

EL CORSO EN EL DERECHO CHILENO

*Lizandro Godoy Araneda **

El armado de corsarios chilenos, es un tema que no es de tratamiento habitual en las cátedras de historia nacional y cuando se le menciona, es más bien haciendo referencia a una situación puntual y determinada poniendo el acento más en el aspecto anecdótico de la misma que entrando a un análisis de los alcances que tuvo esta institución en nuestro país. Si el tema del corso en general es poco tratado, el aspecto que dice relación con la regulación particular que a su respecto se dictó lo es muchísimo menos. No obstante lo señalado, resulta de sumo interés conocer el aspecto regulatorio de esta actividad, por cuanto el examen de las normas dictadas permite colegir con cierta fidelidad cómo eran las situaciones que ese derecho vino a disciplinar. En el desarrollo de este tema, he pretendido evitar, dentro de lo posible, la referencia a campañas corsarias o a hechos puntuales, lo cual ha resultado particularmente difícil debido a que existen muchos acontecimientos de interés que podrían reseñarse. En beneficio del espacio, se ha renunciado a hacer un análisis de cada cuerpo normativo y tan sólo se harán sucintas referencias al momento histórico en que son dictados y sus principales alcances y características.

El período anterior a 1810 está marcado por la visita a nuestras costas de numerosas expediciones corsarias, principalmente inglesas y holandesas, entre las que destacan la comandada por Drake en 1558, Cavendish y De Cordes, entre otras.

En este período no se armaron corsarios en Chile, tan sólo los Virreyes del Perú otorgaron algunas patentes de corso para defenderse las costas de ataques de corsarios armados por potencias enemigas. A los corsarios americanos les era aplicable la legislación española que estaba compuesta por las ordenanzas españolas sobre la materia. España dictó los siguientes ordenamientos de corso: ordenanzas de corso de 1356, 1621, 1674, 1702, 1716, 1718, 1734, 1739, 1751, proyecto de 1754, 1762, 1778, 1779, 1794, 1796 y 1801.¹ Algunas de ellas fueron dictadas especialmente para Las Indias, otras tuvieron vigor tanto en la península como en América durante muchos años, sirviendo además de modelo a la reglamentación que en su momento se dictaría para los corsarios americanos que se armaron durante las luchas de emancipación librada contra España.

En el año 1812, para encauzar el gobierno de don José Miguel Carrera, se elabora y aprueba un reglamento constitucional provisorio. Este reglamento constitucional provisorio es el primer cuerpo regulatorio propiamente nacional que contiene una referencia a la facultad de armar buques en corso. En efecto, en sus artículos VII y VIII eleva al corso como uno de “los grandes negocios que interesen la seguridad de la Patria” y por lo mismo, para su ejercicio, exige no sólo la intervención del gobierno sino que además, el dictamen favorable del senado.

De lo expuesto surge la pregunta ¿Por qué el constituyente de 1812 elevó a rango constitucional la concesión de patentes de corso? Hay quienes han visto en esta inclusión la intención de proveerse un método de lucha en el mar ante la carencia de una escuadra estatal. Personalmente creo, que más bien se debió a la influencia de la constitución de los Estados Unidos de 1787 que en el número 11 de su octava sección contemplaba una norma idéntica.² Cabe agregar que, en caso contrario, se habrían otorgado patentes de corso y alistado buques corsarios para atacar a las fuerzas españolas en el mar, lo cual no se hizo. De hecho, en esta

época (1812-1814), la actividad del corso en Chile es prácticamente nula, razón por la cual el control del mar por parte de España es total, lo que le permite desembarcar sus fuerzas sin perturbación alguna y terminar con la Patria Vieja en Rancagua. Un autor refiere la existencia de una patente de corso en 1814, la que habría sido extendida por don José Miguel Carrera y Julián Uribe en su calidad de miembros de la Junta de Gobierno, pero no otorga más detalles al respecto.³

Durante el período conocido como La Reconquista, figura tan sólo la expedición corsaria chileno-argentina realizada por el Comodoro Guillermo Brown, escuadrilla que incursionó en nuestras aguas llegando incluso a atacar El Callao, logrando levantar el bloqueo español en Valparaíso, dando de este modo un breve respiro a la crítica situación marítima nacional, amén de levantar la moral de los patriotas y confundir a las autoridades realistas, que desde tal día temieron un ataque combinado por mar y tierra de las fuerzas de que se preparaban al otro lado de Los Andes.

El período que va entre 1817 y 1822 es el más activo en cuando a empresas corsarias, se armaron numerosas naves en corso, se extendieron patentes de corso, se hicieron numerosas capturas y las más altas autoridades de la República participaron tanto en las decisiones relativas a esta actividad, como en el reparto mismo de las presas hechas por los corsarios. En efecto, el propio Director Supremo don Bernardo O'Higgins eleva varias solicitudes al senado para que se le fije su participación en las presas hechas por corsarios en su calidad de juez superior de presas.⁴

Para regular la actividad corsaria en este período, el día 20 de noviembre de 1817, se aprobó por el gobierno de don Bernardo O'Higgins un reglamento provisional de corso que lo nombra extensa y pormenorizadamente. Este cuerpo normativo, era una reproducción casi idéntica del dictado en Argentina el 15 de mayo del mismo año, el que a su vez, se hallaba fundado íntegramente en la ordenanza española de corso de 1801.

Este reglamento contenía 46 artículos, además de disposiciones relativas a la disciplina naval que era aplicable a los buques corsarios y de la Escuadra, la que se caracteriza por establecer durísimas penas en contra de los que transgredieren sus disposiciones.⁵ En estos preceptos se establecían los requisitos para conceder patentes de corso, las penas aplicables a los corsarios por determinados delitos, los honores y privilegios que les correspondían en su calidad de tales, entre otras materias. Respecto a los honores que se les reconocen, llama la atención el hecho de que en los nombramientos de los capitanes corsarios, les reconocieran la calidad de comandantes en corso, otorgándoseles con ello los mismos honores, fueros y privilegios que a sus homónimos en la marina de guerra.⁶ Relacionado con lo anterior, puede referirse el caso del Comandante Corsario don Juan Illingworth, comandante del *Rosa de los Andes* de propiedad del Ejército Unido, a quien, inclusive se le concedió el grado militar de Capitán de Corbeta de la Armada de Chile y a sus oficiales corsarios el grado de Tenientes.⁷

Tal como sucedía normalmente en los países que autorizaban el armado de corsarios, en la medida que se fortalecía la Escuadra Nacional, los corsarios iban perdiendo importancia y transformándose más bien en un agente negativo para la política nacional de defensa marítima, debido a que los marinos preferían servir a bordo de los buques corsarios que ofrecían mejores expectativas económicas, lo cual dificultaba completar las dotaciones de los buques de guerra.

En el año 1818, el Comandante General de Marina, don Manuel Blanco Encalada debió enfrentar este problema para lo cual dirigió comunicaciones al gobierno en las que

reclama una solución. Una de estas comunicaciones fechada el 18 de julio de aquel año señala: “...*los marineros extranjeros como en carácter son enteramente diferentes, que sirven a merced y son tan amigos de las cutufas, que han mirado esta oferta como un ridículo y no quieren acudir, mucho menos mientras conservan alguna esperanza de salir a la mar en corsarios particulares, a los cuales me parece que debe cerrárseles el puerto enteramente*”.⁸

Ante las solicitudes del Comandante General de Marina, el gobierno dicta un decreto de fecha 4 de agosto de 1818, reglamentando la proporción de marineros extranjeros y nacionales que podían llevar los buques mercantes y el 11 de agosto del mismo año dispone el embargo de todas las embarcaciones corsarias que se encontraban en Valparaíso, estableciéndose que sus tripulaciones serían destinadas a los buques de guerra.⁹

A pesar de lo radical de las disposiciones que contiene el decreto del 11 de agosto, éstas no fueron suficientes para evitar los males a que pretendían poner término, ya que el 28 del mismo mes, el gobierno dicta otro decreto en que conmina con multas, prisión, confiscación de bienes y destierro a los transgresores de lo dispuesto en el primero.

Pasado el año 1822 se inicia un largo período en que la actividad del corso no es tratada reglamentaria ni prácticamente. No es sino hasta 1854 en que el gobierno de Chile dicta una declaración en la que precisa la posición chilena respecto del corso, a propósito de la guerra de Crimea.¹⁰

Después de la guerra de Crimea, el 30 de marzo de 1856, se suscribe el instrumento internacional conocido como la Declaración de París, por medio del cual los estados contratantes acordaron la abolición del corso.

La Declaración de París no produce la inmediata abolición del corso marítimo pero sí marca el inicio de ésta, tanto es así, que a pesar de que varios países conservaron en sus ordenamientos la facultad de armar corsarios, rarisíma vez la utilizaron. Puede decirse que después de este hito histórico, el corso marítimo entró en definitivo desuso.

No obstante que los principios propugnados por la Declaración de París se hallaban aún frescos en la opinión pública internacional, el 26 de septiembre de 1865, nuestro país dictó un nuevo reglamento destinado a fomentar el armado de corsario y a normar sus conductas, ello ante la inminencia del conflicto que nos enfrentaría con España. Tal decisión debió ser motivada por la precariedad de nuestra fuerza naval.¹¹

Este reglamento de corso contenía veintitrés artículos y estaba basado en gran parte en el reglamento provisional de corso dictado en 1817.

No ha sido posible verificar si se armó algún corsario con patente de corso chilena durante conflicto, no obstante, las autoridades llegaron incluso a imprimir patentes de corso, dejándolas listas para ser llenadas con los datos de aquel a quien se concedieran, lo que da a entender que la intención de armar corsarios era bastante seria. De esto da testimonio una patente de corso original que se conserva en la Liga Marítima de Chile en Valparaíso.

Durante la Guerra del Pacífico, Perú y Bolivia recurrieron al corso como medio de hostigar a nuestro comercio marítimo. Para ello, el 26 de marzo de 1879, bajo la presidencia del general boliviano Hilarión Daza, Bolivia dicta un reglamento de corso intitulado “*Reglamento de corso a que deben sujetarse los capitanes de buques corsarios con patente de la República en su actual guerra contra Chile*”.¹²

Bolivia publicó este reglamento en México,¹³ invitando a particulares mexicanos a participar en las actividades de corso contra Chile. En su articulado autoriza a los corsarios para detener todo cargamento de propiedad chilena, aunque se encuentre en un buque neutral

y toda mercancía proveniente de los puertos en conflicto que no hubiere sido despachada por autoridades bolivianas.¹⁴ No se tiene noticia que alguno haya aceptado esta invitación ni tampoco si se publicó en otras naciones. De cualquier forma, constituye el último de los reglamentos o disposiciones relativas al corso que afectaron de algún modo a nuestro país, aun cuando no haya sido promulgado por las autoridades nacionales.

LISTADO DE CAPTURAS

BUQUE	FECHA	HISTORIAL
<i>Carmen</i> (bergantín)	Febrero – 1817	Abordado en Coquimbo.
<i>Diamante</i> (goleta)	6.02.1817	Convertido en transporte. Capturado por <i>El Chileno</i> . Incendiado.
<i>Pensamiento</i>	Abril 1817	Capturado por la <i>Fortuna II</i> .
<i>San Miguel</i> (bergantín)	Abril 1817	Capturado por la <i>Lautaro</i> . Con el rescate de prisioneros se pagó el saldo de la <i>Lautaro</i> .
<i>Ntra. Sra. de los Dolores</i> (fragata)	Abril 1817	Capturada por <i>El Furioso</i> , frente a Guayaquil.
<i>Machete</i> (fragata)	Nov. 1817	Capturado por <i>El Furioso</i> .
<i>Minerva</i>	Nov. 1817	Capturada por <i>La Fortuna I</i> . Vendida al gobierno.
<i>Santa María</i> (fragata)	Nov. 1817	Capturada por <i>La Fortuna II</i> .
<i>Inspectora</i> (fragata)	Mayo 1818	Capturada por <i>El Chileno</i> .

<i>Magdalena Dolores, Córdova, Elena, Consecuencia, Jerezana y Carlota</i>	Octubre 1818	Fragatas capturadas por la Primera Escuadra Nacional al mando de Don Manuel Blanco Encalada.
San Miguel (<i>bergantín</i>)	1817	Capturado por la <i>Fortuna II</i> e incendiado.
Gran Poder (<i>bergantín</i>)	1817	Capturado por la <i>Fortuna II</i> .
San Antonio (<i>bergantín</i>)	1818	Capturado por el <i>Maipú Lanzafuego</i> en Guayaquil.
Bolero (<i>bergantín</i>)	Dic. 1818	Capturado por <i>El Chileno</i> frente a Huancayo.
Resolución (<i>bergantín</i>)	Dic. 1818	Capturado por el <i>Bueras</i> .
Cazadora (<i>fragata</i>)	Marzo 1819	Capturado por <i>El Chileno</i> .
Tres Hermanas (<i>fragata</i>)	Marzo 1819	Capturado por el <i>Rosa de los Andes</i> .
Los Anheles (<i>goleta</i>)	Mayo 1818	Capturada e incendiada por el <i>Bueras</i> .
Providencia (<i>bergantín</i>)	1818	Capturada por el <i>Maipú Lanzafuego</i> .
Buena Esperanza (<i>fragata</i>)	1818	Capturada por el <i>Maipú Lanzafuego</i> .
Arauco o Carmelo (<i>bergantín</i>)	07-04-1818	Capturado en San Antonio, se escapó al día siguiente.
Empecinado (<i>bergantín</i>)	1818	Capturado por el Congreso.
Golondrina (<i>goleta</i>)	1818	Capturada por el Congreso.
San Pedro Regalado (<i>goleta</i>)	1818	Capturada por el Congreso.
Veloz (<i>bergantín</i>)	1819	Capturado por la Chacabuco. Montaba 22 cañones. Se hundió como mercante en 1863.
San Agustín (<i>bergantín</i>)	Mayo 1821	Buque ganero capturado por la escuadra y vendido en \$1.000 para pagar la tripulación.
Jesús María (<i>goleta</i>)	Mayo 1821	Igual que el anterior.
Congreso II	1821	Mercante capturado por la escuadra y vendido.
Monarca (<i>bergantín</i>)	1821	Ganero capturado por la escuadra, vendido en \$ 5.000.
Ave María (<i>goleta</i>)	1821	Capturada por la escuadra y vendida en \$ 6.000.
Mercedes (<i>goleta</i>)	1821	Transformada en lancha cañonera después de su captura por la escuadra.
Dos Amigos (<i>bergantín</i>)	1821	Capturado por la escuadra y devuelto a su dueño, naufragó en Ancud el 11.05.1853.
Peruana (<i>fragata</i>)	1820	Capturada por la escuadra en Guayaquil.
Claro	1821	Capturado por la escuadra, perdido en Ancón.
San Fernando (<i>fragata</i>)	24.07.1821	Armada con 16 cañones, capturada en El Callao.
Milagro	24.07.1821	Armada con 14 cañones, capturada en El Callao.

Carmen (<i>fragata</i>)	1821	Capturada por la escuadra. Naufragó en Valparaíso el 9 de junio de 1823.
Trujillana (<i>fragata</i>)	1821	Capturada en El Callao. Se hundió frente a Paracas el 30 de enero de 1823.
Jerezana (<i>bergantín</i>)	1819	Capturado por la escuadra en El Callao. Usado como transporte en la Expedición Libertadora.
Aguila II (<i>bergantín</i>)	27.11.1819	Capturado por la <i>O'Higgins</i> en la ría del Guayas. Transporte de la Expedición Libertadora.
Begoña (<i>fragata</i>)	27.11.1819	Capturada por la <i>O'Higgins</i> junto al anterior. Devuelta a sus dueños: la familia Urrutia- Mendiburú.
Inglés (<i>bergantín</i>)	1820	Presa capturada en El Callao. Empleado en las campañas de Chiloé.
Victoria (<i>goleta</i>)	1819	Presa empleada como brulote en 1819, contra El Callao.
Bárbara (<i>goleta</i>)	1819	Igual a la anterior.
Lucero	1819	Presa usada como brulote contra El Callao Y también como barco de explosión.
Teresana	1819	Presa usada como brulote.

Listado de patentes otorgadas por el Gobierno de Chile. Fue formado en base al referido por don Carlos López Urrutia en su obra citada y complementado por los demás antecedentes obtenidos en la investigación.

Corsarios con Patente otorgada por el Gobierno de Chile.

Clase y buque	Desplazamiento	Año	Armamento	Propietario	Historial
Falucho <i>Fortuna</i>	20	1817	--	Budge y Mac-kay	También conocido como <i>Death or Glory</i> . Abandonado después de capturar a la <i>Minerva</i> .
Bergantín <i>Chileno</i>	--	1817	12 cañones	Felipe S. de Solar	Ex <i>Adeline</i> Capturó los siguientes buques: <i>Saetas</i> , <i>Diamante</i> , <i>Inspectora</i> , <i>Balero</i> y <i>San Antonio</i> . Naufragó en Valparaíso el 4 de julio de 1819.
Fragata <i>Minerva</i>	--	1817	12 cañones	Budge y Mac-kay	Armada en Corso, después de su captura apresó al <i>Santa María</i> .

Goleta <i>Nuestra Sra. del Camen</i>	--	1818	1 cañón	Manuel A. Bosa	<i>Alias Furioso. Capturó al Nuestra Sra. de los Dolores y al Machete.</i>
Bergantín <i>Santiago Bueras</i>	200	1812	12 cañones	Gregorio Cordobés	Ex <i>Lancaster</i> . Presas: <i>Los Ángeles Resolución.</i>
Goleta <i>La Fortuna</i>	180	1817	10 cañones	Mac-kay	Ex <i>Catalina</i> . Presas: <i>San Miguel y Gran Poder.</i>
Bergantín el <i>Cachucho</i>	--	--	--	Fortel	
Bergantín <i>Maipú</i>	--	1818	--	José M. Manterola	Presas: <i>San Antonio, Lanzafuego Providencia, Buena Esperanza.</i>
Bergantín <i>Congreso</i>	--	1818	--	J.A. Turner	Presas: <i>Empecinado, Golondrina, San Pedro, Regalado.</i>
Bergantín <i>Salvaje</i>	--	--	--		Citado por Guido, no se tienen otras noticias.
Corbeta <i>Rosa de los Andes</i>	400	1818	36 cañones	Ejército Unido	Presas: <i>Tres Hermanas. Varada en Izcuané.</i>

Nota: Además de las patentes que figuran en el cuadro anterior, hubo otras que se extendieron pero que no fueron utilizadas como es el caso de las otorgadas a los armadores chilenos don Estanislao Lynch y don Felipe de Arana en 1818¹⁵ y también las extendidas al ciudadano argentino don Tomás Rosales.

* * *

* Cabo 1º Mecánico Electrónico, Radarista Aviación Naval. Licenciado en Derecho, Universidad del Mar.

1. Los textos íntegros de las ordenanzas de 1621, 1674, 1702, 1718, proyecto para Indias de 1754, 1762, 1779, 1794, 1796 y 1801 pueden consultarse en la obra “El curso marítimo en el México del siglo XIX”, del profesor Óscar Cruz Barney.

2. Constitución Política de los Estados Unidos de Norteamérica, año 1787.
3. De Avila Martel, Alamiro: “Cochrane y la Independencia del Pacífico”, Editorial Universitaria, Santiago de Chile 1976, p. 18.
4. Sesiones de los Cuerpos Legislativos T1.
5. Se establecía entre otras penas: la de cortar la mano y en caso de motín la de ser diezmados para perder la vida. Reglamento de disciplina dictado conjuntamente con el primer reglamento de corso, el 20 de noviembre de 1817.
6. Don Luis Uribe Orrego en su libro “Los Orígenes de la Marina Militar”, transcribe uno de estos nombramientos. Ob. Cit. p. 74.
7. Uribe Orrego, Luis. Ob. Cit. p. 87-101.
8. Uribe Orrego, Luis. Ob. Cit. p. 127.
9. Decreto de 11 de agosto de 1818. Boletín de leyes reducidos a las disposiciones vigentes y de interés general.
10. Decreto de 18 de julio de 1854. Boletín de leyes reducidos a las disposiciones vigentes y de interés general.
11. Uribe Orrego, Luis, Ob. Cit. p. 87-101.
12. Cruz Barney, Óscar, Ob. Cit. p. 330. “La guerra de corso en el pasado”, traducido de la “Rivista Marítima”, italiana, por E. M. A., y publicado en Revistas de Marina N° 455, pág. 553 y N° 456, pág. 719 de agosto y octubre de 1933, respectivamente.
13. Cruz Barney, Óscar. Ob. Cit. Anexos.
14. Reglamento boliviano de corso de 26 de marzo de 1879, artículo 16.
15. Luis Uribe Orrego. Ob. Cit. p. 81 y 86.