

EL CORSO: UN NEGOCIO LUCRATIVO

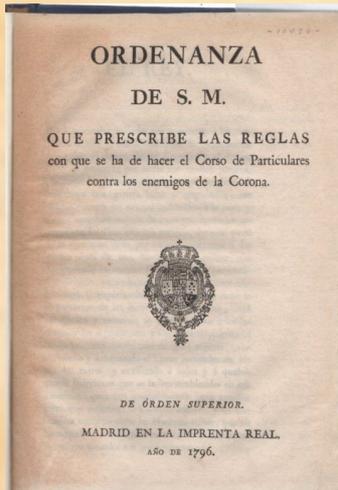


Captura del galeón español "Nuestra señora de Covadonga", John Cleveley el Joven, 1756. Shugborough's Collection

Si tomamos al novelesco pirata, héroe romántico de la libertad proscrita, cuya ley es la fuerza y el viento y cuya única patria es la mar, y le cambiamos los versos de Espronceda por ordenanzas de la Real Armada, obtenemos la figura del corsario.

Los corsarios eran algo así como piratas con permiso (la llamada Patente de Corso) que practicaban el lucrativo negocio de aparejar naves y armarlas legalmente para capturar otras naves, real o supuestamente pertenecientes a enemigos o aliados de estos, para desvalijarlas y obtener de la venta de los bienes apresados el mayor beneficio posible. Su único móvil era el robo y la especulación, aunque su situación de amparo en el ordenamiento jurídico imponía reglas y límites a sus acciones, obligándoles a un procedimiento reglamentario que, desde el abordaje hasta la venta de mercancía, tenían que seguir escrupulosamente, bajo penas de multa y retirada de permisos.

La actividad corsaria está regulada en España desde las Partidas de Alfonso X. Los reyes fomentaron un corso particular regulado, que revertía grandes beneficios a la corona, mientras condenaban la piratería, que se escapaba de su provecho. La primera ordenanza específica que conocemos es la de 1356, firmada por el rey Pedro IV el Ceremonioso, aunque no se editó de manera independiente, sino que formaba parte de unas ordenanzas generales para la regulación de las Armadas Navales de la Corona de Aragón. Hecha esta aislada excepción, las ordenanzas del corso surgen en el siglo XVII y proliferan en el XVIII (en algunos casos estuvieron dirigidas a regular el corso en contextos geográficos concretos) hasta que se publicó la última y más completa de ellas en 1801. El siglo XVII supuso la consolidación de una Marina organizada, centralizada, avanzada, frente a las múltiples marinas de guerra que habían coexistido desde la Edad Media, y el corso, como el resto de sus actividades, quedó sometido a una general reglamentación.



EL CORSO PASO A PASO

El aparejador corsario tenía que inscribirse en la Comandancia Marítima pertinente, registrando la embarcación destinada al corso (porte, armas, pertrechos y dotación). Abonaba una fianza de sesenta mil reales de vellón para garantizar la observancia de las reglas y no causar daño a vasallos u otros príncipes "que no tengan guerra con mi corona" y recibía la patente.

Portada de las Ordenanzas del Corso de 1756

La dotación era libre, con tal de que sólo una cuarta parte de ella estuviera inscrita y al servicio del rey, regla que servía para asegurar la formación de nuevos y numerosos individuos potencialmente útiles para la corona, porque se exigía que los tripulantes fueran hábiles y "bien dispuestos para el manejo de las armas". Además, el tiempo dedicado al corso les computaba como si lo hicieran al servicio de la Armada, en lo tocante a recompensas particulares: nobleza, pensiones, empleos o grados militares. Todo el personal embarcado y no matriculado gozaba del fuero de Marina.

Los bajeles armados en corso tenían derecho a reconocer las embarcaciones de comercio de cualquier nación, obligándoles a que manifestasen patentes, pasaportes, roles de navegación, sin usar violencia ni causar perjuicios. ¿Cuándo tenían derecho a apresarlos? Cuando del examen de los papeles resultase alguna sospecha de pertenecer a enemigos la embarcación o su carga o de componerse esta de géneros prohibidos; cuando los barcos fueran de fábrica enemiga y no hubiera escritura que asegurase su propiedad neutral; cuando el capitán fuera de nación enemiga o llevara a bordo oficiales de guerra, maestre, sobrecargo, administrador o mercader de nación enemiga, o que de ella estuviera compuesta más de la tercera parte de la tripulación; cuando la embarcación detenida navegase sin patente legítima de príncipe, república o Estado que tuviera facultad de expedirla, o fuera con bandera falsa; cuando se tratase de embarcaciones piratas; cuando perteneciesen a vasallos nacionales que fueran armados sin licencia y sin patente o comisión de otro príncipe; cuando llevasen bandera enemiga, ya fueran barcos de guerra o mercantes; cuando se viera a sus tripulantes arrojar papeles al mar; cuando transportasen géneros prohibidos y de contrabando para el servicio del enemigo, armas e instrumentos para la guerra de cualquier clase, así como alimentos que fueran destinados a plaza enemiga bloqueada por mar o tierra.

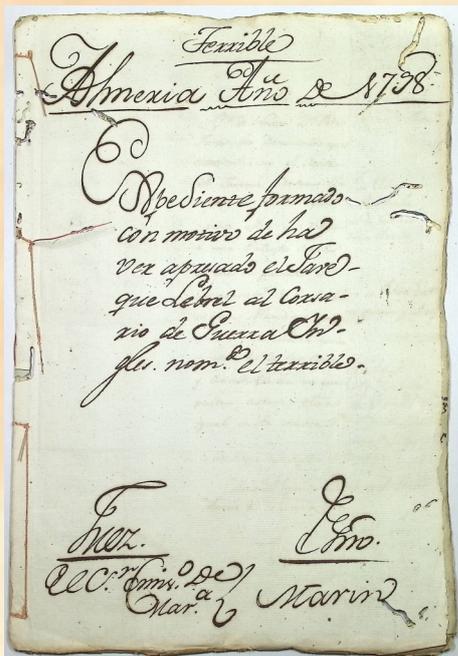
En caso de que el capitán del barco apresado declararse la posesión de efectos de enemigos, los corsarios los incautaban directamente, haciendo transbordo. No siendo así, la presa debía ser conducida al puerto donde se había armado el corsario o en su defecto al que estuviese más cerca del paraje de la detención, para que el Comandante de Marina pertinente determinara, en un plazo de 24 horas, si se había obrado conforme a derecho.

En caso de ser mala presa, se daba la libertad inmediata al barco sin ningún coste de anclaje, sanidad, etc., suministrándole además un salvoconducto para que no volviera a ser detenido; si se llegaba a demostrar, incluso, que no había razón alguna para la sospecha, podía ser indemnizado a costa del armador corsario, al que se le imponía además una multa de doscientos escudos y se le retiraba la patente. En caso de ser buena presa, se iniciaba un juicio que no había exceder los quince días para oír a las partes, a fin de justificar las causas que intervinieron en el apresamiento.

Del total del valor que resultara de la venta de las presas se hacían dos partes: una de tres quintos para la tripulación y su guarnición, que se repartía de la siguiente manera: un quinto para la panática (provisión de pan para la nave corsaria apresadora) y para las municiones previstas y/o utilizadas; otro para su artillería y el tercero para el Armador y para las gentes que fuesen navegando en la embarcación corsaria en el momento de la captura. Los otros dos quintos eran para la oficialidad. A la Corona le pertenecía uno de estos quintos, así como también el vaso (embarcación, principalmente el casco), artillería y municiones que portase el buque capturado.

LA GUERRA CONTRA EL CORSO

Junto a la iniciativa privada, la Real Armada, como garante de la defensa de las costas españolas, mantenía divisiones de fragatas en activo dedicadas a la guerra contra el corso, es decir, al apresamiento de embarcaciones corsarias enemigas y a la liberación de presas nacionales hechas por el corso enemigo. En estos casos, se operaba de una manera similar en cuanto a la venta de los bienes incautados y su reparto, aunque, obviamente, no era necesario dilucidar si se trataba de buena o mala presa.



Portada del Expediente de Reparto de Presas

Del Jabeque Inglés "Terrible"

En el Archivo Naval de Cartagena existe una serie denominada "Reparto de Presas" que incluye expedientes completos de presas hechas por fragatas al servicio del Rey. Las imágenes expuestas a continuación se corresponden con el Expediente de Reparto de Presas del Jabeque inglés "Terrible", dedicado al corso, que fue apresado por los jabeques del rey San Lino y Lebel en aguas de Cabo de Gata el 21 de junio de 1798. Concretamente, además de la portada del expediente que podemos ver a la izquierda, encontraremos una página del inventario de los bienes del buque, una página del ajustamiento hecho a los acreedores de presas y dos documentos incautados a la nave enemiga: unas instrucciones de navegación y una patente de corso, con su sello pendiente.

*Inventario Real del Jabeque Ingles llamado el Ferni-
de su Capitan Enrique de piech, apresado en 28 de Junio por el
de V. M. llamado el Lebrat, del mando del Teniente de Navio
D. Juan de Sainz, cuya disposicion me acompaña del Sr. D. N.
marcelo Tedenido.*

Cargos del Jabeque formados en faja

En Fajon
Mra Cana de uisquera
Y otros ocho fajas
Mra de almendra
Faldrilla

Diez Condeletos p^a las fajas
Por riber.

Palo de mesana
En Palo con un clavelceno todo entre
Mra Bola de madero
Por Obengues
Por matorras p^a la encapilladura
Mra Vara de vela de Estay
En matorras para
Mra Escota
Mra Cargadero
En matorras p^a D.

Entera de mesana
Mra Entera
En Estrecho de las Pelotas con
En Maderal de Borzo
En Bastardo
En Vatelos
Mra Sigeta
Por matorras en el con.

Inventario de los bienes del barco

*A los Señores de Guerra, Mayores,
Comandantes, tripulacion y otros Señores
de la Jabeque el Rey nombrados, Pedro
de Sainz, cuyo Experimento y libranza
se otorga y libera*

Justamiento
*De las Cargos de hacer que por ellas se
reponen en la Jabeque el Rey nombrados
los matorras que se quitaron en la
& Saca la mañana del día 11 de Junio 1795*

Comandante

	Importe en P. ^{as}	Importe en R. ^{os}
<i>Jabeque el Rey</i>		
<i>Oficiales de Guerra</i>		
<i>El Teniente de Navio Pedro de Sainz</i>	P. 27434	12.254
<i>Mra de Sainz</i>	P. 19217	6.128
<i>El Jefe de la Jabeque</i>	P. 9204	10.202
<i>El Alférez de Navio</i>	P. 9204	10.202
<i>El Jefe de la Jabeque</i>	P. 9204	10.202
<i>El Capellan</i>	P. 9204	10.202
<i>El Capellan</i>	P. 9204	10.202
<i>Oficiales de Guerra</i>		
<i>El Teniente de Navio</i>	P. 27434	12.254
<i>El Jefe de la Jabeque</i>	P. 19217	6.128
<i>El Alférez de Navio</i>	P. 9204	10.202
<i>El Jefe de la Jabeque</i>	P. 9204	10.202
<i>El Alférez de Navio</i>	P. 9204	10.202
<i>El Jefe de la Jabeque</i>	P. 9204	10.202

Ajustamiento hecho a los acreedores de la presa

125

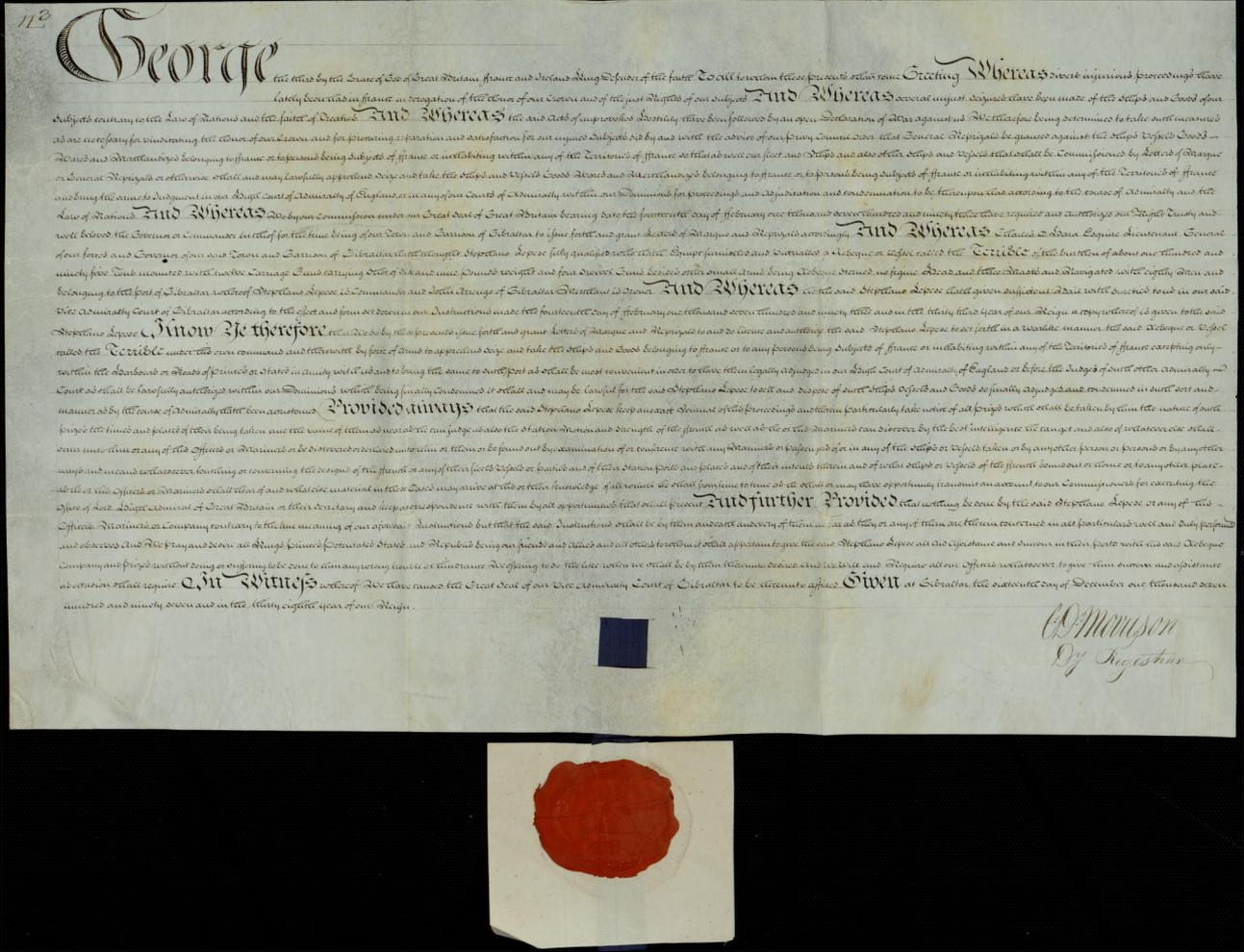
George R.

*Instructions for the Commanders of such
Merchant Ships or Vessels who shall have Letters
of Marque and Reprisals for private Men of War
against the Ships Goods and Subjects of the United
Provinces by virtue of our Commission Granted under
our Great Seal of Great Britain bearing date the
sixteenth day of October 1795. Given at our Court
at Saint James the seventeenth day of October 1795
in the thirty fifth year of our Reign.*

Article 1st That it shall be lawful for the Commanders of Ships authorized by Letters of Marque and Reprisals for private Men of War to seize upon by force of Arms and take the Men of War Ships and Vessels Goods Wares and Merchandizes belonging to the United Provinces or to any persons being Subjects of the United Provinces or inhabiting within any of the Territories of the United Provinces but so that no Hostility be committed nor force attached seized or taken within the Harbours of Provinces and States in Amity with us or in their Rivers or Rivers within the shot of their Cannon unless by prescription of such Provinces or States or of their Commanders or Governors in Chief of such places.

Article 2^d That the Commanders of Ships and Vessels so authorized as aforesaid shall bring all Ships Vessels and Goods which they shall seize and take into such port of His or Her Majesty of Great Britain or some other part of our Dominions as shall be most convenient for them in order to have the same legally adjudged in our High Court of Admiralty of Great Britain or before the Judges of any other Admiralty Court lawfully authorized within our Dominions.

Instrucciones de navegación que portaba la tripulación del jabeque enemigo (imagen incompleta)



Patente de Corso emitida por el Rey de Inglaterra, Jorge III. Se incautaron tres como esta, que se conservan en el expediente

Fuentes consultadas:

CALIXTO GARRIDO, DANIEL: Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario, Madrid, Universidad Carlos III

Ordenanzas de S. M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra enemigos de la Corona, Madrid, Imprenta Real, 1801

Autor : Rubén Bleda Martínez, Ayudante de Archivos, Jefe de la Sección Histórica del Archivo Naval de Cartagena