



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

La patente de curso

Autor: Gonzalo Higuero Rueda
5 E·3 B
Área de Historia del Derecho

Tutor: Nieves Prieto Lavín

Madrid, abril 2023

RESUMEN

El siguiente Trabajo de Fin de Grado muestra un análisis detallado sobre la patente de corso, un documento jurídico otorgado por las autoridades que permitía realizar la actividad de corso a determinadas embarcaciones. Estas patentes se otorgaban tras la promulgación de una Ordenanza de corso, que era un compendio de normas sobre la actividad corsaria, generalmente aprobadas en tiempos de guerra. En el trabajo se estudia el origen legal, su procedimiento, evolución y, por último, el uso que se le dio en Flandes, destino de Erasmus del autor durante la elaboración de este Trabajo de Fin de Grado.

El primer objetivo es estudiar el uso que dio España a dicha práctica entre los siglos XIV y XIX. El segundo objetivo será determinar la naturaleza jurídica de la patente de corso.

PALABRAS CLAVE

Patente de corso, ordenanzas de corso, corsario, corso, Flandes, España

ABSTRACT

The following Final Degree Project shows a detailed analysis of the privateering patent, a legal document granted by the authorities that allowed certain vessels to carry out privateering activities. These patents were granted after the promulgation of a privateering Ordinance, which was a compendium of rules on privateering activity, generally approved in times of war. The work studies the legal origin, its procedure, evolution and, finally, the use given to it in Flanders, the author's Erasmus destination during the elaboration of this Final Degree Project. The goal is to study the use that Spain gave to this practice between the XIV and XIX centuries and to determine the legal nature of the privateer's patent.

KEYWORDS

Privateering patent, privateering Ordinance, privateers, privateering, Flanders, Spain

ÍNDICE DE CONTENIDOS

0. LISTADO DE ABREVIATURAS	4
1. INTRODUCCIÓN	5
2. CONCEPTO DE CORSO, PATENTE Y ORDENANZA	6
3. ORIGEN LEGAL	8
3.1 CODIGO JUSTINIANO.....	8
3.2 LAS SIETE PARTIDAS.....	9
3.3 EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR.....	11
4. PROCEDIMIENTO DEL CORSO	13
4.1 PREVIO A LA SALIDA.....	13
4.2 DURANTE LA NAVEGACIÓN.....	15
4.3 LLEGADA A PUERTO.....	17
5. ORIGEN E HISTORIA DE ESPAÑA A TRAVÉS DEL CORSO	19
5.1 ORIGEN.....	19
5.2 HISTORIA DE ESPAÑA A TRAVÉS DE LAS ORDENANZAS DE CORSO.....	22
<i>Siglo XIV</i>	22
<i>Siglo XVII</i>	25
<i>Siglo XVIII</i>	27
<i>Siglo XIX</i>	29
6. EL CORSO EN FLANDES	30
6.1 CONTEXTO HISTÓRICO.....	31
6.2 ACCIÓN CORSARIA.....	31
7. CONCLUSIONES	32
8. BIBLIOGRAFÍA	36

0. LISTADO DE ABREVIATURAS

Ibid ibídem

Op. cit. Obra citada

Supra Mencionado anteriormente

1. INTRODUCCIÓN

El tema que se trata en el presente Trabajo de Fin de Grado es la actividad corsaria facultada por una patente y enmarcada dentro de una Ordenanza de corso.

La motivación principal ha sido el aprendizaje y el interés por la historia del Derecho. En segundo plano, una idealización de la piratería a causa de leer las historias de Corto Maltés, en especial “La balada del mar salado”.

Este Trabajo de Fin de Grado pretende aportar nueva información sobre dos aspectos de la patente de corso: sus diferentes orígenes legales, y el contexto histórico de España durante la promulgación de las diferentes ordenanzas de corso.

El trabajo comienza con una descripción de lo que significa la actividad de corso, la patente y, por último, las ordenanzas. Posteriormente, se lleva a cabo un análisis en el que se relaciona cada uno de estos términos para facilitar la comprensión de dicho trabajo.

En segundo lugar, resulta preceptivo que se analicen cuáles son los orígenes legales y las bases jurídicas de la actividad y regulación corsaria. Para ello se remontará hasta el derecho romano con el Código Justiniano y luego se analizarán dos grandes hitos jurídicos del medievo español: las Siete Partidas y el Libro del Consulado del Mar.

En tercer lugar, se detalla como es el procedimiento de corso. Desde los requisitos que hay que cumplir previo a la partida, pasando por la manera de actuar durante la campaña de corso, hasta la llegada a puerto y trámites finales.

En cuarto lugar, se narra parte de la historia de España a través de algunas de las ordenanzas de corso: desde la aparición del corso en el Mediterráneo y Atlántico, pasando por las primeras ordenanzas de corso promulgadas por el rey aragonés Pedro IV en el siglo XIV hasta las últimas en el siglo XIX. Por último, se explicará el proceso de prohibición de esta práctica en España.

A continuación, un apartado sobre la actividad corsaria española en Flandes, destino de Erasmus del autor de este Trabajo de Fin de Grado. Ostende, ciudad costera belga y reputado puerto corsario que se mantuvo fiel a España, se encuentra apenas a una hora de la ciudad de Gante, donde vivió el autor durante casi seis meses. Resulta de especial interés ya que esta región marcó enormemente el devenir de España y fue un gran asentamiento corsario.

Finalmente, se detallan las conclusiones extraídas tras la finalización del mismo: la utilización por parte de España de esta práctica, la regulación de la misma y su naturaleza jurídica.

El método utilizado para la elaboración del trabajo ha sido el histórico-jurídico, que combina la investigación histórica con el análisis jurídico. Para ello, se ha llevado a cabo una amplia revisión bibliográfica. Desde obras de hace varios siglos como Las Siete Partidas del rey Alfonso X el Sabio o el Libro del Consulado del Mar hasta obras y trabajos de investigación más recientes. Gran parte de la bibliografía se ha encontrado en los archivos de la Armada española, en la página web del Ministerio de Defensa. Además, se han utilizado enciclopedias y diccionarios especializados como el Diccionario panhispánico del español jurídico o la Enciclopedia general del mar.

2. CONCEPTO DE CORSO, PATENTE Y ORDENANZA

El Diccionario panhispánico del español jurídico define el corso como “operación de guerra marítima llevada a cabo por particulares por su cuenta y riesgo, pero bajo la autorización, el control y la responsabilidad de un Estado beligerante, condición que distingue al corso de la piratería”. De esta definición se pueden sacar una serie de atributos de la actividad de corso:

- Es una actividad realizada por particulares, es decir, del simple ciudadano o súbdito, a diferencia de la autoridad y sus agentes.
- Se lleva a cabo bajo riesgo y cuenta del particular, pero siendo una condición *sine qua non* la previa autorización por parte del Estado.
- Se enmarca dentro del contexto de una operación de guerra.

El ejercicio del corso era autorizado por el país beligerante a través de un documento denominado la patente de corso. Este documento viene definido en el diccionario de la lengua española como “cédula o despacho con que el gobierno de un Estado autoriza a un sujeto para hacer el corso contra los enemigos de la nación”. De esta definición se extraen las siguientes características:

- Es un acto administrativo, entendiéndose por ello que emana de la Administración Pública o autoridad pertinente.
- El documento jurídico acreditativo es una cédula o despacho que autoriza a la realización de la actividad de corso.
- Es un acto de suplencia de las funciones del Estado.

Estas patentes de corso se otorgaban en el marco habilitante de un conjunto de ordenanzas de corso. Las ordenanzas se pueden definir como “el conjunto de proyectos referentes a una materia, con tal que su agrupación se entienda como la expresión de un pensamiento jurídico común y concreto desarrollado en párrafos (...) fue una manera o especie de legislar común a los reyes y a las autoridades que gozaban de autonomía de esta clase”. Por lo tanto, se podría decir que son un conjunto de preceptos referentes a una materia, en este caso la actividad del corso¹.

Hasta aproximadamente principios del siglo XIX era muy frecuente dar el nombre de Ordenanza a todo aquel conjunto de leyes o reglas que regulaban un asunto. Según Agustín Corrales Elizondo, el término Ordenanza abarca los términos de fuero, ordenamiento y código, en una época que transcurre desde el final de los fueros (Fuero Juzgo, Fuero Real) y termina con las primeras codificaciones². La regulación del corso a través de las ordenanzas se debe a que existían numerosos preceptos que se tenían que reglamentar y no bastaba con una sola ley. Cabe añadir que en muchos casos se promulgaba una Ordenanza y era matizada a través de Reales Cédulas. Por ejemplo, la Real Cédula de 1714, que prohibía la entrega de patentes de corso a extranjeros, enmendaba lo recogido en la Ordenanza de 1674.

La relación entre ordenanzas y patentes es la siguiente: las ordenanzas se expedían por el Estado en el marco de una situación de guerra con otras naciones. En esa Ordenanza se establecía un conjunto de leyes que regulaban los requisitos para poder faenar en corso. Los interesados tenían que pedir la autorización a través del siguiente proceso: La patente de corso se tenía que solicitar al Comandante Militar de Marina de la provincia en la que se solicitase el corso. Allí se inscribirían en un registro donde anotaban la embarcación, su tamaño, tripulación y las fianzas correspondientes. Después se firmaba la patente de corso entre ambas partes, el solicitante y el comandante en nombre del Rey. Este documento quedaba dividido en dos mitades, una primera que se quedaba custodiada en el registro y otra que el corsario tomaba consigo³.

¹ ALTAMIRA Y CERVERA, R. (1987). Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación Indiana. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México. p. 226.

² CORRALES ELIZONDO, A. (2002). Las ordenanzas de la armada. Introducción. p.83.

³ LÓPEZ FIGUEROA, E. (2018). La patente de corso en el Reino de España. p. 3.

3. ORIGEN LEGAL

El origen legal del documento de corso está basado en una serie de leyes y compilaciones anteriores en el tiempo. Éstas sentaron las bases del derecho marítimo en sus diferentes esferas como son la mercantil, la internacional y la penal. Se está haciendo referencia a Las Siete Partidas publicadas por el rey castellano Alfonso X el Sabio y a las compilaciones de derecho marítimo recogidas en el Libro del Consulado del Mar. Sin embargo, ambos compendios de leyes manan de una fuente común, que es el derecho romano y en concreto el Código Justiniano. A continuación, se analizarán estas tres fuentes y se detallarán todos aquellos preceptos jurídicos que sentaron las bases de las ordenanzas de corso.

3.1 CODIGO JUSTINIANO

El Código Justiniano o *Corpus Iuris Civilis* fue una importante reforma del derecho romano llevada a cabo por el emperador Justiniano I en el año 529 d.C. El objetivo era ordenar y actualizar todas las antiguas leyes romanas y darle la forma de código. El resultado fue un cuerpo normativo que ha servido como base jurídica durante varios siglos a un gran número de países. Su contenido está dividido en cuatro grandes partes. En primer lugar, el Codex, una colección de doce libros que abarca temas como el derecho de las personas, el derecho de la propiedad, el derecho penal y el derecho procesal entre otros. En segundo lugar, el Digesto, que reúne las decisiones de los jurisconsultos más célebres del Imperio Romano. En tercer lugar, se encuentran las Instituciones que se utilizaban como manual por los estudiantes para aprender el Codex y el Digesto. Por último, las Novelas que recogen los edictos imperiales dictados por el propio Justiniano⁴.

Sin embargo, para el objeto de estudio del presente Trabajo de Fin de Grado es de mayor interés una ley en concreto recogida en el Digesto: la Ley de Rhodia. Está recogida en el libro XIV bajo el título *De Lege Rhodia de Iactu* e influenció todo el derecho marítimo de la antigüedad. La ley procedía de la isla de Rodas, poblada de navegantes y comerciantes, y recogía todos los usos y prácticas marítimas de otras antiguas naciones que la tradición había conservado. Sus habitantes formaron un vasto compendio de normativa náutica que, después de ser conquistada

⁴ MACHICADO, J. (2007). *Corpus Iuris Civilis*. Centro de estudios del derecho. p. 4

Rodas por los romanos, estos últimos incluyeron en su cuerpo de Derecho Civil ⁵. Entre algunos de los preceptos regulados estaban los siguientes: el contrato de transporte de mercaderías, de depósito y el contrato de arrendamiento de obra o servicios aplicados al contexto marítimo. Esta ley también es conocida por ser la primera en regular los casos de averías como podía ser la pérdida de la carga o el pago de indemnizaciones. Así, se establece que, si a consecuencia de una tempestad el capitán de navío echase por la borda las mercancías, la pérdida ocasionada debía ser soportada proporcionalmente por todos los propietarios de las mismas ⁶.

Esta ley es de suma importancia ya que el Libro del Consulado del Mar, que se analizará más adelante, recogía el antiguo derecho romano contenido en las leyes de Rhodia que, después de la caída del Imperio Romano, siguieron conservándose en las costumbres y prácticas marineras del Mediterráneo ⁷.

3.2 LAS SIETE PARTIDAS

Las Siete Partidas de Alfonso X, también conocidas simplemente como Las Partidas, son un conjunto de leyes y reglamentos compilados a mediados del siglo XIII en Castilla, durante el reinado de Alfonso X el Sabio. Las Partidas se componen de siete libros o partidas, que contienen un total de 6.000 leyes que abarcan temas tan variados como el derecho civil, el derecho penal, el derecho canónico, el derecho mercantil, la familia y el matrimonio, entre otros. Estas leyes y reglamentos se convirtieron en una de las principales fuentes del derecho en España y en la América española durante la Edad Media y la Edad Moderna, y tuvieron una gran influencia en la elaboración de los códigos legales posteriores.

Las Partidas estuvieron ampliamente influenciadas por el derecho romano y especialmente por el *Corpus Iuris Civilis* de Justiniano. Esto ha sido estudiado por numerosos historiadores como por ejemplo Zurita Cuenca o Raimundo Brigador, que sostienen que la estructura es la misma, sosteniendo Las Siete Partidas la idéntica división en siete partes que tiene el Digesto y manteniendo también la misma correspondencia con los títulos. Se trata del fenómeno del *ius commune*, es decir, de la recepción del derecho romano por parte de los países europeos como

⁵ ARAGÓN PÉREZ, A. (2012). Rodas desde el siglo IV a.C. hasta la conquista de Roma. p. 11.

⁶ ÁLVAREZ-RAMOS, T. (2022). Lex Rhodia de Iactu. p. 11.

⁷ DE CAPMANY, A. (1965). Libro del Consulado del Mar. p. 48.

medio para establecer un ordenamiento jurídico ⁸.

En materia de derecho marítimo, la opinión tradicional era que las fuentes directas de las Siete Partidas eran los Roles de Olerón, unos textos legislativos marítimos promulgados por la reina Leonor de Aquitania en el año 1152 ⁹. Sin embargo, el jurista y catedrático Arias Bonet sostuvo que la fuente mediata era la *Lege Rhodia de Iactu* y que las demás fuentes fueron otros textos justinianos ¹⁰.

En las Siete Partidas hay numerosas referencias al derecho marítimo que hacen referencia a la actividad del corso. En primer lugar, se hará referencia a todos aquellos preceptos relacionados con las obligaciones y contratos marítimos y más adelante a todos aquellos que regulan la actividad de corso propiamente dicha.

En la Sexta Partida viene recogida la regulación mercantil marítima. Viene establecido el diezmo real, la regulación de los navíos y de los contratos de compañías que hacen los mercaderes ¹¹.

En el Título IX de la Sexta Partida viene recogido las obligaciones que tienen los mercaderes que fletan naves para el comercio. En esta se establece que a los patrones se les otorga el mandato de navegación del navío fletado y que estos están obligados a analizar el estado del barco antes del comienzo del viaje. Revisarán velas, mástiles, antenas, remos y demás enseres. Además, deberán elegir al resto de hombres que les ayudarán a guiar, enderezar y gobernar los navíos. Unas líneas más adelante se establece que en caso de que caigan en peligro los mercaderes, los hombres que fletaron el barco, o alguno de los pertrechos y no sea por culpa de los que gobiernan el barco, no se les hará responsables. Se establece la obligación de llevar a un escribano que anote en un cuaderno todas las cosas que se metan en un navío, tanto su número como naturaleza. Este cuaderno tiene una fuerza vinculante sobre todo lo que se haya escrito y tendrá la consideración de un documento que hubiese sido firmado por un escribano público. Por último, se establece la obligación a los mercaderes de suministrar alimentos, agua y armas a la tripulación.

En el Título X de la misma Partida se recoge las bases legales del contrato de compañía. A continuación se copiará la definición literal del texto por considerarlo de sumo interés:

⁸ PÉREZ MARTÍN, A. (1992). Fuentes romanas en las Partidas. Revista de historia del derecho europeo. p. 228.

⁹ DE CAPMANY, A. *op. cit.* p. 50.

¹⁰ARIAS BONET, J. (1966). Derecho marítimo en las Partidas. p. 10.

¹¹ Las siete partidas. Sexta Partida. Volumen III. Boletín Oficial del Estado.

“Compañías hacen los mercaderes y los otros hombres entre sí para poder ganar algo más ligero, juntando su haber en uno; y porque acaece a veces que en la compañía son algunos recibidos por compañeros porque son sabedores y entendidos en comprar y vender, aunque no tengan riquezas con que lo hagan, y otrosí algunos que las tienen son faltos de la sabiduría de este menester; y aún hay otros que, aunque tienen las riquezas y la sabiduría no quieren trabajar en ello por sí mismos”. Esta definición sienta las bases legales de la patente de corso. En ésta se establecen las dos partes del contrato, una parte que tiene el capital y otra conocedora de la actividad mercantil. Es claramente similar con el corso marítimo, donde tienes por un lado una tripulación experimentada y, por el otro, unos comerciantes tenedores de un documento de patente que aportan el capital ¹².

Es interesante señalar también que en la Ley II de este Título también se recoge lo siguiente. “Hacerse puede la compañía sobre las cosas convenientes y derechas, así como en comprar y en vender y cambiar y arrendar y alquilar y en las otras cosas semejantes de estas en que pueden los hombres ganar derechamente. Mas sobre cosas inconvenientes no la pueden hacer ni debe, así como para hurtar o robar o matar o dar logro”. Se prohíbe terminalmente las compañías que tengan como objetivo lucrarse a través del robo o matando ¹³.

Por último, en el Título XXIV de la Segunda Partida se hace referencia a la guerra que se hace por mar. En esta se hace referencia a los dos tipos de guerra por mar que hay, la flota de galeras y las naves armadas en corso. En este apartado se describen las obligaciones de los diferentes tripulantes de las naves corsarias como son los deberes del almirante, de los caudillos del rey, los pilotos y de los sobresalientes. Además, se describen los mejores navíos para guerrear y cómo deben ser aparejados, el abastecimiento de hombres, armas y viandas y, por último, cómo deben ser honrados los que se aventuran a guerrear en el mar ¹⁴.

3.3 EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR

El Libro del Consulado del Mar es un conjunto de leyes comerciales y marítimas que se originó en la ciudad de Barcelona en la Edad Media. Fue compilado entre los años 1266 y 1358 en los territorios de Barcelona, Valencia y Mallorca pertenecientes a la Corona de Aragón y se convirtió en una de las principales fuentes de derecho marítimo y comercial en Europa durante

¹² Las siete partidas. Sexta Partida. Título X. Volumen III. Boletín Oficial del Estado.

¹³ Las siete partidas. Sexta Partida. Título X. Ley II. Volumen III. Boletín Oficial del Estado.

¹⁴ DE CAPMANY, A. *op. cit.* p. 735.

la Edad Media y el Renacimiento. El Libro toma el nombre de unas instituciones llamadas Consulados del Mar que administraban la justicia sobre las disputas marítimas. El objetivo del Libro fue la compilación de todas esas costumbres y decisiones jurídicas con el fin de obtener un cuerpo normativo sobre derecho marítimo. Esta recopilación está formada por obra privada y anónima de diversos textos de derecho marítimo, de diferentes épocas y procedencias. La variedad de fuentes y costumbres de las que mana el Libro del Consulado del mar es rica y variada. Como por ejemplo la italiana, que tenía en el siglo XI importantes puertos como Génova y Venecia donde regía un estatuto local *Constitutum usus* con considerables disposiciones de derecho marítimo basadas mayoritariamente en la tradición romana y bizantina ¹⁵.

Contiene una serie de leyes y normas que regulan las actividades marítimas, incluyendo la navegación, el comercio, el transporte y la piratería. También establece los derechos y responsabilidades de los comerciantes y los capitanes de barco en diversas situaciones, así como las penas y castigos por violaciones de estas leyes. El Libro del Consulado del Mar se convirtió en una obra de referencia para los comerciantes y marinos de la época, y su influencia se extendió más allá de las fronteras de la Corona de Aragón y del resto de la península ¹⁶.

La estructura del Libro del Consulado del Mar era la siguiente: en un primer lugar estaba el cuerpo principal, que eran las *Costums de la Mar*, costumbres de navegantes y mercantes de la historia del Mediterráneo. En segundo lugar, el Orden Judicial del Consulado de Valencia, que era la norma suprema en el orden normativo de actuación procesal de los Consulados. En tercer lugar, *Capitols del rey en Pere sobre los fets e actes marítims*, 40 capítulos promulgados por el rey aragonés Pedro IV el Ceremonioso relativos al régimen de disciplina de la nave y relaciones entre el personal de abordaje. Por último, las *Ordinacions de tot vexell qui armara per anar en cors*, 36 capítulos sobre la regulación de la armada en corso ¹⁷.

A continuación, se pondrá el foco en el último de los documentos en los que está constituido el Libro del Consulado del Mar. Los primeros 28 capítulos tratan sobre todos los miembros de

¹⁵ DE CAPMANY, A. *op. cit.* P. 24.

¹⁶ MONTAGUT ESTRAGUÉS, T. (1997). El Llibre del Consolat de Mar y el ordenamiento jurídico del mar. Historia de una institución jurídica: la Generalidad de Cataluña y su autonomía financiera en las épocas medieval y moderna» p. 212-216.

¹⁷ DE CAPMANY, A. *op. cit.* p. 46.

la tripulación, sus obligaciones, los utensilios que se les garantizarán para el cumplimiento de su cometido y el pago correspondiente a cada uno. Los siguientes capítulos tratan del reparto de ganancias, de los convenios entre armadores, capitanes y almirantes, del quinto real, el papel del escribano y, por último, de los convenios de gastos y particiones ¹⁸.

4. PROCEDIMIENTO DEL CORSO

A continuación, se detalla cómo se llevaba a cabo este proceso de corso. En un primer lugar se hablará de las gestiones y preparaciones previas a la partida. Seguidamente, del modo de proceder durante el periodo de navegación y, finalmente, del regreso al puerto. Cabe resaltar que algunos de los preceptos recogidos en las sucesivas ordenanzas eran diferentes entre ellos, por lo que algo que estaba permitido en las ordenanzas del siglo XIV, no lo estaba en las del siglo XVIII. Por lo tanto, se tratará de ceñir a las normativas troncales y menos inmutables.

4.1 PREVIO A LA SALIDA

Como se ha explicado supra, la patente de corso se podía solicitar en el marco de una Ordenanza de corso promulgada contra los enemigos de la Corona. Esta patente tenía que ser autorizada por algún dignatario público como podía ser el Comandante Militar Marino de la Provincia en nombre del rey. También era otorgadas por los Ministerios de Marina de la provincia correspondiente. Una vez expedida, el documento se dividía en dos quedando un parte en el registro y otra en posesión del corsario. Previo a la entrega del documento acreditativo se debían de cumplir una serie de requisitos. En primer lugar, el armador, que era el titular del buque que solía ser comerciante o empresario con afán de lucro, debía depositar una fianza. Esta tenía la función de quedarse como salvaguardia del cumplimiento de las normas recogidas en la Ordenanza, en caso de incumplimiento se respondería con dicho depósito. En caso de no poseer el capital podía llegar a un acuerdo con algún fiador para que entregase el depósito. También existía la posibilidad que el propio armador fuera a su vez el corsario que tripulase el barco, sin embargo, esto no era lo más común ya que el armador no quería correr el riesgo y tampoco contaba con los conocimientos marinos suficientes. Además, debía especificar el tipo de nave con el que iba a armarse, su tamaño (envergadura y peso), armamento, pertrechos y la tripulación. En caso de que el corsario no cumpliera con las

¹⁸ *Ibid.* p. 719.

obligaciones estipuladas en la patente, que veremos a continuación, a su vuelta a puerto no se le devolvía el depósito. Una vez otorgada la patente, a los armadores se les facilitaban todos los trámites previos a la partida como podía ser la compra de suministros, como pólvora, municiones o armas, asegurándoles un precio justo. En caso de que no pudieran pagar por estos pertrechos se les podía dar un plazo de seis meses para su pago ¹⁹.

La posesión de la patente de corso para hacerse a la mar era una condición sine qua non y así se reitera al comienzo de todas las ordenanzas de corso. En caso de no tenerlas, los tripulantes tendrían la consideración de piratas, ocupación que estaba penada con el ahorcamiento ²⁰.

Tripulación

El armador era el encargado de reunir una tripulación para su barco. No resultaba una tarea sencilla, ya que pese a la posibilidad de sacar un beneficio y al enrolamiento en un barco con una disciplina más laxa que la de la Armada Real, no había muchas tripulaciones disponibles. Las causas se debían al reclutamiento intensivo para levadas, reclutamiento obligatorio de civiles, o el número de corsarios que eran hechos prisioneros. No obstante, los armadores también tenían que vigilar no cometer infracciones a la hora del enrolamiento ya que no podían contratar a ningún marinero que hubiese pertenecido o actualmente perteneciese a las Armadas Reales. A lo largo de sucesivas ordenanzas varió la licitud de enrolar a presidiarios como parte de la marinería. La tripulación estaba compuesta por un capitán, una serie de oficiales menores que según la época y el lugar recibían un nombre u otro (tenientes, patronos), de escribanos, pilotos, ballesteros o fusileros y, por último, la marinería. Cabe señalar que en las primeras ordenanzas de los siglos XIV y en las de principios de siglo XVII, desde que se entregaba la patente de corso el armador pasaba a tener jurisdicción civil y militar sobre toda la gente que se hubiera alistado en su buque. Esto le facultaba para conocer en primera instancia todos los delitos cometidos en tierra y mar, y de otorgar las apelaciones para el Consejo de Guerra. Más adelante las tripulaciones corsarias pasarían a estar bajo el amparo del Fuero militar de Marina. Este cambio resulta muy interesante ya que al estar bajo el amparo de la Armada Real tenían la protección de cualquier otro miembro del mismo cuerpo. Por lo tanto, en caso de ser heridos o muertos durante el servicio se les concedían unas gratificaciones. Así, en el artículo VI de la Ordenanza de 1801 se recogía que las viudas de los muertos contarían con una pensión en caso de que muriese su marido durante el corso. También, en caso de ser heridos podían ser tratados

¹⁹ CALIXTO GARRIDO, D. (2016). Las ordenanzas de corso y el marco de actuación del corsario. p. 75

²⁰ TRONCOSO RODRÍGUEZ, C. (2018). La patente de corso en el Reino de España. p. 5.

en las instalaciones de la Armada donde se hubiesen armado en corso ²¹.

Navíos utilizados y la bandera a portar

Existía una gran variedad que dependía de la zona y de la forma de corso que se iba a realizar. Como hemos comentado antes, es importante tener en cuenta que se tenía que registrar el tipo de barco que se iba a utilizar a la hora de obtener la patente de corso y que en numerosas ordenanzas se limitaba el tamaño del mismo. A título de ejemplo, la Ordenanza de corso de 1718 ponía como tonelaje máximo 300 toneladas. Las embarcaciones más comunes eran los jabeques, muy utilizados en Andalucía y el Mediterráneo; las fragatas; las balandras, típicas de la América española; o las chalupas, muy propias de los corsarios vascos. Otro tema aparte era la bandera que estaban obligados a izar, ya que estaban forzados a utilizar una bandera nacional que no podía ser la misma que la de la Armada Real. A mediados del siglo XVIII esa era la bandera de la cruz de Borgoña con el escudo de las armas reales en medio ²².

4.2 DURANTE LA NAVEGACIÓN

El *modus operandi* era el siguiente: el capitán corsario daba el alto a toda aquella embarcación que le resultase sospechosa. Le pedía su documentación, en caso de que estuviese correcta se le dejaría navegar libremente. En caso contrario, se le escoltaba a puerto para que fuese aclarado. A continuación, se profundizará sobre los elementos clave a la hora de apresar un barco enemigo.

Las presas

Los corsarios tenían como objetivo apresar todo aquel bajel enemigo o aliado de los enemigos, barcos mercantes o naves de contrabando. Esto también incluía mercaderes neutrales que llevasen a bordo carga de alguna nación enemiga. Sin embargo, existía un procedimiento a la hora de aprehender los barcos enemigos. Eran consideradas buenas presas cuando se seguían las normas de corso establecidas y malas presas cuando se realizaba lo contrario. Además del seguimiento de las normas de corso para declarar una presa como buena, se debía de atender a su documentación. En las Ordenanzas de corso de 1801 se establece lo siguiente: serán consideradas como buenas presas las embarcaciones que naveguen sin patente (entendiéndose como documentación), las que porten una bandera que no sea la de la nación que extendió su documentación, por último, los piratas y contrabandistas también tendrán la misma consideración. No solo se atendía a la documentación. Por ejemplo, si una embarcación de

²¹ CALIXTO GARRIDO, D. *op. cit.* p. 79.

²² OTERO LANA, E. (2006). Armamentos y forma de actuar. p. 67-70.

comercio que fuese a ser inspeccionada por un corsario que hubiese enarbolado su bandera de corsario se defendiese, sería declarada como buena presa. Es importante recalcar que el reconcomiendo como buena presa varió enormemente entre las primeras ordenanzas y las últimas. Por ejemplo, en las Ordenanzas de Pedro IV, los genoveses y los moros tenían la consideración de buena presa (salvo que perteneciesen al Reino Nazarí de Granada). En cambio, en estas últimas ordenanzas ni se les menciona ²³. Otro ejemplo de mala presa es el siguiente: si sucede que se capturase una presa dentro del puerto de algún país aliado o neutral. Aun en caso de que se viniese persiguiendo a la embarcación enemiga desde mar adentro, una vez que esta entra en el espacio portuario estará a salvo. Se considera que se ampara bajo la protección portuaria cuando se encuentre a la distancia de un tiro de cañón del fortín del puerto.

La petición de la documentación

Los corsarios estaban facultados por sus patentes para dar el alto a cualquier embarcación comercial y exigirles toda su documentación, incluyendo patentes, pasaportes, escrituras de pertenencias, contratos de fletamento, diarios de navegación y listas de tripulantes o pasajeros. Debido a esto, la figura del escribano era de vital importancia tanto para los corsarios como para los abordados. Una vez comprobada su documentación los abordados eran dejados en libertad siempre que hubiesen tenido los papeles en regla.

Uno de los problemas comunes fue el de la doble documentación mediante la cual los países enemigos escondían mercancías propias en barcos de transporte de países neutrales. Por ejemplo, en caso de que España estuviera en guerra con Inglaterra y esta escondiera mercancías en un barco de un país neutral como Portugal. El problema estaba en que impedir el transporte de mercancías enemigas y respetar a la vez los tratados de paz con potencias neutrales era imposible. Esto degeneraba en numerosos juicios para los armadores, ya que los corsarios, en su afán de probar el carácter fraudulento de los documentos, incurrían en torturas y vejaciones contra los tripulantes de las naves apresadas ²⁴

Mercancías requisadas

La mayor parte de las mercancías requisadas estaban formadas por productos alimenticios, el resto se componía por textiles, metales, tabacos y materiales de construcción. Las presas más valoradas eran las que transportaban artículos manufacturados, telas o productos americanos como el azúcar, cacao o tabaco. También se requisaban géneros prohibidos y de contrabando

²³ OTERO LANA, E. (2005). Las presas. p. 101-110.

²⁴ *Ibid.* p. 116.

como eran armas, cañones, morteros, granadas entre otras ²⁵.

4.3 LLEGADA A PUERTO

La vuelta al puerto

Como se ha explicado los corsarios debían sujetar su actuación a lo previsto en las ordenanzas, por eso no se podían tomar muchas libertades con los prisioneros. Tenían que conducirles de vuelta a un puerto español para que fuesen juzgados convenientemente por las autoridades. Dependiendo de la época era necesario que se trajese de vuelta a las presas al mismo puerto donde había sido expedida la patente, otras veces había más libertad a la hora de elegir el puerto de regreso. En caso de que el barco enemigo no hubiese quedado inutilizado se cerraban sus escotillas y eran escoltados de vuelta al puerto. En caso contrario, si estaba encallado o era hundido, se retiraban sus mercancías al barco corsario con dos de los oficiales del barco enemigo. Por último, el capitán corsario estaba obligado a escribir un informe donde anotaba el día, hora y lugar de la captura, si el bajel enemigo había mostrado algún tipo de resistencia, los papeles presentados o la bandera que ondeaba entre otras cosas ²⁶.

Una vez en puerto se determinaba si la presa tomada era buena o mala presa. Esto se llevaba a cabo por los Comandantes militares de Marina de las provincias que formaban un juzgado para examinar la causa. Durante el proceso se examinaba la documentación del bajel apresado, así como el modus operandi del apresador. En caso de que se declarase mala presa se le imponía una multa al corsario y se le retiraba la patente de corso. Al apresado se le ponía inmediatamente en libertad, no se le cobraba ninguno de los gastos incurridos y, si por alguna razón se tuvieran que quedar más tiempo en puerto, los gastos los sufragaba el corsario. Por el contrario, en caso de declararse como buena presa, se seguía con el proceso, y el juzgado exponía las causas legales por las que había justificado dicha detención. A partir de ese momento el proceso podía seguir en instancias superiores cuando fuese reclamado por cualquiera de las partes.

Reparto de las presas

El botín se debía de presentar ante el subdelegado del puerto para que iniciase los procedimientos. No podía ocultarse, repartirse o venderse previo a este paso. Este subdelegado luego procedía a revisar la mercancía requisada, haciendo comprobaciones para ver si la

²⁵ OTERO LANA, E.(2005). *op. cit.* p. 111-115.

²⁶ LUCENA SALMORAL, M. (1992). Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. p. 252.

mercancía pertenecía a algún súbdito español o de alguna nación aliada que tendría que ser restituida. La mercancía que hubiera pertenecido a algún barco declarado como buena presa era vendida en pública subasta, con el buque y el armamento. El dinero que se conseguía con esa venta era después guardado en depósito por un tiempo en caso de que pudieran surgir reclamaciones. En caso contrario se procedía a la repartición que merece un párrafo aparte ²⁷.

Partición del botín

La venta del botín se ha dividido a lo largo de los siglos de diferentes maneras, a continuación, se expondrán las más importantes.

- En las Ordenanzas de corso contenidas en el Libro del Consulado del Mar se impone la siguiente partición. Se dividían las ganancias en quintos, quedándose el almirante y contraalmirante dos partes y las otras tres entre las personas que tengan acciones del buque.
- En las Ordenanzas de 1621 viene estipulado que el Rey cedería el quinto real que le pertenece por derecho a los corsarios con la intención de fomentar esta práctica.
- En las Ordenanzas de 1674 se mantiene esta cesión del monarca, además se establece la partición conforme al tercio vizcaíno por la cual una tercera parte iba al pago de municiones, otra al navío y artilleros y, la última, al armador y marinos.
- No hubo grandes cambios hasta la última Ordenanza española, la de 1801, en la que se establece que se harían dos porciones, la primera, de tres quintos, a repartir entre tripulación y guarnición del barco y, la otra, entre los oficiales.

En la Ordenanza de corso del año 1794 viene establecido en su artículo 53 unas sobre recompensas que otorgaría el rey a los corsarios en caso de consiguieran ciertos requisitos. Esto se hacía para fomentar el corsarismo y motivarles para que apresasen buques más fuertes que pudieran causarle daños a la Armada Real. Por ejemplo, en caso de que de que tomasen embarcaciones que portaran cañones de los calibres cuatro a doce serían gratificados con 800 a 1.200 reales. Estas recompensas eran aumentadas en caso de que el buque hubiese sido neutralizado mediante el abordaje y este fuese de mayor tamaño y portase más cañones.

Instancias superiores

Los juicios en instancias superiores se producían cuando había habido irregularidades durante la toma del barco enemigo, sobre todo en caso de embarcaciones neutrales y su concerniente

²⁷ LUCENA SALMORAL, M. (1992). *op.cit.* p. 252.

documentación.

El juicio que se llevaba a cabo tras el retorno a puerto tenía la siguiente estructura. Una primera instancia en la que participaba el intendente de Marina y, en caso de apelación, que era lo común, la causa se elevaba a segunda instancia a la Junta del Almirantazgo o al Consejo de Guerra. Tras esta segunda instancia existía una última, llamada juicio de vista, en la que se podía apelar la sentencia ya dada pero aún no definitiva. Estos juicios perjudicaban enormemente al armador ya que tenía una tripulación en tierra sin generar beneficios a la que estaba pagando. Además, en caso de perder el juicio debía de compensar al barco capturado por daños y perjuicios con la parte correspondiente de la fianza que habían depositado. Estos largos y costosos juicios causaron grandes preocupaciones en España ya que desincentivaban la actividad corsaria, tan necesaria para el mantenimiento del Imperio ²⁸.

5. ORIGEN E HISTORIA DE ESPAÑA A TRAVÉS DEL CORSO

5.1 ORIGEN

El origen del ejercicio del corso se localiza en el mar Mediterráneo alrededor de Grecia y el mar Egeo. Se trataba de una actividad llevada a cabo por piratas que en contadas ocasiones se ponían a cargo de los distintos Estados que los contratasen.

Como se ha mencionado supra, se trataba de una práctica que carecía de una regulación codificada, ya que estaba basada en un derecho mayoritariamente consuetudinario de prácticas marineras que iba recogiendo la tradición. No es hasta la conquista romana de Rodas en el siglo I d.C. que se incorpora este conjunto de costumbres marineras con el nombre de Lex Rhodia al Código Justiniano.

En España existieron dos primeros focos de acción corsaria que se pueden intuir de manera muy clara, la vertiente Mediterránea y por otro lado la Cantábrica.

En el Mediterráneo existen indicios de corsarios durante la ocupación musulmana y especialmente en el Reino de Taifa de Denia ²⁹. Se trataba de una actividad de corso muy poco regulada en comparación con los siglos venideros, en la que imperaba la normativa

²⁸ OTERO LANA, E. (2005). *op. cit.* 122-127.

²⁹ GALIANA LLORCA, J. (2018). La taifa de Denia. p. 269.

consuetudinaria y que tenía una escala mucho menor, principalmente defensiva. Sin embargo, el desarrollo corsario acontece más adelante, durante el frenesí comercial que tuvo la Corona de Aragón desde el siglo XII hasta el siglo XV. Durante este periodo la Corona de Aragón empieza a expandirse por numerosos enclaves alrededor del Mediterráneo como Italia, Grecia o Malta.

Es necesario remontarse al origen, con la unión del Reino de Aragón y el Condado de Barcelona a partir del matrimonio de Petronila con Ramón Berenguer IV en el año 1137. Durante la primera mitad de este mismo siglo la reciente Corona de Aragón se expande; hacia Francia, con el vasallaje de varios señores de la Provenza, la repartición de Navarra entre las Coronas de Castilla y Aragón, y, finalmente, con la reconquista del Reino de Valencia y la ciudad de Murcia. Durante el siglo XIII se conquista Mallorca e Ibiza, Sicilia y Córcega. Por último, en los siglos XIV y XV se conquista el Ducado de Atenas y el Reino de Nápoles ³⁰.

Esta expansión vino acompañada con la creación de una potente industria naval. Cabe señalar que la financiación se debió mayoritariamente a la puesta en común de capital entre particulares para fletar naves mercantes cuyo beneficio era posteriormente repartido. Esto resultó en una gran flota mercante que comercializaba por todos los grandes puertos del Mediterráneo, desde África septentrional hasta Constantinopla. Como consecuencia de este gran desarrollo económico surgieron grandes enemigos de la Corona de Aragón que asaltaban sus líneas comerciales. Se está hablando de franceses, italianos y musulmanes. A título de ejemplo, cabe señalar que en las Ordenanzas de Corso de Pedro IV de 1354 viene explícitamente escrito que estaban dirigidas a moros, genoveses y súbditos del Señor de Milán.

Debido a esto es necesario que se desarrolle una política de defensa de estas líneas comerciales. Como era imposible que la Marina aragonesa diese abasto en la protección de los comerciantes, la Corona vuelve a recurrir a los particulares, ofreciéndoles sacar un beneficio a través de la actividad corsaria. Así es como surgen las primeras ordenanzas de corso en el Mediterráneo. En el Cantábrico, el origen del corso siguió un recorrido alternativo debido a que las circunstancias eran diferentes. En primer lugar, había una ausencia de grandes enemigos como podían ser las naciones establecidas en la costa africana, los turcos, los estados italianos y los griegos. En segundo lugar, los puertos cantábricos no formaban parte de grandes rutas comerciales como sucedía en los puertos del Mediterráneo, ya que el comercio era mucho menos rico al carecer de materias primas exóticas o que no se encontrasen en Europa. En tercer

³⁰ La Corona de Aragón se expande por el Mediterráneo y logra un control político y económico total. Ateneo Mercantil de Valencia.

lugar, hasta finales del siglo XV no se descubrió América ni se comerció con Flandes, que fue cuando estos puertos empezaron a tener más relevancia. Sin embargo, esto no quita que no fuesen grandes marinos que aprendieron su oficio generación tras generación mediante la caza de ballenas en los mares del norte.

En la costa cantábrica existieron varios Reinos, a continuación, se tratará de resumir la evolución histórica de este territorio hasta la publicación de Las Siete Partidas a mediados del siglo XII, que marca el comienzo del curso cantábrico.

Es necesario remontarse hasta el siglo VIII con la conquista musulmana de la península. Tras numerosas derrotas visigodas, el único territorio que queda sin conquistar es Asturias. Es en ese montañoso territorio donde se origina el germen de la reconquista, tras la victoria de Don Pelayo en la batalla de Covadonga en el año 722. A medida que el Reino astur va recuperando territorios hacia el sur, van surgiendo nuevas entidades territoriales. Por un lado, el Reino asturleonés y por otro lado el condado de Castilla. Durante los siglos venideros estos dos territorios que se repartían el litoral cantábrico sufren anexiones y particiones sujetas a enlaces matrimoniales, sucesiones testamentarias y guerras. Finalmente, en el año 1230 se produce la unión definitiva de León y Castilla con la subida al trono de Fernando III que hereda la Corona de Castilla de manos de su madre Berenguela y el Reino de León de su padre Alfonso IX. Alfonso X el Sabio es su heredero y propulsor de las Partidas, que sentaron las bases jurídicas de la nueva corona ³¹.

Los corsarios castellanos actuaron mayoritariamente en el océano Atlántico, en las costas francesas e inglesas, y en el Mediterráneo. Este es el marco de actuación previo a la conquista de América, ya que más tarde aparecería otro gran foco al otro lado del océano Atlántico. La mayoría de las acciones tuvieron parte en el contexto de la Guerra de los Cien Años entre Francia e Inglaterra desde 1337 hasta 1453. La corona de Castilla apoyó a Francia durante el conflicto ya que los ingleses habían atacado a los barcos mercantes castellanos con rumbo a Flandes en el Canal de la Mancha. Además de la puesta a disposición de la Armada también ayudaron a través del uso de armadores privados, véase corsarios. Éstos armaban buques de guerra a cambio de una paga y parte del botín. El más famoso de estos corsarios fue Pero Niño que, además de combatir a los musulmanes en el Mediterráneo, derrotó estrepitosamente a los ingleses en el Atlántico en numerosas ocasiones ³².

³¹ RAMOS VINCENT, P. (2017). Reyes y Reinas de España. p. 10-10.

³² SÁNCHEZ ROI, A. (2018). La Corona de Castilla ante el corso y ataques marítimos. p. 37.

Esta es la historia de los orígenes del corso en España. A continuación, se explicará la etapa de madurez de esta práctica a partir de la Ordenanza de corso de Pedro IV, en 1354, hasta el siglo XIX con la última promulgada por Carlos IV.

5.2 HISTORIA DE ESPAÑA A TRAVÉS DE LAS ORDENANZAS DE CORSO

Como se ha explicado, las ordenanzas de corso agrupaban un conjunto de preceptos que regulaban la actividad corsaria. Sin embargo, pese a la cantidad de años que se reguló esta actividad, una vez que se hubo desarrollado la normativa troncal no existieron muchas variaciones con el paso del tiempo, salvo en algunas disposiciones de carácter más accesorio. Los preceptos más importantes como podían ser la obtención de la patente, las presas o la conducta corsaria no sufrieron grandes cambios. El esquema presentado anteriormente sobre el procedimiento de corso podría servir como base para la actividad de corso tanto en el siglo XIV como en el XIX, con algunas matizaciones.

Lo que se intenta señalar es que además de la riqueza propiamente jurídica de las ordenanzas de corso, estas tienen un valor histórico considerable. En primer lugar, eran promulgadas en un contexto de conflicto bélico contra un grupo de enemigos, por lo tanto, explican muy bien las respuestas de España ante las pugnas internacionales. En segundo lugar, son una fuente valiosa de los quehaceres marítimos, las cuestiones sociales o de la figura del corsario, comúnmente confundida con la del pirata. Por último, muchas de estas ordenanzas muestran un nivel de precisión y desarrollo jurídico que sorprenden gratamente frente a las ideas preconcebidas sobre los corsarios y el legislar de siglos anteriores.

Por lo consiguiente resulta muy interesante contextualizar cada una de ellas, ya que explican una gran parte de la historia de España. Abarcan desde el Mediterráneo hasta el Caribe y con varias centradas en territorios europeos bajo dominio español como Flandes. A continuación, se analizarán algunas de estas, agrupadas por siglos, señalando sus características principales y el contexto en el que fueron promulgadas.

Siglo XIV

- La primera ordenanza del corso fue proclamada por Pedro IV, rey de la Corona de Aragón, en 1354 y estaba incluida dentro de un conjunto de ordenanzas destinadas a la regulación de la armada aragonesa pero que también se extendía a la actividad corsaria. Estas pasaron luego a integrarse dentro del conjunto de normas del Libro del Consulado

del Mar. Se empezaron a vislumbrar cuáles serían algunas de las características de las patentes de corso como por ejemplo el apresar a los barcos y botines enemigos “a cuantos buenas presas, genoveses y súbditos del señor de Milán capturasen”. También se regulaba la figura del armador, que sería el que pusiera el capital necesario para llevar a cabo la empresa del corso, es decir, contratar a la tripulación, botar el barco necesario y comprar los pertrechos. Igualmente se establecía que los armadores estaban obligados a otorgar una parte de sus ganancias a la autoridad pertinente que hubiera autorizado la patente. Por último, venía estipulada la duración efectiva de la patente, la obligación de solo atacar a las naves enemigas del rey y las características de las naves y tripulaciones utilizadas para la actividad. Entre esta primera ordenanza y la última en 1801, promulgada por Carlos IV, transcurrieron cuatro siglos y medio. En esta primera Ordenanza se recogen los puntos fundamentales del ejercicio del corso ³³.

En cuanto al contexto geopolítico, la Corona de Aragón tenía un marcado carácter mercantilista debido a los numerosos comerciantes aragoneses que buscaban rutas nuevas para intercambiar bienes. Espoleada por este frenesí mercantil, la Corona de Aragón se lanzó a la conquista del Mediterráneo y consiguió establecer un imperio comercial muy potente no exento de enemigos. Los musulmanes establecidos en la Península Ibérica, los piratas africanos, los Estados italianos, los turcos y demás naciones mediterráneas amenazaban sus rutas. La Armada aragonesa era una de las más poderosas de la Baja Edad Media, sin embargo, no era el medio más eficaz para prevenir los ataques corsarios enemigos ya que se llevaban a cabo en barcos más ligeros y veloces y eran pequeñas escaramuzas en vez de guerras abiertas. La solución al problema vino con la creación de sociedades por parte de estos mercaderes, que juntaban un capital para el fletamento de barcos que protegieran sus líneas comerciales. Con ello encontraban una actividad de la que podían lucrarse, además de proteger sus intereses ³⁴.

En la Corona de Castilla el corso marítimo se siguió llevando a cabo sobre todo en el Mediterráneo y en el mar Cantábrico, con grandes armadas como las de Vizcaya y Galicia,

³³ CALIXTO GARRIDO, D. *op. cit.* p. 21-30.

³⁴ IGUAL LUIS, D. (2014). Los grupos mercantiles y la expansión política de la Corona de Aragón: nuevas perspectivas. p. 17-27.

durante la segunda mitad del siglo XIV y gran parte del siglo XV. Como se ha indicado anteriormente, Castilla apoyó a Francia durante la Guerra de los Cien Años atacando y saqueando las costas inglesas valiéndose de corsarios como Pero Niño. Otro de los focos corsarios ocurrió en el marco de la guerra entre Castilla y Portugal en los siglos XIV y XV. Ambos territorios habían tenido tensiones desde la Guerra de los Cien Años, ya que Portugal había sido aliada de Inglaterra y Castilla de Francia. Además, el reparto del comercio en el Atlántico y el norte de África entre ambas potencias generó muchos conflictos entre marineros y la Armada. La actividad corsaria en estos casos consistía más bien en que Castilla no condenaba los ataques propiamente piratas contra naves portuguesas. Por su parte, en la Corona de Aragón la actividad corsaria sigue su curso habitual contra los demás enemigos del comercio, especialmente musulmanes y turcos ³⁵.

Tras el enlace matrimonial de Isabel de Castilla y Fernando de Aragón en 1469, se produce la unión de estas dos Coronas. Se trata de una unión dinástica pero no de una integración territorial ya que cada Corona sigue manteniendo sus propias instituciones. La unificación final llegó tras la subida al trono de su nieto Carlos V. Los Reyes Católicos eran recelosos de la actividad corsaria y el 12 de enero de 1498 emitieron una real Pragmática prohibiéndola, “súbditos nuestros, como los otros que...roban navíos y personas que navegan por los mares mercantilmente” además se equipara los corsarios a los piratas “y se desvía el tráfico a causa de los dichos piratas, contra los cuales queremos que sea procedido, así criminalmente por los delitos que han cometido... como civilmente a pagar los robos, males, daños y menoscabos de los damnificados...”. Cabe destacar que esta real Pragmática afectaba tanto a la actividad corsaria de la Corona de Castilla como a la de Aragón ³⁶.

Durante la primera mitad del siglo XVI volvió a autorizarse la actividad corsaria como medio para proteger la actividad mercante española seriamente amenazada en ambos lados del Atlántico. España y Francia estaban en guerra debido a que eran las dos mayores potencias europeas y estaba en juego el dominio de territorios europeos, especialmente en Italia. Algunas de las batallas más importantes de este conflicto fueron San Quintín (1557) y Pavía (1525), en las que Francia salió duramente derrotada. Además, fue a partir de la segunda mitad de dicho siglo cuando las demás potencias europeas empezaron a tomar posiciones en el Nuevo Mundo. Inglaterra colonizó parte de Norteamérica y algunas islas en el Caribe, como Jamaica y

³⁵ LUCENA SALMORAL, M. *op. cit.* p. 21-23.

³⁶ *Ibid.* p. 23.

Barbados. Francia por su parte también tomó posiciones en Norteamérica y en algunas islas caribeñas de las Antillas. Portugal por su parte contaba con plenos poderes sobre Brasil tras la firma del Tratado de Tordesillas en 1494. Por último, Holanda tenía también posesiones en las Antillas Menores. El emperador Carlos V decidió restablecer el curso defensivo en 1521 contra los enemigos de la Corona, ya que “por la costa de Andalucía y Castilla se hacían muchos robos, así por moros, franceses, y de oro de las Indias”³⁷.

Todo esto propició que el Imperio Español tuviera que empezar a defender sus rutas comerciales de los ataques que sufría de corsarios y armadas extranjeras. Los efectivos de España para proteger sus territorios americanos eran limitados ya que en el Viejo Continente tuvo que hacer frente a numerosos conflictos como la Guerra de los Treinta Años, la sublevación de Cataluña (Guerra dels Segadors) o el Levantamiento portugués contra España en 1640. Todo esto propició, no sin mucha polémica, que se plantease el uso de corsarios para complementar a la marina española. Así fue que, durante el siglo XVII, se empezase a regular y reglamentar seriamente la actividad corsaria española a través de sucesivas ordenanzas de corso.

Siglo XVII

- La Ordenanza del año 1621 fue promulgada por el rey Felipe IV, más bien su valido el Conde-Duque de Olivares, mediante una Cédula Real. Estaba dirigida contra los enemigos de la Corona y en este caso en concreto contra turcos, moros y moriscos y, además, contra los rebeldes de Holanda y Zelanda. En ésta se repiten muchos de los preceptos de la ordenanza de 1354, sin embargo, se introducen nuevos preceptos. En el aspecto económico se establece el reparto del botín. Armarse en corso conllevaba una gran aportación de capital que solía estar sufragada por el armador. Para incentivar la actividad de corso, se recogió en esta ordenanza que el quinto real del botín fuese cedido al corsario tenedor de la patente, mientras que el resto del botín pertenecería al armador. Además, en esta Ordenanza se matiza el concepto de buena presa que hace referencia a toda embarcación que está correctamente apresada de acuerdo con las estipulaciones de corso. Estas estipulaciones fueron variando con el paso de los siglos. A título de ejemplo, en la presente Ordenanza toda embarcación enemiga que fuese apresada y se mantuviera 24 horas en manos del captor se consideraba como buena

³⁷ LUCENA SALMORAL, M. *op. cit.* p. 23.

presa fuesen cuales fuesen las circunstancias en las que fue apresada ³⁸.

Respecto al marco contextual de esta Ordenanza, es proclamada durante la Guerra de los Treinta Años (1618-1648). Este conflicto enfrentó y dividió a las potencias europeas en dos bandos, los católicos y los protestantes. España luchó junto al Sacro Imperio Romano Germánico y la Liga Católica Alemana contra Bohemia, la Unión Evangélica, Dinamarca, Suecia, Países Bajos y Francia. Esta guerra fue devastadora para España ya que la asfixió económicamente y supuso un desgaste brutal a los ejércitos. La Guerra finalizó con la firma de la Paz de Westfalia (1648) que apuntilló al Imperio español ³⁹.

La Ordenanza está proclamada contra los rebeldes Holanda y Zelanda, refiriéndose a dos de las provincias que conformaban los Países Bajos españoles. Esta región, que comprendía un popurrí de territorios en los actuales Países Bajos, pertenecía a España desde el matrimonio de Felipe el Hermoso, duque de Borgoña, con Juana la Loca, heredera de los Reyes Católicos. Con su hijo Carlos V, nacido en Gante, este territorio entra de lleno en la órbita española. Tras la abdicación del último en su hijo Felipe II empiezan las revueltas, ya que estos territorios de mayoría protestante se ven gobernados por un extranjero defensor del catolicismo. Utilizando la religión como bandera, pero buscando una mayor autonomía de España, se producen revueltas. España envía a los tercios de Flandes para pacificar la región y así comienzan una serie de conflictos denominados la Guerra de los Ochenta Años (1568-1648) que no terminan hasta la firma de la Paz de Westfalia (1648). La Ordenanza estaba dirigida contra todo tipo de enemigos, pero especialmente contra los llamados mendigos del mar, piratas aliados de los rebeldes que se dedicaron a sabotear la llegada de navíos españoles ⁴⁰.

- La Ordenanza de corso de 1674 fue promulgada durante el periodo de regencia de Mariana de Austria ya que su hijo, Carlos II, no era mayor de edad aún. Esta fue la primera propiamente dirigida a los vasallos del monarca español que residían en las Indias. Estaba destinada a paliar el importante problema que tenía la Corona con el

³⁸ CALIXTO GARRIDO, D. *op. cit.* p. 31-39.

³⁹ MARI, J. (2019). La Guerra de los 80 años. Caminando por la historia.

⁴⁰ MARI, J. *op. cit.*

contrabando de materias primas que ocurría en el marco geográfico de los territorios de ultramar españoles. Esta Ordenanza contaba con un prefacio y diecinueve preceptos que hacían referencia a todo el proceso de obtención de la patente de corso y sus requisitos. En su contenido era semejante a la dictada en 1621, regulando el procedimiento a seguir con las presas capturadas o los aspectos económicos. La presente estuvo en vigor en las Indias hasta la promulgación de la siguiente en 1674 tras la cual se aplicó de manera supletoria en materias no reguladas. En esta ordenanza se aplica el sistema de reparto denominado vizcaíno por el cual el beneficio se distribuye en tercios destinados a aprovisionamiento, navío y artilleros y el armador ⁴¹

En cuanto al contexto geopolítico, la conquista de Jamaica en 1655 por Inglaterra desestabilizó enormemente el comercio en el Caribe. Esta colonia se convirtió en la más rica de Inglaterra gracias a su industria de azúcar y sus esclavos. La conquista de Jamaica asestó un duro golpe para España ya que le arrebató una de sus posesiones más valiosas, se fortalecía un enemigo suyo en el Caribe y perdía un gran flujo de riquezas necesario para costear las guerras en el Viejo Continente ⁴².

Siglo XVIII

- La Ordenanza de corso de 1702 fue promulgada conjuntamente entre Francia y España. El rey precursor fue Felipe V que acababa de heredar el trono español. Resulta interesante analizar el inicio de la Ordenanza, ya que se observa perfectamente la alianza entre ambas naciones en la figura del rey Felipe V. Así, viene establecido lo siguiente. En primer lugar, “que los vasallos de los dominios de Francia y España interrumpen la navegación de turcos y moros y demás enemigos de ambas Coronas”. En segundo lugar, “habiendo tenido presentes las Ordenanzas que el Rey cristiano, mi señor, y mi abuelo (Luis XIV), tiene expedidas a este fin, como también las que estaban dadas por los señores Reyes (españoles), mis predecesores”.

Esta ordenanza contaba con un prefacio y cuarenta y dos preceptos. Resulta muy interesante ya que intercala tanto preceptos de la regulación del corso francés como de la española. Por ejemplo, en la disposición cuarta se recoge esto sobre el reparto de los

⁴¹ CRUZ BARNEY, O. (2013). Comentarios a la ordenanza de corso para indias de veintidós de febrero de 1674. p. 191.

⁴² MORALES PADRÓN, F. (1952). Jamaica española. Escuela de estudios Hispano-Americanos. p. 80.

beneficios. “En la Ordenanza de Francia está prevenido, que el diezmo de las presas hechas por los franceses, se pague al Almirante (...) y según lo dispuesto en las Ordenanzas de España, no solo no se paga diezmo al Almirante: pero el quinto que toca a la Real hacienda, está concedido a los Armadores y gente que hace las presas; como también los navíos, artillería, armas, municiones, vituallas y demás cosas que tomaren (que asimismo pertenecían a la Real hacienda, como el quinto), para que puedan acudir mejor al efecto de sus Armazones”⁴³.

Esta Ordenanza entra en vigor durante el transcurso de la Guerra de Sucesión española (1701-1714). Con la muerte de Carlos II se desató en España la Guerra de Sucesión en la que se enfrentaron los partidarios de Felipe de Anjou y del Archiduque Carlos de Austria. Finalmente, el primero salió victorioso instaurándose así la dinastía Borbón en España. A raíz de este suceso una coalición de países, la Gran Alianza, formada por Inglaterra, el Sacro Imperio Romano Germánico y las Provincias Unidas de Flandes declararon la guerra a Francia y España. Se trata de una guerra en la que está en juego la hegemonía de las potencias europeas, ya que la Gran Alianza entiende que Francia se vuelve demasiado poderosa controlando el Imperio español, y el reparto de los dominios españoles, que estaban en clara desintegración. La Paz de Utrecht (1713) puso fin a la guerra y al Imperio español ya que pierde Nápoles, Cerdeña, la Toscana, el Ducado de Milán y los Países Bajos que aún estaban bajo su dominio. También se pierde Sicilia, Menorca y Gibraltar. En los territorios de ultramar empieza el principio del fin debido a que Inglaterra obtiene importantes ventajas comerciales como el asiento de negros, monopolio en el mercado de esclavos, y el navío de permiso, el cual autorizaba a Inglaterra a enviar un barco con 500 toneladas de carga al año para el comercio en las Indias⁴⁴.

- Las Ordenanzas de 1739 fueron aprobadas por Felipe V. Su relevancia jurídica es menor ya que son una pequeña enmienda a las Ordenanzas de 1714, muy parecidas a las de 1702, salvo que ya no se consideraba a Francia como aliada. Sin embargo, son muy importantes ya que se enmarcan en uno de los periodos de años más brillantes de los corsarios españoles. Esta ordenanza se emitió el mismo año que empezó la Guerra de la Oreja de Jenkins o también llamada Guerra del Asiento (1739-1748) entre

⁴³ Ordenanza del curso de 5 de agosto de 1702.

⁴⁴ RUIZ ORTIZ, M. (2010). La Guerra de Sucesión española. p. 2-9.

Inglaterra y España. El origen del conflicto se sitúa en el monopolio comercial que pretendía mantener España en el Caribe con sus colonias americanas y la libertad comercial que querían los ingleses. La inferioridad en número de la marina española forzó el reclutamiento de corsarios para hacer frente al enemigo. La labor fundamental de los corsarios españoles en esta guerra fue el acoso a la flota mercante inglesa. Entre 1739 y 1748 se apresaron 961 navíos mercantes ingleses. Este hostigamiento tenía como objetivo que el mando inglés se replantease la conveniencia de la guerra y buscara la paz. Además, la Royal Navy tuvo que dotar grandes cantidades de capital a la botadura de barcos más pequeños que pudiesen hacer frente a los rápidos y esquivos corsarios españoles ⁴⁵.

No se puede hablar de este conflicto sin hacer mención a una de las mayores gestas militares de la historia. Se trata del Sitio de Cartagena de Indias (1741), en el cual una fuerza española de seis navíos y 3.000 hombres, al mando de Blas de Lezo, humilló al ejército inglés formado por 200 navíos y 27.000 hombres que trataba de tomar Cartagena de Indias ⁴⁶.

Siglo XIX

- La Ordenanza de corso de 1801 fue aprobada por Carlos IV en un contexto geopolítico deprimente para España. Había perdido todo tipo de protagonismo y pujanza a nivel continental y en las colonias de ultramar españolas se estaban preparando ya las primeras revoluciones. En Europa, España se vio arrastrada a la Segunda Guerra de Coalición (1798-1802) como aliada de Francia, que estaba siendo atacada por una coalición de países liderados por Inglaterra. Estos tenían como objetivo restaurar la monarquía en Francia y detener el avance de Napoleón Bonaparte ⁴⁷. En cuanto a las colonias, las ideas de la revolución francesa empezaron a permear y tras la conquista de España por Francia en 1808 empezaron los disturbios y levantamientos.

Esta fue la última Ordenanza de corso promulgada por España. En 1856 se ratifica el Tratado de París que prohíbe el corso por 35 estados en los cuales no se encontraba España. Esta convención estableció las bases del derecho internacional marítimo y estipuló una serie de normas que regulaban la conducta de las naciones en tiempos de guerra y de paz.

⁴⁵ OTERO LANA, E. (2007). *op. cit* p. 103.

⁴⁶ *Ibid.* p. 17.

⁴⁷ MIKABERIDZE, A. (2022). Las Guerras Napoleónicas. Capítulo 2.

Como se ha explicado, España no participó en la Convención. Sin embargo, en 1856 el gobierno español emite una nota reconociendo la calidad moral de la materia jurídica de dicha Declaración. Pese a esto, aún no se adhiere al Tratado manifestando en nota oficial ese mismo año que “no podía en aquel instante, por consideraciones peculiares suyas imposibles de desatender, admitir el principio de que, el corso estuviera y quedase abolido”. Finalmente, en 1908 y por Real Decreto, el gobierno español aceptó la abolición del corso propiamente dicha⁴⁸.

En 1898, el gobierno español, a través de un Real Decreto, aprueba un pseudo corso mediante la figura de los cruceros auxiliares de la Marina militar. Así lo establece su artículo 4 que dice lo siguiente: “El gobierno español, manteniendo su derecho a conceder patentes de corso, que expresamente se reservó (...) organizará por ahora con buques de la Marina mercante española un servicio de cruceros auxiliares de la Marina militar que cooperará con esta a las necesidades de la campaña, y estará sujeta al fuero y jurisdicción de la Marina de guerra”. Este tipo de corso⁴⁹, que tenía una organización completamente diferente al depender directamente de la autoridad militar, no sólo no fue abolido, sino que fue ratificado en la Convención de la Haya de 1907. Esta, firmada por España en 1913, autorizó la transformación de buques mercantes en buques de guerra. Durante la Gran Guerra (1914-1918) y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), los corsarios alemanes llevaron a la perfección esta actividad, hundiendo numerosos barcos mercantes enemigos y llevando a cabo misiones que rozaban la heroicidad. El más famoso de estos cruceros auxiliares fue el SMS Emden que luchó en la Primera Guerra Mundial hundiendo 25 barcos enemigos antes de ser destruido, ganándose el respeto y admiración de ambos bandos⁵⁰.

Este fue el última hurra de la práctica corsaria, que estuvo presente en nuestros mares desde tiempos inmemorables.

6. EL CORSO EN FLANDES

El último apartado trata sobre la actividad corsaria española en Flandes, ya que uno de los puertos corsarios más importantes de la época, Ostende, está muy cerca de donde el presente alumno se fue de Erasmus y realizó su Trabajo de Fin de Grado.

⁴⁸ Enciclopedia general del mar. (1957).

⁴⁹ Dependía exclusivamente del ejército y no seguía el procedimiento de corso explicado, ya que no había repartición del botín, buena o mala presa u ordenanzas de corso entre otras cosas.

⁵⁰ *Ibid.*

6.1 CONTEXTO HISTÓRICO

Flandes estuvo bajo dominio español durante muchos siglos, siendo una fuente de riqueza constante debido especialmente a su poderosa industria textil, que utilizaba lana proveniente de las ovejas castellanas. El origen del dominio español sobre este territorio se remonta hasta los Reyes Católicos, que gracias a una serie de estrategias de casamientos de sus hijos y alianzas consiguieron que su nieto Carlos I de España y V de Alemania heredara un vasto imperio. En 1516 Carlos V heredó los siguientes territorios: por parte de sus abuelos maternos la Corona de Castilla y Aragón con todos sus territorios ultramar y, por parte de sus abuelos paternos, el Sacro Imperio Romano donde estaba incluido Flandes ⁵¹. Con el fin del reinado del monarca en 1558 y el comienzo del reinado de su heredero Felipe II empezó una gran conflictividad en sus posesiones de los actuales Países Bajos y Bélgica, causadas por motivos socioeconómicos, religiosos y nacionalistas. Así es como comenzó la Guerra de los Ochenta Años que duró hasta 1648 y se puso fin con la Paz de Westfalia en la que se reconoció la independencia de las Provincias Unidas.

Las Provincias Unidas era una coalición formada por siete provincias del norte de los Países Bajos que, en 1579, se agruparon tras la Unión de Utrecht. A menudo se refiere a la guerra contra Holanda, ya que era una de las provincias más potentes dentro de la coalición ⁵².

6.2 ACCIÓN CORSARIA

El gran momento corsario español en Flandes aconteció durante el reinado de Felipe IV. En 1621, tras la finalización de la Tregua de los Doce Años (1609-1621), tregua firmada durante la Guerra de los Ochenta Años entre las Provincias rebeldes y España, la Corona española decide utilizar todos los medios posibles para derrotar a los rebeldes. El valido del rey Felipe IV, el conde-duque de Olivares, es un gran defensor del corso a sabiendas de que la armada española en Flandes es inferior a la holandesa. La Armada de Flandes tomó como base de operaciones el puerto de Dunkerque. Junto a esta armada oficial se agruparon numerosas escuadras privadas repartidas entre este puerto y el de Ostende. Ambas escuadras, la oficial y las privadas, tanto de Dunkerque como de Ostende, llevaron a cabo ataques conjuntos muy

⁵¹ JÍMENEZ VIRGIL, E. (2017). La importancia de Flandes en el rumbo del imperio y el papel de la flota en el conflicto. p. 5.

⁵² GALÁN MARTÍN, A. (2015). La Paz de Westfalia (1648) y el nuevo orden internacional. p. 14-19.

exitosos. Parte de esta eficacia se debía al uso de un barco muy particular llamado la fragata dunkerquesa, una embarcación con cubierta, un casco prácticamente raso y lo suficientemente pequeña como para poder usar remos en alguna maniobra.

La idea principal era atacar a los barcos mercantes enemigos, de forma que debilitaban las finanzas de los países adversarios y espantaban todo tipo de comercio posible. Además, obligaban a estos países a dedicar hombres y recursos para detener esta actividad corsaria. No solo los barcos mercantes fueron atacados, sino que también los barcos pesqueros, muy importantes en estas costas ⁵³.

Las capturas realizadas rebasaron todo tipo de previsiones: entre 1627 y 1634, la Armada de Flandes capturó 269 barcos y hundió 217. Por otra parte, las escuadras particulares capturaron 1230 embarcaciones y hundieron 119. Una de las acciones más brillantes ocurrió en 1625, cuando la Armada de Flandes y los corsarios dunkerqueses capturaron una flota pesquera holandesa en su totalidad, cerca de 150 barcos en apenas dos semanas.

En 1635 se inició el declive del corso flamenco. Por un lado, el inicio de la guerra con Francia provocada por el primer ministro francés, el cardenal Richelieu, para debilitar a España en Europa. Por otro lado, las derrotas españolas en las batallas de Las Dunas (1639) y Guetaria (1638) requirió que la Armada de Flandes saliese a socorrer a la Armada del Mar Océano, es decir la armada principal de España. No solo hubo problemas fuera de las fronteras, en 1640 se produjo la revuelta de los segadores en Cataluña y la insurrección de Portugal declarándose independiente. Esto provocó que se desviase la atención del “Vietnam español” y se dejasen de enviar recursos. Debido a esto, en 1646 primero, y finalmente en 1658 cae el puerto de Dunkerque. Sin embargo, no es el final del corsarismo español en Flandes, ya que los armadores fieles a España se trasladan a Ostende para continuar su actividad ⁵⁴.

7. CONCLUSIONES

A continuación, se detallan las conclusiones extraídas tras la realización del presente Trabajo de Fin de Grado. Se estructura en cuatro bloques: la diferenciación con la piratería, el nivel de regulación a la que estaba sujeta esta actividad, el uso que le dio España y, por último, si se podría hablar de un contrato de corso.

⁵³ OTERO LANA, E. (2008) La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico. p. 46-49.

⁵⁴ OTERO LANA, E. (2008) *op. cit.* p. 46- 49.

En primer lugar y tras el estudio pormenorizado de la actividad corsaria, se comprende sin ningún tipo de dudas su diferenciación con la piratería. La primera estaba sujeta a numerosos preceptos y, normalmente, a un control a posteriori tras la llegada a puerto con las presas hechas. En cambio, la segunda se realizaba de manera indiscriminada, no estaba amparada por ningún Estado y el llevarla a cabo estaba castigado con la pena de muerte. Cabe señalar que esta diferenciación en muchos casos era de *iure* y no de *facto*, ya que existen numerosos testimonios de tropelías cometidas por corsarios. En la mayoría de los casos, estas extralimitaciones se llevaban a cabo como represalia por el trato de los corsarios enemigos o porque el conflicto entre los países había llegado a unos niveles de tensión máxima.

En segundo lugar, es sorprendente el nivel de regulación y las herramientas de control que tenía la actividad corsaria. Sobre la regulación, previo a la obtención de la patente de corso, se tenía que completar mucha documentación, precisando la clase de embarcación, porte, armas, pertrechos y tripulación. Una vez obtenida, se otorgaba una copia de la Ordenanza de corso en vigencia para que el corsario vigilase el cumplimiento de la ley.

Más aún, asombran los mecanismos de control. En primer lugar, la fianza, que se entregaba previa a la partida y se quedaba como depósito para la observancia de las normas. En caso de que las presas capturadas no se declarasen como buenas, se debía de indemnizar utilizando este dinero. En segundo lugar, los procedimientos judiciales, que sobre el papel otorgaban suficientes garantías y contaban con instancias superiores para las apelaciones.

Por otro lado, sorprende el nivel de sofisticación. A título de ejemplo, en la Ordenanza de corso de 1801 viene establecido en su artículo IV que la oficialidad y los marineros destacados contarían con los privilegios del fuero de la Marina Real. Estar regido bajo este fuero suponía recompensas como privilegios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares.

En tercer lugar, el uso que dio España a los corsarios fue intensivo a lo largo de la historia. Pese a tener una de las armadas más potentes de Europa durante varios siglos, no daba abasto debido a la amplia extensión de sus dominios. En América, el corso fue vital para el control del contrabando de mercancías y para el hostigamiento de los barcos mercantes de las demás potencias enemigas. En el marco Mediterráneo, los barcos particulares llevaron a cabo una labor muy importante de ataque contra musulmanes y piratas berberiscos, que asolaban las rutas comerciales.

La necesidad que tenía España de estos corsarios se ve reflejada claramente en las Ordenanzas

de corso. En la mayoría de ellas la Corona renuncia a su quinto real que le corresponde en favor de los corsarios como forma de incentivar la actividad. En la Ordenanza de 1801 se puede ver más abiertamente; en el artículo VII vienen establecidas las recompensas extras otorgadas tras la captura de mayores cañones o mayor número de prisioneros.

Es importante destacar que, pese a lo que pueda llevar a pensar nuestra imaginación, la mayoría de las presas de estos corsarios fueron barcos cargados de mercancías, de menor tamaño y de una tripulación, en general, carente de defensas. La imagen que viene a nuestra mente, posiblemente mal influenciada por el cine, de corsarios abordando navíos militares, era poco común y es sencillo imaginar la razón, el ánimo de lucro. El móvil para armarse en corso no era el ardor patriótico sino el afán de conseguir suculentas ganancias. Era una actividad netamente capitalista que contaba con unos socios que, tras mucha ponderación, fletaban un barco, contrataban un capitán y esperaban su vuelta a puerto para el reparto. ¿Qué sentido tenía que se enfrentasen a un barco más peligroso cuando tenían a su disposición cientos de mercantes?

Por último, resulta interesante indagar acerca de la naturaleza jurídica de la patente de corso. A menudo se la menciona como una autorización por parte del Estado, otras veces como un privilegio, sin embargo, en otros se habla propiamente de un contrato.

En primer lugar, hay que discernir si la patente de corso se encuentra dentro del ámbito del derecho público o del derecho privado. Cabe recordar que se trata de una autorización o licencia que otorgaba el Estado sobre una materia que era de su potestad exclusivamente. La potestad de corso correspondía a la Corona y en caso de que esta actividad se realizara sin patente, se consideraba un acto de piratería. Es decir, el Estado actuaba otorgando este documento dentro de su *imperium*, su ámbito natural. En consiguiente, no era una esfera que se sustruía a la voluntad de los particulares y, por tanto, al ámbito de la autonomía privada.

En segundo lugar, se excluye la naturaleza jurídica contractual, al no existir una posición de igualdad entre las partes debido a que el corsario no podía opinar ni, sobre todo, negociar nada. Es decir, el contenido trascendía de su voluntad al venir predeterminado por lo dictado en las ordenanzas de corso. La patente te habilitaba a realizar el corso, pero no se podía negociar con la Corona. Por ejemplo, el tamaño del barco, la partición del botín, el tipo de presas no podían pactarse. Por lo tanto, no existe un acuerdo de voluntades, sino que una sumisión a la voluntad del Estado.

En tercer lugar, se trataba de realizar un servicio para la Corona que no dejaba de ser una suplencia de las funciones del Estado. La obligación de España como entidad era la protección

de sus ciudadanos, sin embargo, en determinadas ocasiones, facultaba a particulares para llevar a cabo esta función.

Por todo lo anterior, la patente de corso se asemeja más a un acto administrativo de la actualidad o una regalía de la época. Se trataba de una autorización, licencia o permiso no negociable que permitía llevar a cabo una actividad cuya potestad pertenecía a la Corona. Para el mejor entendimiento, se invita a observar una patente de la época y se podrá ver que se trataba de un documento estándar donde solo había que rellenar unos espacios en blanco como los datos del corsario y del navío.

Finalmente, sobre Flandes, cabe señalar que pese a ser una región problemática para España, era a su vez muy estratégica y una gran fuente de riqueza con su industria de telares. La actividad corsaria en Flandes era decisiva, ya que suponía un puerto en una localización muy dominante sobre Inglaterra y Francia. Los corsarios dunkerqueses llevaron a cabo el corso de una forma brillante y fueron grandes aliados de la Armada española.

8. BIBLIOGRAFÍA

Obras doctrinales

- ALFONSO MOLINA, M. (2005). Corso y flota de Indias. Los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795.
- ALTAMIRA Y CERVERA, R. (1987). Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación Indiana. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México.
- ÁLVAREZ-RAMOS, T. (2022). Lex Rhodia de Iactu.
- ARAGÓN PÉREZ, A. (2012). Rodas desde el siglo IV a.C. hasta la conquista de Roma.
- ARIAS BONET, J. (1966). Derecho marítimo en las Partidas.
- CALIXTO GARRIDO, D. (2016). Las ordenanzas de corso y el marco de actuación del corsario.
- CORRALES ELIZONDO, A. (2002). Las ordenanzas de la armada. Introducción.
- CORRALES ELIZONDO, A. Regulación legal del corso y la piratería marítima.
- CRUZ BARNEY, O. (2013). La guerra justa y el corso marítimo, algunas notas.
- CRUZ BARNEY, O. (2020). El corso marítimo: un instrumento de represalias y combate al comercio ilícito en Indias.
- CRUZ BARNEY, O. (2013). Comentarios a la ordenanza de corso para indias de veintidós de febrero de 1674.
- DE CAPMANY, A. (1965). Libro del Consulado del Mar.
- GALÁN MARTÍN, A. (2015). La Paz de Westfalia (1648) y el nuevo orden internacional.

- GALIANA LLORCA, J. (2018). La taifa de Denia.
- GÁMEZ DUARTE, F. (2004). El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828.
- GUILLÉN, J. (1953). Índice de los papeles de la sección de corso y presas.
- HERRERO SÁNCHEZ, M. (2002). Las Provincias Unidas y la Guerra de Sucesión española.
- IGUAL LUIS, D. (2014). Los grupos mercantiles y la expansión política de la Corona de Aragón: nuevas perspectivas.
- JÍMENEZ VIRGIL, E. (2017). La importancia de Flandes en el rumbo del imperio y el papel de la flota en el conflicto.
- LÓPEZ FIGUEROA, E. (2018). La patente de corso en el Reino de España.
- LUCENA SALMORAL, M. (1992). Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.
- LUCENA SALMORAL, M. (2006). Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI a XVIII.
- MACHICADO, J. (2007). Corpus Iuris Civilis. Centro de estudios del derecho.
- MARI, J. (2019). La Guerra de los 80 años. Caminando por la historia.
- MIKABERIDZE, A. (2022). Las Guerras Napoleónicas.
- MONTAGUT ESTRAGUÉS, T. (1997). El Llibre del Consolat de Mar y el ordenamiento jurídico del mar. Historia de una institución jurídica: la Generalidad de Cataluña y su autonomía financiera en las épocas medieval y moderna»
- MORALES PADRÓN, F. (1952). Jamaica española. Escuela de estudios Hispano-Americanos.
- MOYA SORDO, V. (2018). Cautivos del corso español. El trato a los prisioneros durante el siglo XVIII.
- OTERO LANA, E. (2008) La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico.
- OTERO LANA, E. (2006). Armamentos y forma de actuar.
- OTERO LANA, E. (2005). El corso del Flandes español como factor de guerra económica.

- OTERO LANA, E. (2005). Las presas.
- OTERO LANA, E. (2013). La guerra y el corso.
- OTERO LANA, E. (2007). La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)
- PÉREZ MARTÍN, A. (1992). Fuentes romanas en las Partidas. Revista de historia del derecho europeo.
- RAMOS VINCENT, P. (2017). Reyes y Reinas de España.
- RODRÍGUEZ ARROCHA, B. (2020). El tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso de Feliz Abreu y Bertodano.
- RUIZ ORTIZ, M. (2010). La Guerra de Sucesión española.
- SÁNCHEZ ROI, A. (2018). La Corona de Castilla ante el corso y ataques marítimos.
- SOLEDAD ARREDONDO, M. (1984). Relaciones entre España y Francia en los siglos XVI y XVII: testimonios de una enemistad.
- TRONCOSO RODRÍGUEZ, C. (2018). La patente de corso en el Reino de España.

Legislación

- Las Siete Partidas. Boletín Oficial del Estado.
- Libro del Consulado del Mar y el ordenamiento jurídico del mar.
- Ordenanza del corso de 5 de agosto de 1702.
- Ordenanza de primero de julio de 1779

Instituciones

- La Corona de Aragón se expande por el Mediterráneo y logra un control político y económico total. Ateneo Mercantil de Valencia.

