

Fragata "Berenguela" en acción.

## **DOS NAVES CHILENAS CAPTURADAS POR LA ESCUADRA ESPAÑOLA DURANTE LA GUERRA DE 1865-66**

### **I.—EL "MATIAS COUSIÑO"**

La "Revista General de Marina" de España, correspondiente al mes de octubre de 1967, entre los Temas Generales, publicó una colaboración del señor R. C. Echegaray titulada "En el Centenario de la Campaña del Pacífico", que se refiere en especial al transporte "Matías Cousiño", testigo de importantes acciones na-

vales que arboló por algún tiempo, muy dignamente, la bandera de guerra de España en sus mástiles. El trabajo histórico del señor Echegaray se funda principalmente en la obra "Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico" (1863-1867), que según él constituye una pieza al alcance de todos, para seguir de cerca los sucesos de aquella guerra, tan interesante, aleccionadora y tan triste al mismo tiempo.

Confiamos en que el autor de dicho trabajo nos excuse por presentarlo resumido a los lectores de la "Revista de Marina de Chile", ya que este activo carbonero de la Compañía de Lota tuvo actuaciones en la historia naval de nuestra Patria, muy dignas de recordarse.

Este barco llevaba el nombre de don Matías Cousiño Jorquera, industrial chileno nacido en modesta cuna en la ciudad de Santiago el año 1802 y fallecido en Buin el 27 de marzo de 1862. Hijo de don José Agustín Cousiño Zapata y de doña Josefa Jorquera, adquirió una gran fortuna, dedicándose a la minería en Atacama. En 1852 se consagró a la industria del carbón de piedra de Lota que dio origen a la actual Compañía de Lota-Schwager; y fue elegido Diputado por Petorca (1849-1852), por Quillota (1852-1855) y Senador de la República (1855-1864). Fue además el iniciador de la Sociedad Nacional de Molineros y cooperó en la construcción del ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Contrajo matrimonio en primeras nupcias con Loreto Squella Lopetegui y en segundas con Luz Gallo Zavala, viuda de Goyenechea.

Su hijo Luis Cousiño Squella nació en 1835. Falleció en el Perú el 19 de mayo de 1873. Había estudiado en el Instituto Nacional y en Europa y a su regreso se dedicó a la industria del carbón continuando la labor de su padre. Fue Diputado por Lautaro y por Santiago. Formó en esta última ciudad el parque que lleva su nombre, el cual obsequió a la capital. Contrajo matrimonio con doña Isidora Goyenechea Gallo, hija de su madrastra.

El año 1859, don Matías Cousiño encargó a los astilleros británicos de A. Mitchell y Co. en Newcastle, la construcción de un vapor de hierro de 877 toneladas, máquina a popa, tres palos y una cubierta de 210 pies de eslora, 30,7 de manga y 18,9 de puntal; su máquina de hélice era de dos cilindros y 132 caballos; construida en Hartle Pool por T. Richards & Sons. Su andar era de 11 nudos. El barco resultó bien proporcionado. Sus tres palos llevaban velas cuchillas y cangreja en el mayor; tenía un pequeño castillo y una amplia toldilla, puente y pescantes para botes salvavidas.

Cuando estalló el conflicto con España, la Compañía de Lota y Coronel, ma-

nejada a la sazón por Luis Cousiño, poseía una flota de tres vapores: "Matías Cousiño", "Antonio Varas" y "Paquete del Maule", y dos veleros: "Veleidosa" y "Adriana". Los tres vapores quedaron de inmediato al servicio del Gobierno chileno como transportes, y dos de ellos, ambos bajo supuesta bandera inglesa, fueron capturados por la Escuadra española.

★

El 27 de septiembre de 1865, seis días después de una fingida venta al súbdito británico Federico Long, zarpa el "Matías Cousiño" de Carrizal Bajo, en un extraño viaje, con escalas en Huasco y Tongoy para hacer aguada, siguiendo luego al puerto boliviano de Cobija para hacer visar por el cónsul inglés la documentación de la carga destinada a Sidney, Australia.

Mandaba el vapor el Capitán escocés Alejandro Strachan y conducía a bordo al supuesto dueño Federico Long. La tripulación se componía de 30 hombres: 17 de ellos británicos, 7 chilenos y el resto de otras nacionalidades.

Al día siguiente de la salida del "Matías Cousiño" de Tongoy, el 29 de septiembre a las ocho de la mañana, recalaba la fragata española "Berenguela" en Coquimbo. Esta, al divisar la silueta del vapor carbonero, lo persiguió a toda máquina y a la media hora hizo un primer disparo a fogueo, a lo que el "Matías" no prestó la menor atención. Vuelve a hacerse fuego desde la fragata y se iza a bordo del mercante la bandera roja de la Marina de Comercio británica, mientras prosigue su huída poniendo al viento algunas velas. A las once, la "Berenguela" le da alcance y el "Matías" reduce su andar y se detiene en espera de la embarcación de la fragata que se arriaba al mar.

Don Manuel de la Pezuela y Lobo, Comandante de la "Berenguela", confía el cargo de oficial de presa al Teniente Manuel Vial, de muy distinguida hoja de servicios. A bordo revisan los documentos del supuesto mercante inglés y queda éste capturado y se le ingresa a la Escuadra española.

En el consejo a bordo de la "Villa de Madrid" el 12 de octubre y en virtud de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, el Almirante español confirma la captura, dando cuenta de ella al Gobierno de Madrid.

El "Matías Cousiño" sigue a la Escuadra, ya con bandera española, pero su captura levanta serias protestas, algunas de ellas por los Comandantes de la fuerza británica del Pacífico, al mando del Comodoro Harvey. Y el peso de los rumores como el temor del Gobierno español a un posible conflicto con potencias europeas lo inclina a decretar la devolución del barco a su armador, así como la libertad de su Capitán y tripulación, con fecha 13 de diciembre de 1865.

Pero entonces las órdenes tardaban mucho en cruzar los mares y entretanto la guerra continuaba. El "Matías Cousiño" acompañó a la "Covadonga" en el bloqueo a Coquimbo, y poco después, el 26 de noviembre, ésta era apresada por los chilenos en la acción de Papudo. Don José Manuel Pareja se quita la vida en su camarote y Casto Méndez Núñez toma el mando de la Escuadra. El "Matías" se había convertido ya en un transporte de la Escuadra. Así llegó a Valparaíso y fue testigo del bombardeo de esa ciudad el 31 de marzo y continuó en la Escuadra a pesar de la orden real de devolverlo, pues don Casto, "que sabía mucho" y no estaba dispuesto a desempeñar papeles secundarios, declaró: "he creído mi deber suspender sus inmediatos efectos (de la orden real), por juzgar que en las actuales circunstancias, daría lugar a interpretarse de una manera desfavorable al decoro".

El "Matías" era la preocupación de la Escuadra, porque su andar no pasaba entonces de cinco nudos. El 25 de abril llegan las unidades españolas a la bahía de El Callao, y el 2 de mayo de 1866 tiene lugar el ataque. El "Matías Cousiño" quedó fondeado durante el bombardeo al abrigo de la isla San Lorenzo sin llegar a intervenir en la acción.

El día 9 de mayo, Méndez Núñez ordena la libertad del "Matías" en vísperas de abandonar las aguas peruanas. Desde el 18 de marzo había tomado el mando de este "transporte número 1", el

Teniente de Navío Narciso Fernández Pedrián, y él fue quien devolvió al Capitán Strachan su "joya", con intervención en el acto del jefe de la estación naval inglesa en El Callao. El "Matías Cousiño" se daba de baja para siempre en la flota española del Pacífico.

El "Matías" fue juzgado por los españoles como un genuino "roto chileno" de casco entero. Por eso volvió a largar al viento la bandera con la estrella blanca solitaria, con los colores del cielo, del fuego y del mar de la Patria hermosa y marinera, con sus Andes cubriendo el pasamanos de la costa violenta y difícil, sus caletas aisladas, y la historia romántica y legendaria de los "clippers" del Cabo de Hornos.



A los pocos años de la guerra española, en febrero de 1879, estalla el conflicto entre Bolivia y el Perú por una parte y Chile por la otra. La Compañía Sudamericana de Vapores y la Compañía de Lota ponen sus buques a disposición del Gobierno chileno: el "Matías Cousiño" pasa entonces a convertirse en transporte de guerra de la Escuadra de su país, por voluntad de su armadora doña Isidora, la guapa viuda de don Luis Cousiño, quien, antes de sonar el primer disparo, escribía ya al Presidente Aníbal Pinto: "Disponga de mi carbón y de mi flota carbonera".

Las primeras comisiones de guerra del "Matías" fueron transportar carbón a Antofagasta y, a mediados de mayo de 1879, a Iquique para abastecer de combustible a la "Esmeralda" y a la "Covadonga", al cuidado del bloqueo del puerto. El 21 de mayo se produce el memorable Combate de Iquique, al ser atacadas las naves chilenas por los blindados peruanos "Huáscar" e "Independencia". El "Matías Cousiño" como carbonero de la Escuadra en viaje a El Callao, había abandonado la rada varios días antes. Participó de este modo en la expedición del Almirante Williams Rebolledo, y a su regreso solitario, el 31 de mayo por la noche, se cruza con el "Huáscar", que vuelve al norte después del combate de Iquique. El Comandante del "Matías" cree que el "Huáscar" es un blindado

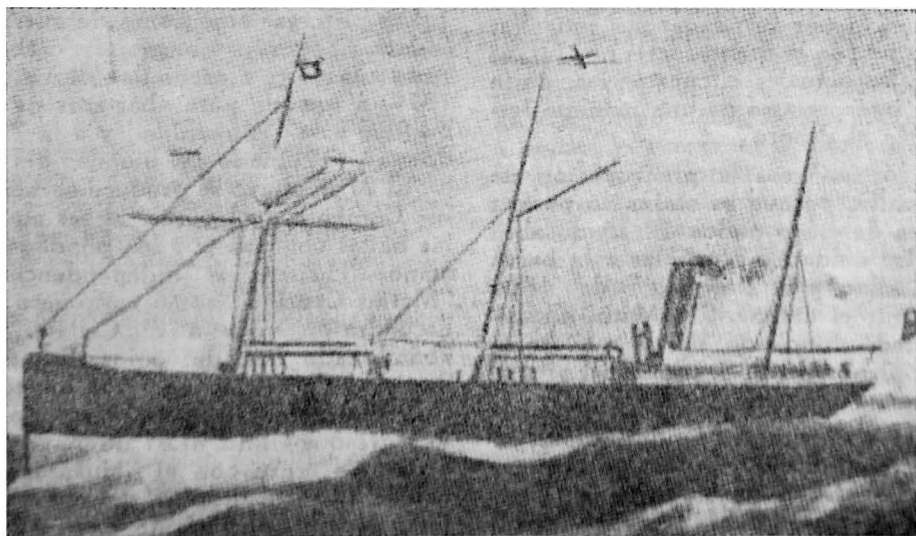


Don Matías Cousiño.

chileno y el de éste toma a su vez al "Matías" por el blindado "Cochrane". Cuando ambos salen de su error, el "Matías" está ya lo suficientemente alejado de su potente enemigo que, muy escaso de carbón, abandona la persecución y continúa rumbo a El Callao.

Poco después el "Matías" arriba a Iquique y salva de una difícil situación al "Blanco Encalada" y a la "Magallanes", que estaban prácticamente sin carbón disponible, rellenándoles sus carboneras.

El "Matías Cousiño", al mando del Capitán de la Marina Mercante Augusto Castelton, era un transporte decididamente con suerte. Su próxima acción tuvo lugar el 10 de julio de 1879. El blindado peruano "Huáscar" de nuevo se encontraba a bocajarro del "Matías", cuando intentaba aquél una operación de sorpresa sobre Iquique, para atacar a la corbeta "Abtao". Muy mal habría salido de la encerrona el transporte, si no es por la Providencia, que vino a salvarle. En efecto, la cañonera "Magallanes", al mando de Latorre, hace frente al blindado y lo distrae hasta la aparición del "Cochrane" y la "Abtao". Al llegar éstos, el "Huáscar" opta por romper el contacto y retirarse. El 8 de octubre tuvo lugar el combate definitivo de la guerra: la acción de Punta Angamos. La Escuadra chilena, al mando del Como-



Vapor "Matías Cousiño".



doro Galvarino Riveros, estaba formada por dos divisiones: la pesada, compuesta por el "Blanco", la "Covadonga" y el transporte "Matías Cousiño" y la ligera, por el "Cochrane", la "O'Higgins" y el transporte "Loa". Los peruanos eran sólo el monitor "Huáscar" y la corbeta "Unión".

La división de Latorre cerró el paso al norte, y el fuego, iniciado a las 9,10 de la mañana, consiguió que el "Huáscar", tras bizarro combate, quedara vencido a las 10.55, mientras la "Unión" se retiraba. La participación del "Matías", dado su papel de transporte, no tuvo importancia alguna fuera de su presencia. Ocupaba el sitio más próximo a tierra de la formación de Riveros, por la aleta de babor, y desde el comienzo de la acción fue a refugiarse a Antofagasta, mientras sus dos compañeros de la división perseguían al enemigo.

Después de Angamos, la guerra duró todavía dieciocho meses, y el "Matías" tuvo ocasión de participar intensamente en la campaña. Estuvo en los desembarcos de Pisagua e Ilo; tomó parte en el ataque a la isla de Lobos en forma muy eficaz, y en el bloqueo de Arica y El Callao. Realmente no perdió ninguna acción naval de importancia sin hacer presente su silueta británica de tres palos y su chimenea a popa como cualquier vapor semanero del Mar del Norte.

Cuando llegó la paz en 1881, el Gobierno de Santiago condecoró a doña Isidora, y el propio Presidente Pinto llenó de elogios la actuación del transporte "Matías Cousiño", el carbonero de Lota convertido en eficiente auxiliar de la Armada chilena.

★

La vida de paz del "Matías Cousiño" fue larga en su misión carbonera del cabotaje, salpicada de nuevas actividades militares, principalmente en el transporte de tropas durante la revolución de 1891 contra el Presidente Balmaceda, que fue pródiga en episodios navales.

A fines del siglo pasado la Compañía Explotadora de Lota y Coronel, que así pasó a llamarse la empresa Cousiño, sólo tenía en servicio cuatro vapores; uno de ellos era el viejo "Matías". Pero an-

tes de la primera década de 1900, el "Matías" fue dado de baja en el servicio activo y quedó amarrado en el puerto de Valparaíso.

Al iniciarse la primera guerra mundial, todo casco reconstruible y navegable se echó de nuevo a la mar, y el viejo "Matías" se vendió y, luego de una total reparación, volvió al Pacífico con el nombre de "Valparaíso", para hacer el cabotaje entre los puertos chilenos. Perdió el palo de mesana, le colocaron un alcázar al centro con puente cerrado y le desnudaron por completo de arboladura superflua. El corte de su línea se conservaba prácticamente idéntico al que luciera medio siglo atrás con los colores de España y corriendo los mares a las órdenes de Pareja y Méndez Núñez.

Su armadora era la firma Bórquez y Cía., de Valparaíso, y pasado el tiempo lo rebautizan "Orompello", el nombre del famoso cacique araucano cantado por Alonso de Ercilla. En 1925, el "Orompello" cambió de dueño y pasó a llamarse "Quintero". Muy poco tiempo le quedaba ya de vida. El 6 de diciembre de 1928, el viejo "Matías Cousiño" se perdía sobre Punta Patache, al sur de Iquique, entre Patillos y Río Seco, al pie del Monte Carrasco y en el paralelo del Salar Grande. Allí acabó su vida el "Matías". Testigo de la tragedia fue un homónimo suyo —el tercero— que intentó por todos los medios salvar al viejo transporte de su cepo de rocas. Inútilmente. El veterano carbonero se deshizo a golpes de la marejada sobre las costas de Tarapacá. Digno final de un barco marinerero y valiente, que sirvió bajo el pabellón de guerra hispano cuando éste sólo llevaba las armas de Castilla y León en escudo oval partido, junto a la vaina y la real corona de doña Isabel.

Esta es, a muy grandes rasgos, la historia del transporte "Matías Cousiño", un barco con paso relámpago por la Flota de España, que mostró durante doscientos veinticinco días su bandera y sesenta y nueve años el pabellón chileno. La fragata "Berenguela", que lo hizo presa, se dio de baja en la Armada española en 1877. Así, pues, el "Matías" la sobrevivió cincuenta y un años, después de haber estado bajo su fuego un día de finales de septiembre de 1865 en el paralelo de Totoralillo.

## II.—EL "PAQUETE DEL MAULE"

A fines de la guerra con España, se anunció la próxima llegada a Montevideo de los blindados peruanos "Huáscar" e "Independencia" en su viaje inicial desde Inglaterra, y el Gobierno de Chile acordó enviar a dicho puerto un grupo de marineros y artilleros de refresco y confiables para reforzar sus dotaciones, formadas a la sazón por muchos extranjeros. Estos fueron embarcados en el pequeño vapor de la Compañía de Lota "Paquete del Maule" en el puerto de Papudo en marzo de 1866, a cargo del Capitán de Fragata Luis Alfredo Lynch Zaldívar (\*), llevando una compañía de artillería al mando del Capitán José Manuel Novoa. Con una falta de previsión incomprensible se despachó el "Paquete del Maule" con destino a Lota para abastecerse de carbón. Equivalía esto, enviarlo a entregarse al enemigo, que navegaba precisamente por esas aguas. Y así sucedió, porque apenas el transporte chileno había dejado su fondeadero en Lota, cuando apareció en el horizonte de la bahía de Arauco la fragata española "Blanca" y en seguida la "Numancia", ambas a tiro de cañón.

Pudo fácilmente regresar a la costa el Capitán Lynch y encallar su buque, porque no distaba sino una milla y media del punto de salida, pero fuera que confiara en el disfraz o en la bandera inglesa que el buque tremolaba; fuera que no quisiese atraer la presencia de los españoles sobre el vapor nacional "Independencia" que a esas horas navegaba pegado a la costa al mando del experto Comandante Cabieses; o fuera, en fin, porque quisiera atraer a los barcos enemigos sobre los bajos de la costa de Lavapié, hacia el S.E., es el hecho que continuó

avanzando en demanda de los buques aparecidos hasta que un cañonazo a bala disparado por la "Blanca" le obligó finalmente a parar su máquina.

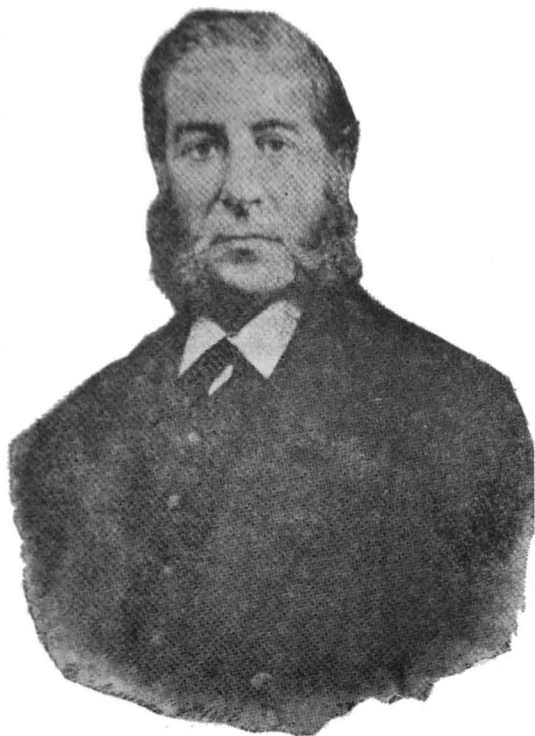
Desde ese momento todos estaban perdidos y de nada serviría a la Marina de Chile el ardid de haberse disfrazado de ingleses, en lo que con inverosímil credulidad, se habían puesto todas las esperanzas. El Teniente español Pardo de Figueroa apresó entre los pasajeros a un Capitán de Corbeta, tres Tenientes y diez marineros, una compañía de artilleros con su Capitán y 130 hombres de tropa chilena. Esto sería el canje por los prisioneros de la "Covadonga" en Papudo.

Vino después el bombardeo de Valparaíso, que costó a Chile 15 millones de pesos. Siguió más adelante el ataque del 2 de mayo de 1866 a la plaza de El Callao, donde los españoles sufrieron averías en sus buques y bajas en el personal, quedando seriamente herido el propio Brigadier don Casto Méndez Núñez.

Los prisioneros del "Paquete del Maule", que con dolor hubieron de presenciar el bombardeo de Valparaíso y el ataque a El Callao, fueron distribuidos en los buques españoles, donde con grandes penalidades doblaron el Cabo de Hornos durante el riguroso invierno de 1866 y en esos barcos arribaron a los puertos españoles, unos a Cádiz, otros a La Coruña y Cartagena, según el destino de los buques en que iban custodiados. Algunos de aquellos desdichados sucumbieron en su condición de cautivos, forzosamente mal alimentados; y fue la víctima más señalada el joven Teniente José Toribio Lira, embarcado en Papudo. Antes que él habían perecido varios marineros. Cada barco carcelero tuvo así una víctima.

Desembarcados los chilenos en España, fueron repartidos en cuarteles y fortalezas, dejando a los Oficiales libres bajo su palabra de honor en las ciudades. El Comandante Lynch vivió en Sevilla y el Capitán Novoa en La Coruña. "Todos (dice el Comandante Lynch en el parte que de su cautividad pasó al Gobierno el mismo día de su regreso a Valparaíso en diciembre de 1867) sobre llevaron con firmeza las penalidades de su larga prisión, penosa especialmente

(\*) Luis A. Lynch Z. (1834-1883). Contraalmirante de la Armada de Chile, que siguió la misma carrera de sus hermanos Patricio y Julio y de sus sobrinos Lynch Irwing. Se incorporó el año 1848 y prestó servicios durante 35 años. Participó en el sitio de La Serena y en el Combate de Abtao. Al estallar la Guerra del Pacífico se encontraba en París, donde asumió el cargo de Jefe de la Misión Naval, cooperando al Ministro Alberto Blest Gana. Falleció el 3 de diciembre de 1883. Sus restos fueron repatriados en el crucero "Esmeralda", al mando de su sobrino, Luis A. Lynch Irwing.



Don Casto Méndez Núñez

para la tropa y marinería, sometidas a una vigilancia rigurosa y suspicaz, cuya forma principal constantemente fue la barra de noche".

Al fin, pactado su canje total por intermedio del cónsul de Chile en París, fueron embarcados 226 prisioneros chilenos en la barca "Gaspard" y conducidos desde El Havre a Valparaíso, a cuyo puerto llegaron felices el 12 de diciembre de 1867. La cautividad había durado cerca de dos años. En España quedaron sólo dos enfermos y los huesos de los muertos. Tal fue la larga y dolorosa peregrinación de los prisioneros del "Paquete del Maule", víctimas de ajena imprevisión.

La guerra con España había costado a Chile veinte millones de pesos.

¿Cuál fue, entretanto, la suerte de los prisioneros de la "Covadonga"?

Capturados en Papudo el 26 de noviembre de 1865, fueron alojados en el cuartel del regimiento Cazadores de Santiago.

El 31 de marzo de 1866 se tuvo conocimiento del bombardeo de Valparaíso por la Escuadra española, y cuando el pueblo pedía sus cabezas con espantoso frenesí, ellos fueron protegidos y tratados con la mayor decencia hasta el final.

El 27 de abril de 1866 se embarcaron en la barca "Casimir Lequellec" con destino a El Havre, donde se efectuaría el canje.

El 10 de mayo de 1866, bastante repleto de sus heridas, el Almirante Méndez Núñez dejaba las aguas de El Callao con su Escuadra, pero antes de separarse sus buques con distintos rumbos, ordenó que se incendiara el vapor chileno "Paquete del Maule" al que consideraba embarazoso, junto con devolver, por orden de su Gobierno, el apresado transporte "Matías Cousiño".

Vino por fin la reconciliación entre España y Chile. Hasta 1871 había existido un estado de guerra entre este reino y las repúblicas aliadas del Pacífico. El 11 de abril de ese año, por mediación de los Estados Unidos, se suscribió un armisticio por el plazo de tres años. El Perú firmó un tratado de paz con España el 14 de agosto de 1869. En 1881 se establecieron relaciones confidenciales entre el Embajador de Chile en Francia y el representante diplomático de España, las que coincidieron con el decreto que abría los puertos chilenos al comercio marítimo español.

Entretanto en Lima, durante la ocupación del Perú, le correspondió al Almirante Patricio Lynch, como General en Jefe, contribuir al restablecimiento de las relaciones amistosas entre Chile y España. El Presidente de la Sociedad de Beneficencia, señor Cosío, concibió la idea de trasladar desde la isla de San Lorenzo al cementerio de Lima, los restos de los españoles caídos en el ataque a El Callao del 2 de mayo de 1866.

El Cuartel General chileno, previa autorización del Gobierno, no sólo otorgó de inmediato la correspondiente licencia, sino que también dispuso que se hiciesen a los restos de esos diez marinos los honores militares que merecían. Se ordenó una parada militar y la asistencia a los funerales del Jefe de Estado Mayor de las fuerzas y de otros milita-

res de alta graduación. El batallón Arica rindió los honores militares y disparó las descargas finales de despedida a los muertos. La petición de la Junta de Beneficencia había sido patrocinada por el Ministro de España señor Enrique Vallés, quien con fecha 9 de diciembre de 1882 dirigió una nota de agradecimiento al Almirante chileno. Además, el señor Vallés, en telegrama dirigido a su Gobierno en Madrid, decía: "Considero estas demostraciones como un saludo a la Nación y a la bandera española". Inmediatamente el Gobierno comunicó órdenes a Montevideo para que cuando llegase la fragata "Navas de Tolosa", continuara sin pérdida de tiempo a Valparaíso. La fragata arribó a este puerto en febrero de 1883 e hizo el saludo de cañón convenido a la bandera de Chile, el que le fue contestado en el acto. Después de este paso, continuaron sin dificultades las negociaciones hasta llegar al ajuste del tratado de paz y amistad entre Chile y España, celebrado en Lima el 12 de junio de 1883.

Precedió a este pacto el saludo al pabellón chileno hecho por el buque de guerra "Navas de Tolosa" pocos meses antes en el puerto de Valparaíso. Este acto fue ejecutado: "en señal de agradecimiento y como expresión de amistosos sentimientos por la conducta ob-

servada por Chile al conceder honores fúnebres militares a los marinos españoles". (Nota del 29 de noviembre de 1882 del Ministro español residente en Lima al Ministro chileno de Relaciones Exteriores, señor Jovino Novoa).

El recibimiento de la fragata "Navas de Tolosa" en Valparaíso había sido sincero y fraternal: el deseo de una paz perpetua parecía ser el sentimiento más vivo de los chilenos. Banquetes, funciones teatrales, recepciones en honor de la oficialidad del buque se suceden de continuo; la política de olvido y transacción comienza a dar sus frutos y el nombre de España vuelve a pronunciarse en el país con respeto, con cariño y con entusiasmo.

Y en efecto, dice Vicuña Mackenna, al terminar su historia de esta guerra, editada el año 1883: "se pone término a estas interesantes pero estériles reminiscencias, que no tienen otra compensación que su renombre y sus enseñanzas para agresores y agredidos".

#### REFERENCIAS:

"Revista General de Marina de España", del mes de octubre de 1967.— "Historia de la Guerra de Chile con España" (De 1863 a 1866) por Benjamín Vicuña Mackenna. (N. del A.).

