

PRESENTACIÓN

El corso marítimo como actividad naval efectuada por los particulares en tiempo de guerra o de represalias, ha merecido diversos esfuerzos dentro de la literatura jurídica tanto mexicana como internacional. El corso se utilizaba como instrumento para causar, en vía de represalia, daños al enemigo. En este sentido, el corso cumple una función de apoyo y suplencia del Estado. El corso nace en la Edad Media derivado de la práctica feudal de las represalias; era una reacción ante la injusticia.

Antonio de Capmany, al comentar la ordenanza de corso de 1356, decía que

Como los reyes por la forma y constitución de sus Estados no eran dueños de disponer de los subsidios de sus vasallos como de un fondo permanente de su erario, carecían de medios para mantener de continuo una armada real. Por consiguiente el corso de los particulares, atraídos de la esperanza de las presas, y los armamentos temporales de los comunes y ciudades, suplían la falta de una fuerza pública para resistir ú ofender constantemente á los enemigos de la Corona.¹

Se puede afirmar que una parte importante del éxito obtenido por las flotas de Nueva España es gracias al corso caribeño.² “Aquello que no consiguió la marina real, lo lograron sus naves”.³

Podemos decir que el corso fue, dentro de la política española, un medio de participación directa de los particulares en la defensa de los intereses estatales, en este sentido, similar a la capitulación, figura utilizada durante el

¹ Véase Capmany y de Montpalau, Antonio, *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1792, t. III, p. 67.

² Pérez Mallaína Bueno, Pablo Emilio, *La política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, CSIC, 1982, p. 59. También Rodríguez, Horacio y Arguindeguy, Pablo E., *El corso rioplatense*, Argentina, Instituto Browniano, 1996, p. 31.

³ Véase López Cantos, Ángel, *Miguel Enríquez corsario boricua del siglo XVIII*, Puerto Rico, Ediciones Puerto, 1994, pp. 136-148.

proceso de descubrimiento, conquista y colonización de América en donde predominó el esfuerzo privado sobre el oficial. Es también el reflejo de las condiciones y necesidades políticas, militares, económicas y sociales de la época, de ahí su desaparición posterior.

La llegada de Felipe V duque de Anjou (1700-1746) al trono español como sucesor de Carlos II el Hechizado, quien había fallecido sin descendencia, marca el inicio de la Ilustración en España. Felipe V era nieto de Luis XIV y de María Teresa de Austria, bisnieto de Felipe IV. Una guerra de carácter general se desencadenó en Europa, con el triunfo final del monarca español. Su victoria permitió la entronización de la dinastía Borbón en España y la puesta en práctica de múltiples reformas, tanto en España como en Indias. Esto se confirmó cuando el duque de Borgoña, hermano de Felipe V, fue nombrado vicario general de los Países Bajos españoles y por la toma de posiciones de las tropas francesas en Flandes. Las potencias navales formaron en 1701 la Gran Alianza, a la que se unieron en 1703 Saboya y Portugal. La Gran Alianza declaró la guerra a Francia y España en mayo de 1702.

En 1712 cesaron las hostilidades entre Gran Bretaña, las Provincias Unidas, Francia y España, al tiempo que se iniciaron las negociaciones que llevarían al Tratado de Utrecht. En 1713 se acordó la paz entre los aliados y Francia y, poco tiempo después, con España. El tratado con los holandeses se firmó en 1714 y la paz con Portugal se materializó en 1715. Francia y Austria firmaron la paz en 1714. Mediante la paz de Utrecht, España pierde diversos territorios y se ve obligada a hacer una serie de concesiones económicas y comerciales frente a los ingleses.

A lo largo del siglo XVIII se pusieron en práctica una serie de medidas, entre tradicionales e innovadoras para tratar de poner freno al comercio ilícito. Entre tales medidas podemos señalar: los sistemas de resguardos, guardacostas reales (corsarios o de la Marina Real), creación de compañías comerciales privilegiadas que abastecieran el mercado indiano y prestaran servicios de vigilancia y represión del contrabando, vigilancia de las rutas de navegación, legislación encaminada a combatir el contrabando, gestiones diplomáticas y el corso.

El colapso del sistema de flotas y el auge del contrabando se habrán de conjugar con las reformas de la casa Borbón. Así, el régimen jurídico establecido tendría que ser actualizado para intentar hacer frente a los progresos náuticos y al desarrollo del contrabando.⁴

⁴ Véase Ávila Martel, Alamiro de y Bravo Lira, Bernardino, “Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, núm. 5, 1969, p. 136.

En el marco de las reformas borbónicas se concebía a la marina de guerra como un pilar que sostendría al Estado resultante de las reformas políticas, jurídicas y económicas. Las medidas tomadas por los borbones mostraron especial interés en la economía y en particular en la economía marítima española. “Estaban influidos, sin duda, por las prácticas arbitristas y las ideas colbertistas del seiscientos”.⁵

Hacia finales de 1706, la injerencia de Luis XIV en la política española era importante y se vio incrementada por la marcha de las campañas militares en la Guerra de Sucesión. La legislación española en materia de corso y presas recibiría, como veremos, esa influencia de manera notable y definitiva.

Por otra parte, el corso marítimo desempeñó un importante papel en la Guerra de Independencia no solamente de México sino también de Chile, Argentina, Perú y otros Estados del Cono Sur.⁶ En el caso mexicano, el 14 de julio de 1815, en Puruarán, el Supremo Gobierno Mexicano expidió un decreto abriendo el corso para mexicanos y extranjeros contra España.

México mantendría viva la práctica del corso durante el siglo XIX e intentaría utilizarlo en la Guerra de 1847 contra Estados Unidos.

España y los Estados Unidos junto con México se negarían a adherirse a la Declaración de París que buscaba la abolición del corso de 1856 por idénticas razones: la falta de una marina de guerra lo suficientemente fuerte para defender sus costas, razón válida en el caso de los dos primeros.

El presente texto ofrece una visión desde la historia del derecho al fenómeno del corso marítimo hispano-indiano, así como su presencia en el México del siglo XIX.

Óscar CRUZ BARNEY

⁵ Díaz Ordóñez, Manuel, “El reformismo borbónico y el control de la industria estratégica: el traslado de la Real Fábrica de Jarcia de Puerto Real a la Carraca”, *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, año XX, núm. 76, 2002, p. 59.

⁶ Otras naciones hispanoamericanas dictaron disposiciones relativas al corso. Sabemos que el 18 de noviembre de 1816 se expidieron unas ordenanzas de corso en Buenos Aires, Argentina, Véase A. G. N. Bienes Nacionales, año 1815, vol. 1537, exp. 3, seguido de un Reglamento Provisional de Corso de 15 de mayo de 1817. Véase Rodríguez, Horacio y Arguindeguy, Pablo E., *El corso rioplatense*, Argentina, Instituto Browniano, 1996. El 20 de noviembre de 1817 se expidió un Reglamento de Corso chileno. Véase Ávila Martel, Alamiro, “Las presas marítimas en el derecho patrio chileno”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, núm. 7, 1978, p. 173.