros ingleses que había en San Sebastián y a los que fueron conducidos desde Bilbao al terminar la guerra, desde el 7 de febrero hasta el 16 de agosto de 1763; los gastos ascienden a 23.935 reales.

51 Ibidem, Francisco Núñez Ibañez a Arriaga, San Sebastián 4 de marzo de 1763.

52 Ibidem. Diego Joppolo, comandante general de la provincia de Guipúzcoa a Arriaga. S. Sebastián 30 de mayo de 1762. Nombres de los ingleses que no fueron expulsados después de la declaración de guerra, porque estaban comprendidos en el privilegio expresado en Reales Ordenes de 16 de junio de 1701 y 1703 para que los católicos ingleses e irlandeses residentes 10 años en estos reinos y los casados con españolas pudieran libremente vivir, comerciar y vender siempre que no fuera con las naciones enemigas.