

## LOS CORSARIOS EN LA HISTORIA CHILENA\*

Hamish I. Stewart Stokes y  
Claudio Cabello Pizarro\*\*

El corsario fue hasta hace muy poco un factor importante en la guerra naval. De hecho, las marinas de guerra organizadas son, en comparación con los corsarios, instituciones relativamente recientes. Durante toda la historia, aunque la diferencia legal entre el corsario y el pirata ha sido clara, esta ha sido, sin embargo, una línea delgada, a través de la cual los participantes pudieron muchas veces deslizarse con relativa facilidad. No solamente el público en general, sino también los estudiosos, han confundido a los corsarios con los bucaneros, y a la vez ambos con los piratas, y a todos éstos con filibusteros.

Un corsario fue un buque privado armado que operaba durante tiempos de guerra en contra del comercio del enemigo. Estos buques recibían una patente de corso, que los autorizaban a tomar presos durante tiempos de guerra, y que les servía tanto como certificado oficial de represalia como de garantía de buen comportamiento. El nombre corsario cubría tanto los barcos como los hombres que navegaban en ellos. La primera patente de corso fue emitida en Inglaterra en 1293, pero solamente desde 1589 en adelante se estableció que los presos deberían ser condenados por un Tribunal del Almirantazgo y que debería haber una repartición de su valor entre la Corona y los dueños. La división generalmente se hacía sobre la base de un 10% para la Corona y el 90% para los dueños<sup>1</sup>.

Eventualmente, todas las naciones marítimas occidentales adoptaron este método para destruir el comercio de sus enemigos. Así que Francis Drake fue esencialmente un corsario durante su circunnavegación del globo, aunque no tenía una patente de corso específica para la expedición, y como el capitán John Paul Jones fuera durante la Guerra de la Independencia norteamericana, antes de que se convirtiera en un oficial de la marina regular de los Estados Unidos. El origen de las patentes de corso yace en la doctrina de represalia, donde el dueño de un buque o de mercaderías apresadas por los súbditos de otra nación, podría pedir de su propio gobierno un permiso para tomar represalias para recuperar sus pérdidas, si el otro gobierno no le había otorgado indemnizaciones en sus tribunales. Las represalias se convirtieron eventualmente en un período de beligerancia que precedía a una declaración de guerra. Cuando existía un agravio en contra de otro país por actos que había cometido, que podrían no merecer una declaración de guerra completa, la nación agraviada podía declarar un estado de represalia, y llevar a cabo operaciones navales en un nivel por debajo al de una guerra, hasta que sus quejas hubieran sido solucionadas.

Usualmente esto fue la señal para emitir patentes de corso bajo la cual los corsarios podrían atacar al comercio marítimo de la otra nación. Sobra decir que una declaración de

\* Forma parte del proyecto de investigación HUM1 289798 de la Dirección General de Investigación de la Universidad de Playa Ancha y fue presentado en la XII Jornadas de Historia de Chile en Concepción, en noviembre de 1997.

\*\* Profesores de la Universidad de Playa Ancha de Valparaíso.

<sup>1</sup> Hattendorf, John B., et. al., *British Naval Documents 1204-1960*, Naval Records Society, Londres, 1993, 131, 378, 454-5.

represalia casi invariablemente derivó en un estado de guerra completo. Así que, Francis Drake se justificaba ante los españoles que capturó durante sus operaciones en la costa americana del Pacífico, aduciendo que solamente estaba tomando represalias en contra del Rey de España por sus pérdidas algunos años antes en San Juan de Ulloa. Las represalias fueron consideradas en la Convención de la Haya de 1907, y se acordó límites estrictos sobre el empleo de la fuerza en alta mar para la recuperación de deudas contractuales.

Para cuando finalmente se establecieron armadas nacionales en forma permanente, a comienzos del siglo XVII, las autoridades muchas veces desaprobaron el corso, debido a que los mejores marineros preferían servir a bordo de los corsarios, adonde las condiciones eran mejores que en los buques de la armada oficial. En Inglaterra, para impedir esta fuga de hombres, el gobierno instituyó, en 1692, un sistema donde la Corona pasaba sus derechos a las capturas hechas por buques de la armada a las tripulaciones que realmente habían hecho las presas, estableciendo por Proclamación Real una escala de reparto, o parte de preso.

Una ley de la Reina Ana de 1708, conocida como la Ley de Cruceros, traspasaba todos los derechos de la Corona a los captores, el valor de la presa era dividido en octavos, de los cuales tres iban al capitán, uno al comandante en jefe, uno a los oficiales, uno a los suboficiales, y dos a la tripulación. Cualquier parte de la presa que no fuera reclamada pasaba a manos del Hospital Naval de Greenwich. Al mismo tiempo se extendió el sistema de tribunales de presas, que ya existía para los corsarios, al sistema de parte de presas para la armada. Durante las Guerras Napoleónicas existía un sistema eficiente y bien administrado, con reglas claras que protegían igualmente a los derechos de los captores como a los de los cautivos, siempre que hubieran obedecido a las leyes náuticas británicas<sup>2</sup>. La parte de presa, en la historia naval británica, siempre fue un importante incentivo para el reclutamiento. Muchos hombres tentados a unirse a la marina, en la esperanza de riquezas rápidas de esta fuente.

El corso fue un sistema tan eficiente de destrucción de comercio, que los franceses, principalmente aquellos de los puertos de San Malo y Dunquerque, tales como Jean Bart, y los norteamericanos hicieron gran uso de ello, tanto que todas las otras naciones del mundo fueron obligadas a seguirlos. Así se puede considerar a los corsarios como los predecesores estratégicos de los submarinos, cuando fueron usados, como en las Primera y Segunda Guerras Mundiales, para atacar a los buques mercantes del Estado enemigo. En la historia británica, el reinado de Isabel I (1558-1603) fue la época de oro de los corsarios. Los corsarios franceses fueron más activos durante el siglo que siguió a la Guerra de la Sucesión Española (1702-1713), y los corsarios norteamericanos fueron mucho más numerosos que los buques de su armada durante la Guerra de la Independencia (1775-82) y la Guerra de 1812<sup>3</sup>.

Los primeros pasos para abolir oficialmente el corso solamente se dieron en 1856, cuando Gran Bretaña, Austria, Prusia, Cerdeña y Turquía firmaron la Declaración de París. Sin embargo, los Estados Unidos, una importante nación corsario, rehusó firmar, lo que les costó muy caro durante su guerra civil cuando los corsarios sureños diezmaron la flota mercante y ballenera del norte. A pesar de que el Reino Unido fue el verdadero impulsor de la declaración, solamente anunció que ya no pagaría parte de presa después de la Segunda Guerra Mundial. Los principios de la Declaración de París fueron reafirmados durante la Conferencia de la Haya de 1907, pero se abrió una nueva puerta para el ataque a buques

<sup>2</sup> United Kingdom, High Court of Admiralty, Public Record Office, HCA 32/1205 case 5811; Hill, J.R., ed., *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford University Press, Oxford, 1995, 146.

<sup>3</sup> Crowhurst, Patrick, *The French War on Trade: Privateering 1793-1815*, Scolar Press, Londres, 1989, 1-45.

mercantes, cuando la mayoría de los estados marítimos aprobaron el uso de cruceros mercantes armados, y en las dos guerras mundiales el ataque marítimo al comercio fue un arma importante.

La diferencia entre el corso y la piratería es que piratería es el acto de tomar el control o la posesión de un barco en alta mar de aquellos que legalmente lo posean. La palabra operativa de esta definición es "legalmente", dado que la ley marítima internacional permite la declaración, por una potencia beligerante, de un bloqueo, como una razón legítima para detener a cualquier buque, no importa si es neutral o beligerante, que se sospecha que transporta contrabando. Sin este derecho legal, cada acto de este tipo sería equivalente a un acto de piratería.

La piratería fue endémica entre todas las naciones marítimas antes del nacimiento de armadas regulares. En los inicios de la historia marítima se reconoció y se acordó que el pirata era un enemigo no simplemente de una nación en particular sino de toda la humanidad. Así que podría ser castigado por los tribunales competentes de cualquier nación. Los piratas han operado naturalmente durante toda su historia en pequeños barcos rápidos, que podían alcanzar sus presas en alta mar, fuera de la interferencia de otros buques, y los capturaban por medio del abordaje. Con el desarrollo de la artillería, los piratas equiparon a sus buques con cañones, generalmente capturados de otras naves, hasta que se parecieron a pequeños buques de guerra. La edad clásica de la piratería fue a finales del Siglo XVII y a comienzos del Siglo XVIII, cuando muchos de los corsarios que operaban en las Indias Occidentales y el Océano Indico se deterioraron convirtiéndose en piratas. Con la llegada a estas aguas de escuadrones organizadas de la armadas de las naciones europeas, se les extirpó gradualmente. Hoy en día, la piratería sigue existiendo, aunque en una escala muy menor, especialmente en los mares alrededor de Borneo e Indonesia, debido en parte a las disputas sobre la soberanía y en parte a la facilidad para esconderse en costas cubiertas de jungla.

Los bucaneros o filibusteros, conocidos entre sí por el romántico nombre de la "Hermandad de la Costa", fueron marineros de todas las nacionalidades que navegaban por su propia cuenta en el Caribe y el Pacífico durante el Siglo XVII. Se auto-proclamaron corsarios, pero dado que rara vez portaban una patente de corso válida, solamente se diferenciaban de los piratas por el hecho de que solamente atacaban a barcos y posesiones españoles. Justificaban sus acciones por la negativa de España de reconocer el derecho de los demás países, con la excepción de Portugal, de establecerse en las Américas. El dicho español: "No hay paz más allá de la línea", refiriéndose a la línea trazada por el Tratado de Tordesillas, ejemplifica esta actitud<sup>4</sup>. La palabra bucanero viene del boucan o parrilla que se usaba para secar carne de vacuno, mientras que filibustero viene de la palabra filibustier, ambas de origen francés.

Los bucaneros se inspiraban en las actividades de los corsarios isabelinos y aparecieron en el Caribe después de la captura de Jamaica por los ingleses en 1655, y más tarde en el Pacífico. Los grupos originales consistieron en aventureros de todos tipos y fueron organizados en un ejército eficiente por Henry Morgan para capturar a Panamá en 1671. De hecho, los bucaneros a diferencia de los piratas convencionales, operaban más como infantería en tierra, atacando ciudades españolas, que como marineros en alta mar, persiguiendo presas<sup>5</sup>. A pesar de esto fueron excelentes marineros e incluyeron algunos

<sup>4</sup> Stewart Stokes, Hamish I., "La Reacción Europea al Tratado de Tordesillas", *Actas Americanas*, Año 1. N° 2, 1994, 56.

<sup>5</sup> Pope, Dudley, *Harry Morgan's Way: The Biography of Sir Henry Morgan 1635-1684*, The Alison Press, Londres, 1977, 50-2, 57-9.

personajes excepcionales, tales como Bartholomew Sharp, William Dampier, Alexander Selkirk, Basil Ringrose y Lionel Wafer. El comienzo de la guerra europea generalizada en 1689 terminó con los bucaneros, convirtiéndolos en corsarios legítimos.

Chile sufrió severamente de los ataques tanto de corsarios como de piratas durante la Colonia. Llegada la independencia adoptó las reglas británicas, convirtiéndose en una activa nación corsario. En la década de los sesenta del siglo pasado, durante la guerra con España, una vez más se preparó para emitir patentes de corso.

Las operaciones de los ingleses en aguas chilenas durante el Siglo XVI caen dentro del marco de las operaciones de corso, aunque la corona Española consideraba a cualquier navegante que penetraba al Pacífico como un pirata, y había ordenado a las autoridades locales tratarlos como si lo fueran. Estas actividades comienzan con el paso de Francis Drake por el Estrecho de Magallanes en 1578. En ese momento Inglaterra y España estaban oficialmente en paz, pero ya existía un estado de tal tensión entre ellos que se puede considerar que existía un estado de represalia. Como resultado la Reina había retirado su anterior prohibición al plan, y probablemente invirtió dinero en la expedición. Aunque el viaje de Drake tenía objetivos estratégicos que reflejaban las ambiciones comerciales y coloniales de los líderes ingleses en la región meridional de América del Sur, fue una continuación natural de los ataques de represalia y saqueo a Panamá de los años anteriores<sup>6</sup>.

Las expediciones de Thomas Cavendish de 1587 y de Richard Hawkins en 1593, para mencionar sólo aquellos que lograron pasar el Estrecho, ya que ocurrieron durante tiempos de guerra, no tenían la dudosa calidad de aquella de Drake. Sin embargo, esto no cambió la posición española de considerarlas como piratas. Cavendish logró apoderarse del galeón anual de Manila y volver a Inglaterra con un enorme botín. Hawkins al contrario fue capturado y solamente la caballerosidad de don Beltrán de Castro, al cual se había rendido, consiguió salvarle la vida. Las autoridades en Lima, siguiendo las instrucciones de las autoridades metropolitanas, lo condenaron a muerte y Castro mucho tuvo que luchar para cumplir su palabra. Aunque Castro tuvo éxito al final, Hawkins fue enviado como prisionero a España, donde fue encarcelado hasta el final de la guerra de la guerra en 1604<sup>7</sup>.

Cuando terminó la Guerra Anglo-Española, desaparecieron los corsarios ingleses de las aguas del Pacífico, para ser reemplazados por los Holandeses, que si seguían en guerra con España. El auge del desarrollo de los recursos marítimos holandeses para los primeros años del Siglo XVII les permitían montar una ofensiva en contra de las posesiones españolas en Asia, Africa y América. Esto formaba parte de un plan estratégico que tenía dos propósitos. Primero, atacando a las colonias de la Corona española, no sólo la debilitaría financieramente, sino también la obligaría a desviar recursos y soldados de Flandes, el frente principal de la guerra, a Asia y América, donde su poderío naval otorgaba una sustancial ventaja a los holandeses. Segundo, el botín tomado y las conquistas que lograban hacer los holandeses, tanto en Asia como en América, fortalecían su economía. Esto fue especialmente cierto, dado que al contrario del gobierno español, la guerra colonial no representaba un cargo para el fisco holandés, ya que era de responsabilidad de inversionistas privados, y

<sup>6</sup> Ver Stewart Stokes, Hamish I., "Objetivos Estratégicos y Fuentes de Información de la Expedición de Drake al Pacífico, 1570-1577", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Volumen 24, Año 1996, 11-19.

<sup>7</sup> Salmoral, Manuel Lucena, *Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios en América*, Colecciones MAPFRE, Madrid, 1992, 113; Pérez Turrado, Gaspar, *Armadas Españolas de Indias*, Colecciones MAPFRE, Madrid, 1992, 234.

últimamente de dos empresas privadas, la Compañía de las Indias Orientales y la Compañía de las Indias Occidentales<sup>8</sup>.

Chile sufrió una serie de ataques de parte de los holandeses durante el ocaso del Siglo XVI y durante el siglo siguiente. El objetivo de estas expediciones fue de abrir el comercio con los establecimientos españoles a la fuerza y de establecer una base, equivalente a Ciudad de Cabo, adonde los buques que iban a las Indias Orientales podrían hacer escala. Los puntos en la costa de Chile seleccionados para esto fueron Valdivia y la Isla de Chiloé. La primera expedición holandesa a América fue la de Simón de Cordes y Jacobo Mahou (1598) que atacó Chiloé; siguió la flota de Oliver van Noort (1599), que saqueó Valparaíso y fue el primer holandés en circunnavegar el mundo; la de Joris van Spielbergen (1615), que pese a existir la Tregua de los Doce Años entre España y Holanda, atacó la isla Santa María, mientras al mismo tiempo sus compatriotas arrebataron el control de las Molucas a los portugueses; la de Isaac Le Mayre y Wilhelm von Schoutten (1616), que descubrieron el paso del cabo de Hornos; la de Jacobo L'Hemite (1623), que recaló en la isla de Juan Fernández, y la de Hendrick Brouwer y Elias Herckmans (1643), que atacó Chiloé e intentó afincarse en Valdivia, sin éxito. De estas seis expediciones, fueron la primera y la última lo más peligrosas para España. Fueron estas dos las que lograron, aunque fugazmente, apoderarse de las llaves del Pacífico sudamericano. La importancia que España otorgó a la zona austral se refleja en la enorme inversión que hizo en fortificar a Valdivia una vez que fue recuperada. Que al final los holandeses no tuvieron el mismo éxito que en aguas asiáticas se debe a la geografía y el clima de la zona austral, que fueron eficaces aliados, más que niveladores de fuerzas, a favor de los españoles<sup>9</sup>.

En España, al igual que en todas las demás países europeos, existía el corso, pero tuvo características especiales, que lo diferenciaba del corso inglés, francés u holandés. Aquellos países practicaban lo que se puede llamar un corso ofensivo, mientras que el español era uno defensivo. Al igual que sus colegas de otros países, los corsarios españoles fueron aventureros que voluntariamente se ofrecieron a las autoridades de su país para actuar en el mar contra los enemigos de su nación, utilizando la patente de corso. Adonde se diferenciaban de ellos fue en la teoría detrás del sistema. Según esto no pretendieron apoderarse de los bienes de súbditos de otros países, sino de recobrar lo que se consideraban perteneciente a sus compatriotas, que habían sido usurpados violentamente o mediante la práctica del contrabando. El hecho que las Indias fueron una donación papal a los reyes de España les permitía considerar que todo tipo de comercio de los extranjeros con las colonias españolas era una violación de monopolio comercial establecido por la Corona y un robo a los intereses de los súbditos de Su Católica Majestad. los corsarios españoles se consideraron así los ejecutores de una actividad justiciera, amparada en el derecho de represalia, como era de restituir a sus propietarios legítimos lo hurtado por otros. Se abstuvieron por ello de atacar las plazas inglesas de Norteamérica y sus mercantes, limitándose a operar dentro del espacio que legítimamente le correspondía al rey de España.

El carácter defensivo hizo que estos corsarios hispanos centraran sus esfuerzos en la represión del contrabando, convirtiéndose en una especie de brazo auxiliar de la marina española. De aquí que su campo de actuación fuera fundamentalmente el Caribe, a lo sumo el

<sup>8</sup> Parker, Geoffrey, *El Ejército de Flandes y el Camino Español*, Biblioteca de la Revista de Occidente, Madrid, 1976, 165-170; Martín Acosta, María Emelina, *El Dinero Americano y la Política del Imperio*, Colecciones MAPFRE, Madrid 1992, 255; Boxer, C.R. *The Dutch Seaborne Empire*, Penguin, Londres, 1973, 53-5.

<sup>9</sup> Vazquez de Acuña y Isidoro García del Postigo, *Las Incursiones Corsarias Holandesas en Chiloé*, Editorial Universitaria, Santiago, 1992, 10-11; Salmoral, 123-24.

Atlántico sur, y sólo esporádicamente la costa del Pacífico americano. El corso español en América no tuvo características propias hasta el último cuarto del siglo XVII. Hasta entonces estuvo vinculado al corso general de España, cuya regulación servía para las Indias. Fue a partir de 1652 que se produjo la separación entre el corso metropolitano y el indiano cuando la Corona resolvió otorgar solamente patentes de corso para operaciones en el Mediterráneo o en las costas atlánticas de España, prohibiendo que los corsarios se acercaran a las costas de Brasil o de las Indias. La desestabilización del comercio marítimo en el Caribe, producida a raíz de la conquista inglesa de Jamaica en 1655, hizo aconsejable autorizar un corso indiano, para el cual se dieron las Ordenanzas de 1674. Eran disposiciones dirigidas especialmente al corso americano, desvinculado del metropolitano, como se indica específicamente en el prólogo, y fueron no sólo las primeras para un corso propiamente americano, sino que además tuvieron vigencia para América durante muchos años, ya que las posteriores no las invalidaron. Uno de los artículos más interesantes era el que revaluaba el oficio de corsario, tan despreciado por la corona Española, que siempre lo había tildado de semi-piratería, señalando "que a los cabos, soldados y marineros de los navíos que salieron de corso y fueron embarcados en ellos les serán reputados los servicios que hubieren en los corsos, como si los hicieran en mi Armada y flotas de Indias", y que quienes se distinguieran en dicha actividad podrían acceder incluso a condecoraciones<sup>10</sup>.

A comienzos del Siglo XVIII, el corso español se había extendido ya al Pacífico. A principios de 1726 los holandeses enviaron cuatro naves a los puertos del Pacífico americano. Una se perdió, pero las otras tres pasaron el Cabo de Hornos: Flesingés, San Luis y San Francisco. El virrey de Perú, Marqués de Castelfuerte, dio patente de corso a Santiago de Salavarría para capturar aquellas naves, y éste logró apresar al San Luis en Coquimbo. El Flesingés se entregó a las autoridades en Nazca, tras recorrer la costa chilena y peruana. El San Francisco volvió al Atlántico y fue luego apresado en Tierra Firme por las guardacostas del Conde de Clavijo. Los géneros del San Luis fueron rematados en 264,580 pesos, que sumados al valor del buque y su armamento ascendieron a un total de 405.934 pesos y tres reales. Se trataba de un buque de tonelaje mediano, que estaba armado con 34 cañones y llevaba 115 tripulantes<sup>11</sup>.

A fines de la etapa colonial ya eran numerosos los barcos extranjeros que hacían el comercio ilegal en las costas chilenas. A los acostumbrados buques ingleses, holandeses y franceses del pasado, ya se había añadido buques norteamericanos. Operaban generalmente con el apoyo de los criollos chilenos, que veían los intentos de las autoridades españolas de interferir como una demostración más de la arrogancia del sistema colonial español. Entonces, fue absolutamente natural que entre las primeras acciones de la Junta de Gobierno, que se instaló el 18 de septiembre de 1810, estuvo la declaración de la apertura de los puertos chilenos al comercio mundial. Empero, la Junta cometió un grave error estratégico, pues no había hecho preparativo alguno para dominar el mar, dejando así abierto a los realistas la más fácil ruta de acceso y comunicación. Es cierto que en ese momento habría sido muy difícil crear una escuadra chilena, dado la falta tanto de marineros y oficiales chilenos experimentados como de los barcos necesarios. Sin embargo, se podría haber reclutado una escuadrilla corsaria, ya que los mercantes norteamericanos habrían aceptado gustosos los patentes de la Junta. Pero esa visión la tuvo el Virrey del Perú que decretó el corso y así tomó a su servicio a los mismos capitanes que meses antes había perseguido como

<sup>10</sup> Salmoral, 256.

<sup>11</sup> Salmoral, 264.

contrabandistas. La destrucción de la Patria Vieja no se debe buscar en la derrota de Rancagua, o las discrepancias entre O'Higgins y Carrera, sino en la renuncia al control del mar.

El Virrey Abascal, dueño del mar, bloqueó a Valparaíso con el *Vulture* y el *Warren* destruyendo toda esperanza de libre comercio. Luego organizó una flotilla que después de recalar en Valdivia y Chiloé, ancló en San Vicente desembarcando sus tropas en Lenga. Con la derrota de las milicias de Talcahuano, el almirante español Don Antonio Pareja pudo ocupar Concepción y avanzar al norte ocupando Chillán<sup>12</sup>. A pesar de todo las medidas que ahora tomaron los patriotas chilenos, los realistas seguían dominando el mar. Solamente la llegada a Valparaíso el 13 de marzo de 1813 de la fragata norteamericana *Essex*, con la misión de proteger el comercio norteamericano y de destruir la flota ballenera británica, logró aliviar en cierta medida la situación, ya que su sola presencia logró levantar el bloqueo a Valparaíso y reabrir el libre comercio. La captura de *Essex*, el 28 de marzo de 1814, frente a Valparaíso, por la fragata *Phoebe* y la corbeta *Cherub* de la Marina Real, dejó de nuevo sin protección a los patriotas. Los realistas se reforzaron con tropas traídas por mar desde Perú y con la Asia desde España, que les permitió avanzar, derrotar a O'Higgins en Rancagua y reconquistar a Chile<sup>13</sup>.

Los años más negros para los patriotas de Hispanoamérica fueron 1815 y 1816. Con el fin de las Guerras Napoleónicas, España estuvo en condiciones de enviar refuerzos a los realistas, que iban de una victoria a otra en todo el continente. En 1815, con los emigrados chilenos y los soldados del ejército patriota de Buenos Aires, San Martín empezó a formar en Mendoza una fuerza para la liberación de Chile. Con la intención de desviar la atención de los realistas de los preparativos, atacar e interrumpir el comercio y liberar a los prisioneros chilenos de las Islas de Juan Fernández, el gobierno revolucionario de Buenos Aires decide reactualizar un plan anterior de enviar una Escuadra al Pacífico. La formación de una Flota en Buenos Aires ya había cambiado el curso de la guerra en la región de la Plata. La primera intención fue enviar la Escuadra Nacional al Pacífico, pero el estado financiero del gobierno de Buenos Aires no lo permitía. En cambio se decidió autorizar una expedición corsario bajo el mando de William Brown, un marino irlandés que se había distinguido contra los españoles en Montevideo.

El corso ya estaba bien establecido en Buenos Aires, mucho antes de que se le legalizó por medio de un decreto fechado el 18 de noviembre de 1816. Seis meses más tarde, otro decreto, cuidadosamente redactado y promulgado el 15 de mayo de 1817, reglamentaba definitivamente las operaciones de los corsarios, distinguiendo con precisión entre corsario y pirata y estableciendo definitivamente las obligaciones de quienes aceptaron patentes del gobierno de Buenos Aires. Quedaba en claro el trato que debía darse a los prisioneros, la obligación de batirse bajo la bandera azul y blanco, la obligación de comunicar al puerto de salida las incidencias de la empresa y, la regla, que sería violada muchas veces, de no atacar ninguna nave que no llevara la bandera española. Finalmente, pero muy importante, especialmente en el derecho internacional, se organizó tribunales de presas que tenían la responsabilidad de decidir si las capturas fueron válidas, y a los cuales aquellas personas cuyos barcos fueron capturados pudieran apelar<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> López Urrutia, Carlos, *Breve Historia Naval de Chile*, Editorial Francisco de Aguirre, Santiago, 1976, 26; Worcester, Donald E., *El Poder Naval y la Independencia de Chile*, Editorial Francisco de Aguirre, Santiago, 1971, 6-7.

<sup>13</sup> Worcester, 14-15; Henderson, James, *The Frigates*, Dodd, Mead & Co., Nueva York, 1971, 146-151.

<sup>14</sup> López Urrutia, Carlos, *La Escuadra Chilena en México - 1822*, Editorial Francisco de Aguirre, Santiago, 1971, 78.

A fines de octubre de 1815 zarpó la expedición corsaria al mando de Brown que consistía en cuatro buques. Entre los tripulantes había un gran número de chilenos. El *Uribe*, que naufragó cerca del Cabo de Hornos, estaba tripulado totalmente por chilenos, y en el *Halcón* la gran mayoría de los marineros eran también chilenos. En este buque iba el grueso de las tropas de desembarco al mando de don Ramón Freire, que consistía en dragones chilenos.

Los tres buques que si lograron llegar al Pacífico dieron un magnífico ejemplo de los resultados que el empleo de corsarios puede producir. Aunque no lograron liberar a los chilenos encarcelados en Juan Fernández, principalmente debido a la partida del *Uribe*, si lograron detener el comercio español en el Pacífico. Las pérdidas causadas a los comerciantes de Lima fueron enormes. Los realistas en Chile ya no solamente tenían que temer un ataque a través de la cordillera, ya estaban convencidos que otra expedición patriota los atacaría por el mar. San Martín, por su parte, hizo circular rumores de que se preparaba una expedición en Buenos Aires que atacaría Concepción y San Vicente, en cooperación con la travesía de los Andes por su ejército<sup>15</sup>.

Inmediatamente después de la victoria de Chacabuco, O'Higgins emprendió la creación de una Escuadra Nacional capaz de ganar y mantener el control del mar, y de escoltar y proteger una expedición militar al Perú. Paralelamente al desarrollo y organización de una fuerza naval regular, particulares, principalmente en los puertos de Valparaíso y Coquimbo, alentados por las posibilidades de fabulosas ganancias, iniciaron la armazón de corsarios.

En Chile la creación de los corsarios se debió más que nada al éxito obtenido por tres ingleses, los capitanes James y MacKay, y el ex-guardia marina Budge. En los primeros días de 1817, llegó a Valparaíso un buque neutral, trayendo la noticia de que la *Minerva*, uno de los transportes del convoy que bajo escolta de la *Esmeralda* saliera de Cádiz en mayo de ese mismo año, se encontraba en Arica, ocupada en desembarcar el valioso cargamento que portaba. Con esta noticia, los tres socios pidieron un patente de corso y decidieron emplear los últimos recursos que les quedaban en armar un viejo lanchón con una vela latina, que denominaron *La Fortuna* o *Death or Glory*. Salieron hacia Arica, capturaron a la *Minerva* y la usaron para continuar el corso.

El éxito obtenido fue el aliciente que se necesitaba para que muchos corsarios chilenos invadieran el Pacífico. En pocos meses el comercio español desapareció del Pacífico, encerrándose en El Callao. Atacaron poblaciones costeras desde Chiloé a Panamá y algunos se aventuraron a las costas de California y México. El corsario *Rosa de los Andes* combatió con las fragatas *Piedad* y *Prueba*; capturó numerosos pueblos; sus tropas de desembarco cruzaron a pie el istmo de Panamá y limpiaron de realistas parte de la costa de la actual Colombia. Corsarios chileno-argentinos operaron en el Caribe y el francés Bouchard, al servicio de la Argentina, dio la vuelta al mundo bloqueando de paso Manila, recuperando un buque capturado por amotinados en Hawai y capturando la ciudad de Monterrey en la Alta California<sup>16</sup>. (ver figura 1)

La práctica en materia de presas, que se aplicaba igualmente a los corsarios como a la Escuadra Nacional, seguía inicialmente la Recopilación de Leyes de Indias, hasta la dictación del Reglamento provisional de Corso de 10 de noviembre de 1817, cuyas normas

<sup>15</sup> Worcester, 22-5.

<sup>16</sup> Uribe Orrego, Luis, *Nuestra Marina Mercante: su organización y campañas durante la guerra de la independencia*, Valparaíso, 1910, 57; López Urrutia, *La Escuadra Chilena...*, 79-87.

fueron modificadas por un Senado Consulto de 1821 respecto a la constitución del Tribunal y el procedimiento.

Con el reglamento provisional, Chile adoptó el sistema inglés, y esto se aplicó también en la distribución de presas y el comportamiento de corsarios. Los bienes aprehendidos y declarados "buenas presas", según el procedimiento pertinente, eran adjudicadas entre los aprehensores y el Estado de Chile: la totalidad para aquellos, en caso de buques de guerra, y el cincuenta por ciento cuando se trataba de barcos mercantes, quedando la otra mitad para el Estado, deducido un sexto y más tarde un décimo para el Director Supremo.

Se consideraba "buena presa" toda la propiedad enemiga capturada en el mar, tanto en alta mar, como en la costa y en los puertos, a bordo de buques de guerra, oficiales y corsarios y barcos mercantes, además que los barcos mismos. Además, siguiendo las costumbres británicas, pero a diferencia de las Ordenanzas argentinas, se consideraba "buena presa" la propiedad enemiga conducida en barcos mercantes de bandera neutral, y la propiedad neutral en el caso de que fuera una nave capturada rompiendo un bloqueo establecido según las normas del derecho internacional. Allí entraba el problema espinoso de si el bloqueo fuera un "efectivo" o solamente uno de "papel", lo que continuaría presentando problemas de interpretación para Chile durante las restantes guerras del Siglo XIX e incluso durante la Guerra Civil de 1891. Además, Chile sostuvo que la jurisdicción de presas alcanzaba a las capturas en tierra, hechas por una fuerza naval o por cooperación de una fuerza naval. Esto no era generalmente aceptado a nivel internacional, excepto por los Estados Unidos<sup>17</sup>.

El balance de los corsos emprendidos por Chile y Argentina fue positivo. El mejor bloqueo por una armada regular no habría surtido tales resultados. Además, los corsarios sirvieron como una excelente escuela para los marineros chilenos, que más tarde actuaron en la Escuadra Nacional. al mismo tiempo, el corso ayudó a financiar la guerra, un punto muy importante dada la pobreza chilena, y las dificultades financieras que tenía que enfrentar el gobierno de O'Higgins en montar y mantener la expedición a Perú. Igualmente las presas tomadas por la Escuadra Nacional bajo el mando de Cochrane financiaban los sueldos de los marineros, los que repetidas veces estaban atrasados en meses (ver figura 2). El hecho de que la escuadra pudiera seguir funcionando se debía al sistema de premios. También, los corsarios y la fuerza naval regular se complementaban. Los corsarios obligaban a la flota española a extenderse a lo largo de las costas de América, mientras que la Escuadra podía operar en forma concentrada, en contra de blancos escogidos desprotegidos. El enemigo resultaba débil en todas partes, mientras los patriotas estaban fuertes en el punto preciso.

No obstante lo anterior, el sistema de presas sí creó problemas para el Gobierno chileno; algunos de los cuales reaparecieron para dificultar la política exterior chilena muchos años después del fin de la lucha por la independencia. El primer problema fue la queja tradicional de las autoridades navales en cualquier país donde existiera el corso: el efecto que tenían los corsarios en la demanda de las tripulaciones para los barcos de la Armada. Las ganancias de los marineros a bordo de un corsario eran mucho mayores, siempre que tuvieran éxito, de lo que podría pagar el Gobierno Nacional. Toda persona con alguna experiencia marinera quería enrolarse en los corsarios, con lo que el enganche de la Escuadra se hizo difícil. Iguales dificultades se presentaban a los buques de guerra

<sup>17</sup> Ver Uribe Orrego, 55-70, para los patentes de corso; Marambio Cabrera, Augusto, *La Cuestión del Macedoniam*, editorial Andrés Bello, Santiago, 1989, 4-6; López Urrutia, *La Escuadra Chilena...*, 78-80.

extranjeros, cuyos marineros desertaban para unirse algunas veces a la Escuadra Nacional, pero la mayoría de las veces lo hacían en las naves de los corsarios. las quejas de los comandantes, y la negativa de las autoridades chilenas de devolver a los desertores, enturbiaban las relaciones entre Estados Unidos, Inglaterra y Chile. Finalmente en mayo de 1819, O'Higgins, debido a las quejas de Blanco Encalada, que 300 marineros habían desaparecido de Valparaíso, decretó el embargo de todos los corsarios surtos en Valparaíso.

Otro problema, también tradicional, fue la tendencia de algunos corsarios, cuando las presas legítimas se ponían escasas, de cruzar la línea delgada entre el corso y la piratería. Hubo casos en que tripulaciones se amotinaban o desertaban para dedicarse a la piratería. En 1821, el buque de la Escuadra Nacional, *El Araucano*, bajo el mando del capitán Simpson, estaba anclado frente a Loreto en California. El capitán y la mayor parte de la tripulación estaban en tierra preparando charqui para la Escuadra, cuando el contra maestre, que había quedado al mando de la nave, se amotinó y zarpó para dedicarse a la piratería. Desembarcó aquellos marineros que no querían ser piratas, en Puerto Escondido, quienes sufrieron grandes penurias, antes de lograr reunirse con Simpson en Loreto. *El Araucano* después de recorrer las costas de Alta California tomó refugio en Tahiti, donde fue capturado por un buque misionero inglés que le reconoció como pirata<sup>18</sup>.

Los problemas más serios y de más larga duración fueron los reclamos de los gobiernos neutrales acerca de las actividades de los corsarios y buques de la Armada nacional. El caso más importante, que duró desde la década de los años veinte hasta la del setenta del siglo pasado fue con los Estados Unidos, y se le conoce como "La Cuestión del *Macedonian*". Aunque el caso es poco conocido, afectó profundamente las relaciones entre Chile y Estados Unidos durante muchos años, creando en varias oportunidades situaciones de aguda tensión, que bien podrían haber causado una ruptura de relaciones o, lo que es aún peor, una solución de fuerza.

Se ha dado al asunto la denominación de "La Cuestión del *Macedonian*" debido a que las dos controversias involucradas tuvieron su origen en actividades comerciales en el pacífico, de un taimado traficante, el capitán Eliphalet Smith, al mando del bergantín estadounidense *Macedonian*, las que motivaron acciones de la Escuadra chilena dirigida por Lord Cochrane. Desde 1818, el capitán de *Macedonian* ayudaba a los intereses realistas en Perú. Traficaba mercaderías y armas para los españoles, bajo la protección de un pabellón neutral. También proporcionaba información sobre las fuerzas patriotas, y trasladaba importantes personajes realistas y sus bienes en su barco.

El Almirante Cochrane, sabedor de que el tráfico del *Macedonian* tenía un origen español, hizo dos presas de importantes sumas de dinero vinculadas al comercio de dicha nave. Una en la localidad de Supe y en el barco francés *La Gazelle*, en 1819, durante el primer crucero de la Escuadra chilena al Perú, y otra en Sitana, en la época de la Expedición Libertadora, en 1821. Por tales acciones de Lord Cochrane, el Gobierno de los Estados Unidos presentó sucesivamente al Gobierno de Chile dos reclamaciones oficiales, en las que sostenía que tanto los valores aprehendidos en 1819 como en 1821 pertenecían a ciudadanos estadounidenses<sup>19</sup>.

Eventualmente esta cuestión fue sometida al arbitraje del Rey de Bélgica, quien determinó que Chile tenía que pagar compensación a los ciudadanos de los Estados Unidos. En verdad, ella no fue del monto que aquellos esperaban. Una decisión al final bastante

<sup>18</sup> López Urrutia, Carlos, *Historia de la Marina de Chile*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1969, 126-7.

<sup>19</sup> Marambio Cabrera, 6-13.

salomónica. El hecho de que Chile tuvo que pagar se debió a dos razones: primero, Chile se había descuidado en no establecer en forma regular los tribunales de presas que el derecho internacional y su propia legislación le imponía, lo que dio margen a una reclamación por parte de los afectados, y segundo, un cambio en la interpretación jurídica permitió el que Chile cayera en el marco de una irregularidad legal acerca de las presas hechas en tierra por fuerzas navales<sup>20</sup>. Todo lo anterior nos muestra que a pesar de las ventajas económicas que significaba el actuar bajo patente de corso, ello no dejaba libre de problemas a los países que emplearon este sistema.

#### CORSARIOS CON PATENTE OTORGADA POR EL GOBIERNO DE CHILE

CLASE Y BUQUE	AÑO	DESPLAZAMIENTO	ARMA-MENTO	PROPIETARIO	HISTORIAL
Falucho Fortuna	1817	20	---	Budge y Mac-Kay	También conocido como Death or Glory. Abandonado después de capturar a la Minerva
Bergantín Chileno	1817	--	12 cañones	Felipe S. de Solar	Ex. Adeline. Capturó los siguientes buques: Saetas, Diamante, Inspectora, Balero y San Antonio. Naufragó en Valparaíso 4-7-1819.
Fragata Minerva	1817	--	12 cañones	Budge y Mac-Kay	Armada en corso, después de su captura apresó al Santa María
Goleta Nuestra Señora del Carmen	1818	--	1 cañón	Manuel A. Bosa	Alias Furioso. Capturó al Nuestra Señora de los Dolores y al Machete.
Bergantín Santiago Bueras	1817	200	12 cañones	Gregorio Cordovéz	Ex. Lancaster. Presas: Los Angeles Resolución.
Goleta La Fortuna	1817	180	10 cañones	Mac-Kay	Ex. Catalina. Presas: San Miguel y Gran Poder
Bergantín El Cachucho	--	--	---	Fortel	
Bergantín Maipú Lanzafuego	1818	--	---	José M. Manterola	Presas: San Antonio, Providencia, Buena Esperanza
Bergantín Congreso	1818	--	---	J. A. Turner	Presas: Empecinado, Golondrina, San Pedro, Regalado
Bergantín Salvaje	--	--	--		Citado por Guido, no se tienen otras noticias.
Corbeta Rosa de los Andes	1818	400	36 cañones	Ejército Unido	Presas: Tres Hermanas. Varado en Izcuané

Figure 1 (López Urrutia, Carlos, *Breve Historia Naval de Chile*, 53)

<sup>20</sup> Marambio Cabrera, 105-109.

**BUQUES MERCANTES CAPTURADOS, DESTRUIDOS O HUNDIDOS POR CHILENOS**

BUQUE	FECHA	HISTORIAL
Carmen (bergantín)	febrero 1817	Abordado en Coquimbo
Diamante (goleta)	6-2-1817	Convertido en transporte. Capturado por El Chileno. Incendiado
Pensamiento	abril 1817	Capturado por la Fortuna II.
San Miguel (bergantín)	abril 1817	Capturado por la Lautaro. Con el rescate de prisioneros se pagó el saldo de la Lautaro.
Nuestra Señora de los Dolores (fragata)	abril 1817	Capturada por El Furioso, frente a Guayaquil
Machete (fragata)	abril 1817	Capturado por El Furioso
Minerva	nov. 1817	Capturada por la Fortuna I. Vendida al gobierno
Santa María (fragata)	nov. 1817	Capturada por la Fortuna II
Inspectora (fragata)	mayo 1818	Capturada por El Chileno
Magdalena Dolores Córdova Elena Consecuencia Jerezana Carlota	octubre 1818	Fragatas capturadas por la Primera Escuadra Nacional al mando de Don Manuel Blanco Encalada
San Miguel (bergantín)	1817	Capturado por la Fortuna II e incendiado
Gran Poder (bergantín)	1817	Capturado por la Fortuna II
San Antonio (bergantín)	1818	Capturado por el Maipú Lanzafuego en Guayaquil
Bolero (bergantín)	dic. 1818	Capturado por El Chileno frente a Guancacho
Resolución (bergantín)	dic. 1818	Capturado por el Bueras
Cazadora (fragata)	marzo 1819	Capturado por El Chileno
Tres Hermanas (fragata)	marzo 1819	Capturada por el Rosa de los Andes
Los Anheles (goleta)	mayo 1818	Capturada e incendiada por el Bueras
Providencia (bergantín)	1818	Capturada por el Maipú Lanzafuego
Buena Esperanza (fragata)	1818	Capturada por el Maipú Lanzafuego
Araucano o Carmelo (bergantín)	7-4-1818	Capturado en San Antonio, se escapó al día siguiente.
Empecinado (bergantín)	1818	Capturado por el Congreso
Golondrina (goleta)	1818	Capturada por el Congreso
San Pedro Regalado (goleta)	1818	Capturada por el Congreso
Veloz (bergantín)	1819	Capturado por la Chacabuco. Montaba 22 cañones. Se hundió como mercante en 1863.
San Agustín (bergantín)	mayo 1821	Buque guanero capturado por la escuadra y vendido en \$1.000 para pagar la tripulación.

Continuación de la página anterior

BUQUE	FECHA	HISTORIAL
Jesús María (goleta)	mayo 1821	Igual que el anterior
Congreso II	1821	Mercante capturado por la escuadra y vendido
Monarca (bergantín)	1821	Guanero capturado por la escuadra, vendido en \$ 5.000
Ave María (goleta)	1821	Capturada por la escuadra y vendida en \$6.000
Mercedes (goleta)	1821	Transformada en lancha cañonera después de su captura por la escuadra.
Dos Amigos (bergantín)	1821	Capturado por la escuadra y devuelto a su dueño, naufragó en Ancud el 11-5-1853
Peruana (fragata)	1820	Capturado por la escuadra en Guayaquil
Claro	1821	Capturado por la escuadra, perdido en Ancón
San Fernando (fragata)	24-07-1821	Armada con 16 cañones, capturada en el Callao
Milagro	24-07-1821	Armada con 14 cañones, capturada en el Callao
Carmen (fragata)	1821	Capturada por la escuadra. Naufragó en Valparaíso el 9-6-1823
Trujillana (fragata)	1821	Capturada en el Callao. Se hundió frente a Paracas el 30-1-1823
Jerzana (bergantín)	1819	Capturada por la escuadra en el Callao. Usado como transporte en la Expedición Libertadora.
Aguila II (bergantín)	27-11-1819	Capturado por la O'Higgins en la ría de Guayas. Transporte de la Expedición Libertadora.
Begoña (fragata)	27-11-1819	Capturado por la O'Higgins junto al anterior. Devuelta a sus dueños: la familia Urrutia-Mendiburu
Inglés (bergantín)	1820	Presa capturada en el Callao. Empleado en las campañas de Chiloé
Victoria (goleta)	1819	Presa empleada como brulote en 1819, contra el Callao.
Bárbara (goleta)	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

Figure 2 (López Urrutia, Carlos, *La Escuadra Chilena en México - 1822*, 99-101)