

# EL CONTRATO DE CORSO EN LA IBIZA DEL SIGLO XVII

Bernardo CARDONA ESCANDELL

Abogado

Académico de número

Academia de Jurisprudencia y Legislación de las Baleares



IRATAS y corsarios, dos términos empleados por ciertos escritores de forma muy confusa en algunas ocasiones y, en otras, las menos, manifestando su equiparación, unas veces influenciados por la distinta nacionalidad de quienes juzgan la conducta de las personas que enjuician y otras porque, para opinar, toman en consideración tan solo algunos hechos concretos a ellos imputados.

Pero no deben confundirse.

*Pirata* es el que surca los mares asaltando, robando y capturando con la única finalidad de enriquecerse.

*Corsario* es el particular que, en virtud de contrato estipulado con el Estado bajo cuyo pabe-

llón navega, persigue, captura o visita barcos mercantes de países enemigos, quedándose con las presas capturadas o parte de ellas, y sujetándose a reglas prescritas por la legislación.

Las notas características del corsario eran tres: a) autorización expresa de su gobierno previa al inicio de su actividad; b) depósito de fianza suficiente para responder de sus acciones si estas no fueren realizadas de acuerdo con las disposiciones legales; c) las mercancías capturadas no le pertenecían hasta que se demostraba en juicio que el navío aprehendido era enemigo o neutral, que comerciaba con países hostiles suministrándoles determinada clase de mercancías y, además, que la aprehensión fuera calificada «de buena presa».

La existencia de partidas armadas que, con la complacencia del poder constituido o sin hacer caso del mismo, irrumpían en territorio ajeno para con la fuerza de las armas destruir, robar o hacer prisioneros fue práctica común entre vecinos colindantes desde la más remota antigüedad. Cuando estas acciones no podían llevarse a cabo por tierra, por estar separados unos de otros por el mar, surgen los piratas.



Monumento a los corsarios.

Debido a la proliferación de piratas, tanto ingleses, franceses, holandeses como argelinos y turcos, surgió la idea de aprovechar los grandes recursos que representaba la marina mercante para, mediante la correspondiente regulación legal, aprovecharla para defender las costas peninsulares e islas adyacentes de sus enemigos mediante la aprobación de reales ordenanzas que permitieran, en determinadas condiciones, el uso de la fuerza. Así nació el *corso* que, en contra de lo que comúnmente se cree, es una institución legal muy regulada por la autoridad española, con referencias ya en el *Libro del Consulado del Mar*, en *Las Partidas* y en el Fuero de Cartagena del año 1246, principalmente desde un matiz

fiscal, estableciendo que un quinto del cargamento apresado, así como la totalidad de las armas arrebatadas al enemigo, correspondían al monarca.

Con el fin de diferenciarlo de un acto pirata se intentó, por medio de sucesivas reales ordenanzas, regular una actividad de la que hicieron muchos particulares su forma de vida: unos amasaron fortunas y otros se labraron una carrera en la Real Armada. Los corsarios bajo la *patente de corso*, obligatoria para ejercerlo, hicieron la función de flota de guerra paramilitar al servicio de la corona.

A finales del siglo XVI, para defender las posesiones españolas en América, proteger su comercio y mantener su soberanía en el mar, el gobierno tuvo que mandar los mejores buques de su Armada, quedando poco protegido el Mediterráneo, y consiguientemente las islas Baleares, en las que —aunque en los siglos anteriores las tres principales islas tenían sus propios corsarios— fue durante los siglos XVII y XVIII cuando más actividad tuvieron. Concretamente en Ibiza —a pesar del escaso tamaño de la isla pero con gran afluencia de buques provenientes de todas partes de Europa que arribaban para cargar sal, y bajeles que transportaban trigo y víveres para los habitantes de la isla— sus aguas eran frecuentadas por piratas, lo que hizo que el número de corsarios

fuera en aumento, entre los cuales setenta y cuatro están perfectamente documentados en archivos del siglo XVII.

La ordenanza que eguló y fomentó la actividad corsaria en dicho siglo fue promovida por el rey Felipe IV en 1621. Le siguieron otras en 1674, 1690 y, ya en el siglo XVIII, en 1702, 1718 (contra turcos, moros y otros enemigos de la corona, según dice textualmente), 1794 (en la que se prohibía el corso con los aliados de España; Inglaterra era aliada y por eso durante esta época los corsarios de ambas marinas tuvieron que respetarse), 1801 (que renovaba las hostilidades contra los británicos).

En las *Instrucciones para Corsarios* de 1690 se establecía:

«1.º No traerán embarcación que tenga RI. Pasaporte o de algún alto aliado para aquel viaje, mientras que con evidencia no vieren que contraviene y evidentemente al Pasaporte.

2.º Luego que se apoderen de alguna embarcación, pedirán los papeles, y antes de entregarse de ellos ni de leerlos, pedirán al patrón que haga el manifiesto de su cargazón, y después que haya hecho y firmado el tal manifiesto se pasara a leer los papeles y se hará inventario, firmado del patrón o alguno de sus marineros que sepa escribir, se entregará al corsario de dichos papeles, dando copia al patrón.

3.º Sabrán los corsarios que ningún neutral puede llevar ropas de España para Francia ni de Francia para España; pero bien pueden los neutrales llevar los géneros propios de los neutrales o cualesquiera provincias, aunque sean enemigas, y de los enemigos tomar cualesquiera géneros para sí mismos; mientras que los tales géneros no sean prohibidos de llevar al enemigo.

4.º Prohibido el llevar al enemigo todo lo comestible, así líquido, esto es, vino, aceite, etc, como áridos, esto es, trigo, cebada, pescado, carnes y todo aquello que es ofensivo y defensivo para la guerra, como es lo perteneciente al tren de artillería, al equipaje de la caballería, para las tiendas de Infantería y para el arsenal de Armada marítima.

5.º Se preguntara luego al patrón apresado (después de hecho el manifiesto y recibido el inventario de los papeles) de dónde ha salido, qué mercader o mercaderes le han cargado, a dónde va, a que mercader lo ha de consignar; y lo que dijere se escribirá y se hará firmar por él.

6.º Sabrán los corsarios que son verdaderamente soldados y que el patrón es su capitán, y que los demás oficiales de las embarcaciones son de los oficiales de guerra, y así a pena de la vida están obligados a las órdenes de sus superiores, respectivamente, y no tendrán más acción que de protestar al patrón o capitán en caso que mande, en orden al viaje, o a la pelea, algo que les parezca no conveniente; pero deberán siempre obedecer, después de protestar, porque cada Oficial, respectiva y subordinadamente al capitán, es el juicio y cabeza a quien deben obedecer y seguir.

7.º Las embarcaciones que les parezcan débense juzgar por buena presa, las extraerán con las predichas diligencias, con todos los cartularios, papeles, patrón, escribano y marineros, para que aquí se juzgue si es o no *buena presa*; las que serán, como se ha dicho en el 1.º capítulo, con Rl. Pasaporte, o las que les parecerán no ser buena presa, las dejaran ir, sin tomar de ellas alguna cosa con violencia y contra su voluntad.

8.º No hará ningún daño a algún efecto de Su Majestad sin que tengan motivo que lo autorice.»

Debido a los acontecimientos ocurridos durante el siglo XVII, principalmente las cuatro guerras contra Francia y la finalización de la Tregua de los Doce Años, en Ibiza el gobernador, además de representante del rey, ostentara el cargo de capitán general de la isla, por lo que las personas que querían dedicarse al corso debían dirigirse a él manifestando el nombre del armador, del buque, su porte, armas, pertrechos y dotación del mismo.

Quien concedía la autorización era el gobernador en su calidad de capitán general y previo depósito de una fianza para garantizar que no cometerían corso contra embarcaciones no piratas de las naciones que no estaban en guerra contra España. La cuantía de la fianza era muy importante, pues el gobernador era responsable subsidiario por infracciones del corsario.

Junto a la patente se entregaba un ejemplar de la ordenanza que regulaba su futura actividad. Todo ello se notificaba inmediatamente al rey y dicha autorización se concedía por tiempo determinado.

El buque más utilizado en la Ibiza del siglo XVII fue el jabeque, buque del siglo XV, con gran velamen, que le permitía tanto dar alcance a los mercantes como escapar de navíos y fragatas con los que no convenía entablar combate, debiendo contar con marineros instruidos en el manejo de las armas, y si estos no fueran suficientes, podían llevar una cuarta parte como máximo de marineros de la Real Armada si esta no los necesitaba en ese momento.

También se les facilitaba pólvora, pertrechos o cañones en el supuesto de que los propios no fueran suficientes, los cuales adquirirían a precio de coste en los arsenales de la Armada.

Concedida la patente, toda la tripulación gozaba del fuero de marino, lo que reforzaba la autoridad del patrón al darle rango de oficial, quedando todos sujetos a la jurisdicción de la Armada mientras estuvieran en este servicio y, en caso de muerte, las viudas podían acogerse a una pensión y si eran heridos podían ser tratados en las instalaciones de la Armada en su departamento.

Dedicarse al corso sin estar en posesión de la patente implicaba piratería.

La finalidad del contrato firmado por el gobernador y el particular, plasmado en la concesión de la patente de corso, era complementar o reemplazar a los buques de la Armada frente a embarcaciones piratas o a súbditos de países con los que estábamos en guerra. Por tanto, el corsario podía atacar buques de naciones enemigas, tanto de guerra como mercantes; buques que pertenecien-



Vista de Ibiza.

do a países neutrales transportaran material de guerra (pólvora, armas, caballos, etc.) o vituallas, siempre que navegaran por aguas fuera del alcance de un tiro de cañón de las costas de un país amigo; moros, expresión que se utilizaba para designar a todos los musulmanes; podían detener embarcaciones para comprobar su documentación, así como inspeccionar su carga (derecho de visita), y si la documentación del buque no coincidía con la bandera que enarbolaba o en el reconocimiento del buque se encontraba bandera de diferente país, era considerado pirata.

Pero la característica principal de este contrato está en los trámites a efectuar después de la captura de un buque.

Apresado un navío debía ser conducido al puerto de Ibiza, procediéndose inmediatamente a inventariar bajo fe de escribano cuanto transportaba, justificándose el valor de la embarcación y su carga, constituyéndose un tribunal, presidido por el gobernador, ante el cual prestaba primero declaración el capitán o patrón de la nave corsaria, el cual daba cuenta detallada del avistamiento del barco apresado, su rumbo y situación, el tiempo invertido en la persecución, las razones que le indujeron a pensar que se trataba de un buque pirata o súbdito de nación con la que España estuviera en guerra o transportaba material de esta clase a una que sí lo estaba, o bien se llamara de moros.

Verificada dicha información bajo juramento, era llamado a declarar el capitán o patrón de la nave apresada, el cual podía alegar en su defensa lo que creyera oportuno, aportando documentos o testigos (los propios marineros de

su tripulación) para rebatir posibles inexactitudes o falsedades del patrón corsario.

El tribunal deliberaba y declaraba si la aprehensión se había realizado conforme a derecho o no, siendo «de buena presa» si se habían observado las ordenanzas, o «acto de piratería», con la correspondiente sanción, si no se habían observado.

Si la captura era sospechosa, el navío quedaba retenido y el expediente se trasladaba al rey y era tratado por el Consejo Supremo o Consejo de Guerra, y si resolvía que la captura no era de «buena presa» no sólo debía entregar la embarcación apresada y su carga, sino indemnizar los perjuicios causados.

Si era declarada «de buena presa», el valor del buque y su carga pasaban a ser propiedad del corsario, que procedía a repartirlo con el armador del buque y la tripulación, según lo previamente estipulado, deducido el quinto real, al que el monarca, durante grandes periodos de tiempo, renunciaba para así favorecer el corsarismo.

El material de guerra del buque apresado correspondía al rey, que pagaba un precio perfectamente establecido, siendo este diferente si el buque apresado era de guerra, corsario o mercante, aumentando su precio si se había tomado el buque al abordaje.

También diferente trato se daba a la tripulación de dicho buque, que varió en el tiempo, pero manteniéndose siempre como esclavos que eran vendidos en pública subasta si el navío era musulmán, reservándose siempre el rey la propiedad del *arraix* (patrón) sin tener que pagar precio alguno, el cual se destinaba irremisiblemente a galeras.

Pero no todas las presas fueron legales. Podemos citar, entre otras, estos dos ejemplos:

1.—Carta remitida por Carlos II al gobernador de Ibiza.

«El Rey: mi gobernador en Ibiza. El embiado (sic) de la República de Génova ha representado que viniendo Juan Bautista Ferro, de nación genovés y patrón de la barca Nuestra Sra. del Carmen, convoyando otra de la misma nación a cargo de Lucas Hicardo, con géneros de la Ribera de Génova, fue acometido en la costa de Cataluña por una saetía de corso de esa Isla, cuyo capitán se llama Juan Riquer, y la apresó y llevó a ella, y que no obstante no hallar en ella ropa de contrabando, la detuvo 28 días, hasta que vos, reconociendo la poca razón que tubo (sic) el apresador, la hicisteis ir libremente suplicándome que por los daños que ha recibido del patrón en la detención, mande se le restituyan o paguen los géneros que le quitó el dicho capitán Juan Riquer. El cual no siendo corsario con las licencias y patentes necesarias, sino un pirata, apresó también otra barca genovesa de Juan Barrilano y le rovo (sic) mil reales de a ocho. Y para dar la providencia conveniente sobre la instancia de este Ministro, aunque la comprueba con una certificación del Cónsul de su

nación que reside en esa Isla, he resuelto me informéis luego lo que en esta materia hubiere pasado y remitays (sic) los autos que en su razón se hubieren fulminado, y del recibo deste (sic) Despacho me dareis cuenta. De Madrid a 22 de agosto de 1609. Yo el Rey.»

2.—Otro caso similar ocurrió en 1690, en que estando corseando en las costas de Berbería dos embarcaciones corsarias ibicencas, siendo noche cerrada avistaron otra embarcación y creyendo que era de moros, la persiguieron hasta alcanzarla y la tomaron al abordaje, dándose cuenta entonces que no era de moros, sino de Málaga, por lo que dejaron de combatir.

Denunciado el caso por los malagueños, fueron encarcelados en el Castillo de Ibiza los tripulantes ibicencos que, conscientes de la pena que se les impondría, sobornando al carcelero, pudieron huir antes del juicio, refugiándose en las iglesias de San Telmo y de San Vicente Ferrer.

### **Naturaleza jurídica del contrato de corso**

Cuestión esta muy debatida, existen figuras del derecho administrativo moderno con las que se podría hacer un intento de comparar la patente, entre ellas tenemos:

*La Concesión.*— En ella la administración encomienda la explotación de un servicio, de la que es titular, a un particular que asume los riesgos económicos de la empresa. Supone un acuerdo previo entre administración y el concesionario.

Si comparamos el pacto de corso con la concesión administrativa podemos observar lo siguiente:

- a) Tanto el concesionario actual como el corsario deben sujetarse a lo establecido en el documento respectivo (concesión o patente) y a los reglamentos en el primer caso y a la patente en segundo.
- b) La autoridad que otorgó la concesión o la patente tienen la facultad de vigilar el cumplimiento efectivo de lo dispuesto por ella y de los términos acordados en un caso y señalados en otro.
- c) Es temporal.
- d) La autoridad dispone de la facultad de sanción.

Sin embargo, no podemos identificar la patente de corso con esta figura del derecho moderno, pues aun cuando existe una serie de elementos que identifiquen a la patente con la concesión, al no ser un servicio público no existen tarifas que pueda fijar la autoridad, ni poderes de policía por parte del corsario; el particular debe aceptar todas y cada una de las condiciones sin oportunidad de negociación; además, la defensa es una función pública, no un servicio público.

*La Autorización.*—Es un acto de la administración por medio del cual esta consiente a un particular el ejercicio de una actividad prohibida inicialmente.

Siguiendo a García de Enterría, pueden distinguirse varias clases de autorizaciones:

a) Autorizaciones *simples*, las que se proponen únicamente controlar la actividad autorizada y, cuanto más, acotarla de manera negativa dentro de ciertos límites; *operativas*, las que sin renunciar a la función primera de control pretenden ir más allá, orientando positivamente la actividad del titular, en la dirección ya definida por planes o programas sectoriales, o bien por la propia norma en cada caso aplicable.

b) Autorizaciones por *operación*, en las que la relación administración-sujeto autorizado no crea ningún vínculo estable entre las partes; de *funcionamiento*, en las que la autorización dura cuanto se prolongue la actividad autorizada.

c) Autorizaciones *regladas*, las que se ajustan sustancialmente al esquema tradicional de derecho preexistente; *discrecionales*, en las que la autoridad puede imponer en su momento condiciones determinadas o cargas.

d) Autorizaciones *personales*, en las que el centro de atención se sitúa en la persona del peticionario, sus cualidades personales, cuya valoración desde la perspectiva del interés público en juego hace viable el otorgamiento de la autorización. Se exige que la actividad autorizada se ejercite por el titular de la autorización, y en caso contrario deberá existir la autorización de la administración. La transmisión de la autorización no puede hacerse de manera libre, están sometidos a un plazo determinado y opera la revocación cuando las condiciones personales han desaparecido; *reales*, en las que lo decisivo son las condiciones del objeto, no existen limitaciones en su transmisión, siendo suficiente el informe a la autoridad; en las *mixtas* los centros de atención son la persona y el objeto.

La patente guarda semejanza con la autorización personal, operativa reglada, ya que en la patente se atiende a la persona del corsario, a sus cualidades y a sus posibilidades; la patente de corso no se puede transmitir: se encuentra sometida a un plazo.

*El Privilegio.*—Es la gracia o prerrogativa de una persona liberándole de alguna carga o gravamen, o confiriéndole algún derecho del que no gozan otros.

El privilegio era otorgado por el rey en uso de sus regalías y por la patente de corso se le confiere el derecho de que no gozan otros de hostilizar a los navíos enemigos y en no ser tratados como piratas, por lo que la patente podría ser considerada como privilegio personal, temporal, oneroso, afirmativo y odioso. La patente y el privilegio se extinguen por causas análogas.



Sin embargo, pretender equiparar a la patente de corso con alguna de las figuras del Derecho Administrativo actual es difícil, ya que siempre encontramos alguna peculiaridad que nos hará dudar de si comparten la misma naturaleza, guardan una gran similitud con la autorización personal, operativa y reglada.

El corsarismo tuvo gran importancia en la defensa de las islas Baleares durante varios siglos, protegiendo nuestras costas y dando cierta seguridad al comercio marítimo y a las personas que habitaban cerca del mar, lo que ha sido reconocido públicamente por sus conciudadanos. Mallorca recuerda al corsario de mayor rango militar que ha tenido nuestro archipiélago, don Antonio Barceló, teniente general de la Armada, mediante una hermosa lápida colocada en su casa natal en la calle del Vi, núm. 12; e Ibiza, mediante su monumento *Ibiza a sus Corsarios*, erigido en el puerto en el año 1915, en el cual reza: «En lucha secular y heroica pugnaron por la Religión y por la Patria. Sea eterna y perdurable su memoria».

El corso fue finalmente abolido en la mayoría de los estados en el Congreso de París (16 de abril de 1856), y aunque muchos países no firmaron su declaración fue generalmente considerada como ley internacional válida. España tardó 32 años en aceptar esta postura mayoritaria.

En uno de los acuerdos de la segunda Conferencia de La Haya (1907) quedó fijada la transformación de mercantes en buques de guerra o su puesta al servicio de fines bélicos siempre que se cumpliesen determinados requisitos, tales como llevar distintivos exteriores propios de los buques de guerra, estar a las órdenes de comandantes que figurasen en la lista de oficiales de la Marina de Guerra, su tripulación debía hallarse sujeta a la disciplina militar y observar las leyes y costumbres de guerra y estar incluido en la lista notificada de las embarcaciones de guerra pertenecientes a la nación.





BAM *Meteorology* de arribada en Barcelona.  
(Foto: Jordi Bonet Albalat).