**LA PATENTE DE CORSO**

La patente de corso era un documento entregado por los reyes, mediante el cual su propietario tenía autorización para atacar barcos de naciones enemigas. Así su propietario se convertía en parte de la marina de guerra del país. Las patentes de corso fueron muy utilizadas entre los siglos XV y XIX, cuando las naciones no podían costearse marinas de guerra propias. Inglaterra y Francia las utilizaron mucho. España hizo menor uso de ellas. Se abolieron en 1856 por el Tratado de Paris. La patente de corso daba una serie de derechos a sus propietarios. Podían utilizar los puertos de la nación que la otorgaba. Tenían acceso a los suministros de una forma similar al que disponían las naves de la marina de guerra. Podían mostrársela al enemigo en caso de ser capturado y solicitar ser tratado como prisionero de guerra. También los propietarios tenían derecho a mostrarla como reclamo para el reclutamiento de su tripulación.

Para 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. En los siglos XVIII y parte del XIX, los corsarios españoles, siempre bajo la patente de corso obligatoria para ejercer, jugaron una baza muy importante, hicieron la función de flota de guerra al servicio de la Corona. Fueron imprescindibles como guardacostas, ya que era materialmente imposible contar con una escuadra capaz de proteger tantas millas de costa y rutas marítimas. De este modo se beneficiaba el corsario, que recibía una buena parte del botín y la Corona que no gastaba ningún dinero y obtenía a su vez parte del botín.

En tiempos de Felipe IV, los comerciantes que sufrían continuos saqueos, podían con la patente de corso, cambiar el papel de presa por el de cazador. La ordenación de patentes se regularon en otras Ordenanzas que ampliaban los cometidos del corsario, normalmente cuando el país se encontraba en guerra.

Las patentes de corso dadas a particulares fueron muy útiles para el mantenimiento de las rutas comerciales. Los ingleses siempre tuvieron dificultad para ejercer el contrabando. Una de las principales causas de la “Guerra de la Oreja de Jenkins”, fue la captura continua de mercantes ingleses por parte de guardacostas corsarios. Los mercantes ingleses por medio del contrabando hacían comercio ilegal en aguas españolas de América y debido a las presiones de los comerciantes ingleses, el gobierno británico tuvo que declarar la guerra a España.

El particular que quería dedicarse al corso debía en primer lugar recurrir al Comandante Militar de Marina de la provincia de donde fuera. Allí tendría que figurar en un registro donde se anotaría la embarcación que fuera destinada, con todo su armamento y pertrechos, su dotación y las fianzas abonadas para el aseguramiento de la buena conducta según las Ordenanzas, y para asegurar que no cometería corso contra embarcaciones de bandera que no estaban en guerra con España. La patente de corso era el documento que ambas partes suscribían y que le era entregado por el Capitán General del Departamento en nombre del Rey. Sin este documento no se podía practicar el corso, ya que de ser así se les consideraba piratas.

Una vez obtenida la obligatoria Patente, el Comandante militar de marina de la provincia facilitaba hombres y pertrechos en caso de necesitarse. El barco corsario en caso de requerir más dotación, podía llevar hasta una cuarta parte como máximo de marineros de la Real Armada, siempre que esta no los necesitara en ese momento. El resto serían aportados por el dueño de la patente, y tenían que ser hábiles en el manejo de las armas y la navegación. En caso de que el corsario no pudiera obtener artillería, pólvora o armas, los arsenales de la Armada podían vendérselos a precio de coste, siempre que los barcos del Rey no lo necesitasen.

Dado que el personal militar de la Real Armada podía dedicarse al corso en barcos privados, podía ascender como si estuviese en un barco militar. Si el capitán de un barco corsario privado pertenecía a la Armada, el nombre del barco tenía que llevar detrás de su nombre la coletilla “Real”, para diferenciarlo de los corsarios con capitán particular. Los tripulantes corsarios gozaban del fuero de la marina que les permitía el uso de armas y otros privilegios de la Armada mientras estuvieran en este servicio. En caso de muerte, sus viudas podían acogerse a una pensión, y si eran heridos podían ser tratados en las instalaciones de la Armada a la que perteneciera.

Los corsarios, además de quedarse con lo que sacaran de la venta de un barco y la carga, recibían bonificaciones de la Tesorería de Marina del Departamento correspondiente por los pertrechos particulares del barco apresado: si era de un bajel de guerra, por cada cañón de más de doce libras, se recibía 1200 reales. Si era de menos, 800 reales. Por un prisionero 200 reales. Si el bajel era corsario recibían 900 reales por cada cañón de más de 12 libras, 600 si era de menos, y 160 por prisionero. Esto demostraba que era más difícil atrapar un barco militar que uno privado. Además se daba más bonificación si el barco apresado era de guerra y había sido tomado al abordaje. Los ingleses siempre temían el abordaje y confiaban más en su artillería.

De la venta de la presa, una quinta parte tributaba al Rey. Del resto se hacían dos partes. Una de ellas se dividía en tres quintos que correspondían a la tripulación. La otra parte para la oficialidad. No se permitía el saqueo de la carga de una presa. Esta se llevaba sin tocar a puerto, donde un auditor daba cuenta de lo apresado y del dinero que se obtenía por ello, bajo pena de ser juzgado o la retirada de la Patente. Las autoridades portuarias interrogaban al capitán del barco apresado y del corsario para tener la certeza del buen apresamiento, y de que no hubiera ninguna irregularidad en la acción. También era delito maltratar a los prisioneros o dejarlos abandonados. Estos debían entregarse al Gobernador de la plaza en la que se encontraran.