

Juan Guillermo Prado O.
La Estrella de Valparaíso

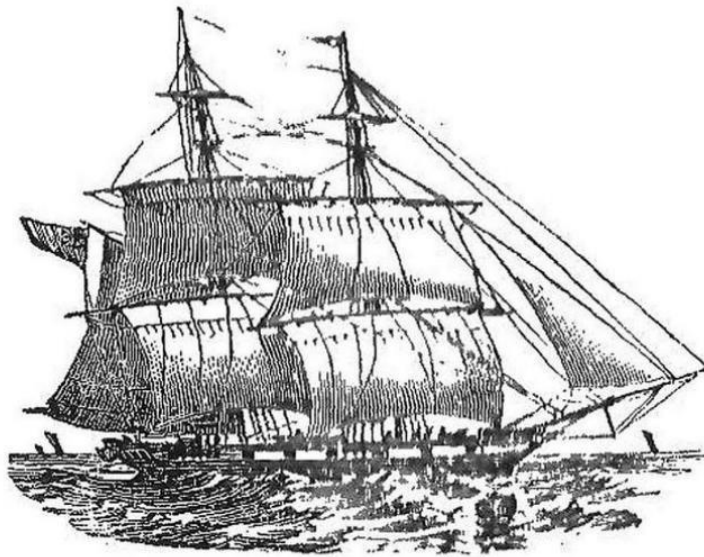
Hay aniversarios que pasan sin pena ni gloria. Por eso vale la pena recordar el cincuentenario de la Sociedad Chilena de Historia del Derecho y Derecho Romano, que mañana en el lugar de su fundación, la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso, se conmemorará con un acto público. Su primer presidente fue el profesor Alejandro Guzmán Brito, fallecido como consecuencia de la epidemia de Covid.

Recientemente, en la sede del Instituto de Chile, se realizó un homenaje a cuatro de sus socios más relevantes, dos de ellos profesores de la PUCV, Angela Cattan y Carlos Salinas Araneda, y los académicos Antonio Dougnac Rodríguez y Bernardino Bravo Lira, Premio Nacional de Historia, año 2010. Ellos fueron designados socios honorarios, la más alta distinción que entrega esta institución privada.

Pero qué tiene que ver el derecho romano, que posee miles de años de antigüedad, con nuestras leyes. Responde Felipe Vicencio Eyzaguirre, presidente de la Sociedad Chilena de Historia del Derecho y Derecho Romano: "El derecho romano es la base fundante del derecho privado nacional, se enseña en muchas universidades del país, aun cuando se percibe, hoy por hoy, cierta omisión en varias mallas curriculares universitarias, que olvidan su importancia. Nuestro derecho civil, que regula las relaciones cotidianas entre las personas, desde el nacimiento hasta la muerte, cubriendo aspectos como familia, bienes, obligaciones y contratos y las herencias, tienen sus raíces precisamente en el derecho romano".

1817

comenzaron las correrías de El Chileno, un bergantín corsario que atacó naves españolas en el Pacífico,



EL CHILENO FUE UNA NAVE CORSARIA QUE, ENTRE 1817 Y 1819, ATACÓ A LOS NAVÍOS ESPAÑOLES.

FELIPE VICENCIO, HISTORIADOR:

“La primera ley nacional fue la apertura de los puertos”

Como Inglaterra, Holanda y otras naciones de Europa, Chile, en tiempos de O'Higgins, dictó leyes que permitieron la actividad corsaria.

cho romano".

Uno de los hechos más insólitos en nuestro derecho es que en tiempos de O'Higgins se concedieron patentes de corso, así fue, durante la época de la guerra de Independencia. Mientras durante la restauración absolutista, llamada también Reconquista, hubo chilenos y argentinos que desde Buenos Aires hicieron extensos cruceros en el Pacífico para hostilizar el comercio español.

Luego, estal gobierno de O'Higgins, entre mediados de 1817 y hasta fines de 1818 hubo varias naves corsarias, hasta que se suprimió de hecho el otorgamiento de patentes en 1819. El primer buque corsario fue un lanchón a remos y con una sola vela llamado La Fortuna, alias La Muerte o La Gloria, que navegó con tres aventureros británicos, el escocés William

Mackay, y sus socios James y Budge. Benjamín Vicuña Mackenna tiene un animado relato, como eran los suyos, en el primer tomo de sus Relaciones Históricas, de 1877.

Sin embargo, el buque corsario más importante fue El Chileno, un bergantín que atacó y saqueó las naves hispanas en las costas del Pacífico entre 1817 y 1819. En sus incursiones apresó a varios barcos mercantes y hundió a otros, luego de salvar su cargamento.

Hay diferencias entre el pirata y el corsario, el primero ataca por su cuenta, sin ley, en beneficio propio y a naves de cualquier nacionalidad; el corsario, en cambio, tiene una patente de corso otorgada por un gobierno para atacar barcos enemigos en tiempos de guerra, actuando como una extensión de la marina estatal, explica Felipe Vicencio.



EL HISTORIADOR FELIPE VICENCIO, ES PROFESOR UNIVERSITARIO Y UN DESTACADO BIBLIÓFILO.

-En tiempos de la Independencia el mar fue muy significativo...

-Así es, la navegación de cabotaje y su normativa, a través de leyes, reglamen-

tos u ordenanzas, fue muy importante. Cabe precisar que la libertad de comercio y por consiguiente la apertura de nuestros puertos a ello es tan antigua como que se encuentra en los primeros pasos de nuestra emancipación. La primera ley nacional fue la apertura de los puertos. El 21 de febrero de 1811 se dictó la libertad de comercio, abriéndose los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Talcahuano y Valdivia, con esta norma legal se dio fin al monopolio español. El tema histórico-jurídico relacionado con nuestra legislación marítima está muy poco tratado por nuestros historiadores.

-¿Por qué se prohibía el desembarco nocturno?

-Esto guarda relación con la supervigilancia, la fiscalización de que la carga fuera exactamente la de-

clarada respecto al buque consignado, y no otra. Como antes resultaba compleja la fiscalización nocturna, se prohibió incluso que estando pendiente la carga y descarga de una embarcación, ninguna persona extraña pudiera pasar a los buques, con la excepción de sus oficiales. Es más, la primera legislación de 1811 de la que hemos hablado, estableció rondas nocturnas de resguardo de la bahía a través de barquillas al efecto.

-¿Qué prevalece, la capitania de puerto o la autoridad civil?

-En ciertas circunstancias, prevalece la autoridad portuaria. Su jurisdicción ha quedado fijada en los límites del mar interior, playas, roqueríos, lagos y ríos navegables dentro de su sector, extendiéndose hasta el límite del mar territorial, esto es, las doce millas. ☺



EN EL SIGLO XVIII LOS BARCOS PIRATAS USABAN BANDERAS ASÍ.