

SEMBLANZA DE UN COMANDANTE EN EL MAR
Apuntes biográficos del Capitán de Fragata
don Pedro Angulo Novoa. 1803-1859.
(Primera parte).

*Eduardo Angulo Budge **

Introducción.

En la guerra por nuestra Independencia, muchos chilenos sintieron el llamado a incorporarse a las Fuerzas Patriotas, donde se hicieron acreedores del respeto y veneración eterna de sus conciudadanos, por la nobleza, carácter y voluntad de que dieron muestra en la lucha con un enemigo de similar lustre. Muy pocos lo hicieron en la Marina, institución casi desconocida para muchos chilenos de esa época, a pesar de la dependencia marítima vital que posee el país, impuesta por su particular geografía.

Pedro Angulo, oriundo de Concepción, es uno de esos pocos casos, que habiéndose enfrentado al llamado de su patria en la guerra, toma la solemne y altiva decisión de hacerlo en el frente marítimo, enrolando su nombre para luchar en el mar, atraído en forma natural, por lo que podemos calificar hoy, como una auténtica y espontánea vocación marítima, para dar de sí, lo más sublime de su existencia en sacrificio por la tierra que lo vio nacer.

Eminentes historiadores como don Diego Barros Arana y don Francisco Antonio Encina, describen elogiosamente estos hechos y la personalidad de su ejecutor, el comandante Angulo, en el complicado esquema marítimo de Chile al llegar la República. Sin embargo, son los cronistas de los últimos decenios como don Roberto Hernández Cornejo, don Enrique Bunster, don Homero Hurtado Larraín y el historiador y Senador de la República don Guillermo Izquierdo Araya, que al comentar los hechos más relevantes de la historia patria, han respetado y ponderado la brillante trayectoria de este marino.

En publicaciones más recientes, han aparecido comentarios y artículos de prensa del Coronel don Jorge Garfias Villarroel, Presidente fundador del Instituto Histórico de Chile, del periodista don Eduardo Reyes Frías y del Sr. Eduardo Río seco, abogado y comentarista histórico, y una mención muy completa en la Revista Chilena de la Historia, descrita por don Armando Moreno Martín, académico de número, al hablar sobre el bergantín *Aquiles*.

Historiadores navales de la talla del Vicealmirante don Luis Uribe Orrego, del Capitán de Navío don Rodrigo Fuenzalida Bade y del distinguido profesor don Carlos López Urrutia, han relatado estos hechos que menciona la historia. No obstante, falta aún completar en una dimensión más integrada, la verdadera significación profesional de las acciones que se describen. Francisco Antonio Encina lo percibe al agregar un comentario, expresando que en la guerra por nuestra Independencia, sólo existieron tres capacidades verdaderamente estratégicas, mencionando derechamente a tres hombres de armas como don Joaquín Prieto, quien llegó a ser Presidente de la República, don Ignacio Zenteno, quien fuera el insigne Ministro y don Pedro Angulo, un marino.

La Hoja de Servicios del comandante Angulo, entrega datos precisos de su trayectoria en la Armada, desde su incorporación oficial en 1825. De su estudio, se puede obtener que las numerosas acciones que le cupo realizar, tuvieron todas una significativa repercusión estratégica en los acontecimientos nacionales que se sucedieron, lo que constituye de por sí, un sello característico de su singular personalidad y arrojo.

Origen.

De la corriente vasca que llegó a Chile en el siglo XVIII, el matrimonio formado por Andrés de Angulo y María de la Parra, eran sus abuelos que arribaron por los años 1760, radicándose en Concepción, para servir, el primero, como oficial del Ejército de la Frontera. Don Andrés era oriundo de Burgos, localidad de Santa Cecilia, según lo describe el Presbítero don Luis de Roa y Ursúa en su estudio histórico “El Reino de Chile 1535-1810”, que lo define como un noble que viaja a nuestra patria, para servir en el Ejército, alcanzando el grado de Capitán en 1790, caso similar de personas de selección llegadas de España, en los tres siglos del régimen indiano en Chile. Don Andrés de Angulo descendía directamente de don Pedro de Angulo, Caballero de la Orden de Santiago y gran valido de los Reyes Católicos, quien fuera Capitán General de los Ejércitos de Fernando de Aragón en 1492 para la conquista del reino de Granada y la expulsión de los moros en el asalto a Baza y ciudades de Úbeda y Baeza y ocupación de Almería, Guadix y, finalmente, Granada.

Su padre, Lucas Angulo, nacido en Concepción, orientó sus actividades en transportes marítimos, probablemente con otros personajes también penquista que constituían los únicos chilenos que se aventuraron en empresas navieras para llevar productos agrícolas, especialmente trigo y otros granos, así como elementos de producción industrial pecuaria, hacia mercados en el Norte del país y hasta el Perú. Este comercio se realizaba mayoritariamente en naves mercantes peruanas, con la sola excepción de estos pocos armadores del Sur, que al producirse el pronunciamiento del 18 de septiembre de 1810, eran poseedores de una pequeña flota de cuatro buques, según lo expresa don Francisco A. Encina, y cuyos propietarios, Angulo entre ellos, se les puede definir como el o los primeros navieros chilenos.

Al sobrevenir la Reconquista Española, con la invasión de Osorio que terminó después en Rancagua, Lucas Angulo, que había abrazado la causa patriota, fue confinado a la isla Quiriquina, junto con otros patriotas de Concepción, que en número superior a 400, según don Diego Barros Arana, tuvieron que soportar por más de 3 años en la isla, convertida en improvisado penal, bajo la severa mirada de un fuerte contingente militar, similar al cautiverio de los patriotas de Santiago, confinados en Juan Fernández.

La victoria de Chacabuco, desplazó la guerra al Sur, deteniéndose en el Sitio de Talcahuano, que condujo el propio Director Supremo, Capitán General don Bernardo O’Higgins. La guarnición española de la isla fue retirada, circunstancia que fue aprovechada por los abandonados patriotas, para huir en rústicas balsas que ellos mismos construyeron con troncos de árboles y maderos varios, amarrados con elementos precarios. Estas improvisadas embarcaciones sin propulsión alguna, salieron a la deriva hacia alta mar, golpeándose y destruyéndose varias de ellas, naufragando sus ocupantes, muchos de los cuales perdieron la vida. El número de fugitivos sobrepasaba estimativamente los 100 hombres y del total de balsas, trece se perdieron y no fueron nunca más encontradas. De entre los que perdieron la vida, están don Gregorio Alemparte y su hijo Pedro Alemparte Vial, Teniente del Ejército Patriota y muchos otros en un número estimado sobre 30 personas, contándose el propio Lucas Angulo, de quien no se supo nunca más de su existencia.

Iniciación náutica.

Expulsadas las fuerzas españolas de Concepción después de Maipú, el joven Angulo se inicia en las actividades marítimas que poseía su familia, comenzando así su aprendizaje a bordo, para pasar después a constituirse en un novel Capitán de velero. De esta forma, adquiere el arte de aparejar, que aplicará desde entonces con tanto acierto y destreza, a la vez que obtiene la suficiente capacidad de conducción marinera, participando en el tráfico marítimo con naves regionales a lo largo de nuestro litoral, único medio de enlace de que se disponía, estando el país en guerra.

Todos estos elementos navales nacionales son finalmente concentrados en agosto de 1820, para conformar la Expedición Libertadora del Perú y transportar el Ejército de Chile, organizado en Fuerza Expedicionaria, al mando en jefe del General José de San Martín, con el apoyo y protección de la Escuadra al mando en Jefe del Vicealmirante Lord Thomas Alexander Cochrane, nacionalizado chileno. El joven capitán Angulo fue uno de los marinos chilenos, quizás el único, que tomó el mando de un transporte para cumplir esta sublime tarea. Los otros capitanes de naves de transporte que participaron se estima eran extranjeros, así como también los Comandantes de los buques de guerra de la Escuadra, que eran casi todos ingleses.

Al arribo de la fuerza al Perú, el Ejército desembarcó inicialmente en Paracas, ocupó Pisco y el interior del territorio, para después reembarcarse y quedar definitivamente en Huacho al Norte de Lima, desembarcando sus efectivos, caballares, armamento y vituallas, en el más completo orden. La flotilla de transportes fue disgregándose a medida que se hacía necesario mantener el aprovisionamiento por mar para esta fuerza expedicionaria. El capitán Angulo continuó desde ese momento en sus actividades marítimas para mantener el enlace con Chile desde Perú, a la vez que ejercer el cabotaje en el litoral central y sur del país. El marino se había transformado precozmente en un experto Capitán, y así se encontró en las últimas etapas del conflicto.

En estas circunstancias, el Capitán Angulo arribó muchas veces a los puertos peruanos, hasta que en febrero de 1824, fue prisionero de los realistas que habían reconquistado la Plaza de El Callao. Don Diego Barros Arana expresa que el Capitán Angulo fue capturado con su buque en Quilca al sur del Perú por el corsario *Quintanilla* al mando del francés Maynieri, que lo llevó junto con la tripulación a prisión a El Callao. El mismo corsario, capturó varios buques chilenos y extranjeros, acusando a estos últimos de llevar contrabando y vender especies y armas a los patriotas peruanos.

El bergantín de guerra *Aquiles*.

Mientras sucedían estos hechos, arribó a Chiloé, procedente de España, una flotilla de buques de guerra, compuesta por el navío *Asia*, al mando del Capitán de Navío don Roque Guruceta, que actuaba de Comodoro, y por el bergantín *Aquiles* al mando del Teniente de Navío don José Fermín Pavía. Se trataba del más importante refuerzo naval que se hizo presente en el Pacífico, para sostener la guerra marítima, en apoyo de las operaciones terrestres que se verificaban en el Perú y para afianzar la permanencia hispana en Chiloé.

La acción de operar sobre las comunicaciones marítimas de Chile y Perú, desde Chiloé y desde la costa sur peruana y El Callao, respectivamente, brindaba al jefe español una magnífica oportunidad para completar y ampliar resueltamente lo que ya habían iniciado los corsarios realistas con tan buen éxito.

La flotilla había zarpado el 13 de enero de 1824 con 1.000 hombres entre tripulaciones y soldados y después de recalar en Puerto Engaño de las islas Malvinas o Falkland para un breve descanso, vino a fondear en San Carlos de Ancud el 27 de abril, justamente algunos días después del zarpe de regreso de la Primera Expedición de Freire, que había decidido reembarcar sus fuerzas.

Siguiendo su propio plan, en El Callao, el brigadier Rodil en junio de 1824, faltó de personal con experiencia marinera, ordenó embarcar a todos los prisioneros patriotas que tuvieran experiencia y conocimientos en navegación y marinería de entre los que estaban confinados en la prisión fortaleza real Felipe. Así fue, como el capitán Angulo fue embarcado inicialmente en el bergantín *Constante*, a servir a la fuerza como oficial, junto a otros compatriotas chilenos y de otras nacionalidades hispanoamericanas.

Después de invernar en Chiloé, abasteciéndose de los escasos medios de que disponía el brigadier Quintanilla, el comodoro Guruceta se decidió a zarpar al Perú, levando anclas el 15 de agosto.

Para no tener interferencias en su travesía, trazó un rumbo a 300 millas de la costa y, en esta forma, evadió toda posible interceptación con unidades chilenas; sin embargo, por una coincidencia fue avistado por el pesquero inglés *Snipe*, procedente de Calcuta, que fondeó en Valparaíso el 26 de agosto, dando aviso a las autoridades chilenas.

La flotilla arribó primero a Quilca en el sur del Perú para recabar información del panorama estratégico del momento, cerciorándose de la ausencia de elementos adversarios en el mar y continuar luego a su destino en El Callao, donde arribó el 13 de septiembre para tomar fondeadero al abrigo de las fortificaciones terrestres. Se puede apreciar que el comandante español desperdió la oportunidad de batir a los buques peruanos que bloqueaban el puerto dejándolos ir, pese al desafío a que le instó el almirante Guise, que habiendo levado anclas desde su posición en isla San Lorenzo, intentó retarlo disparando dos salvas.

El comodoro Guruceta recibió el título de Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales Españolas en el Pacífico, con 3 bergantines, *Aquiles*, *Constante* y *Pezuela*; una corbeta, *Ica*, y un navío, *Asia*, basados en El Callao y con un extenso litoral desde California hasta el cabo de Hornos, con posibilidades de operar desde Quilca, al Sur del Perú, y en Chiloé, en Chile Austral.

La fuerza peruana estaba compuesta de una fragata insignia, *Protector*, (ex *Prueba*); una corbeta y cuatro bergantines que el propio Guruceta calificó de “despreciables buques” cuando se encontró con ellos a su arribo a El Callao. El almirante Guise volvió a fondear más tarde en la isla San Lorenzo el 6 de octubre, con el propósito de retar al adversario español, ante lo cual, el comodoro Guruceta embarcó en su navío 200 soldados escogidos y se decidió a zarpar al día siguiente dirigiéndose directamente a interceptar al enemigo. Los buques peruanos dieron a su vez la vela y aceptaron el combate por corto tiempo, al cabo del cual se pronunciaron en retirada tras haber recibido el buque insignia *Protector*, varios impactos en casco y aparejo. El jefe español continuó la caza por 2 horas más, volviendo luego a puerto, pareciéndole “indecoroso ocuparse de aquellos barcuchos fugitivos”. Esta curiosa reacción de un jefe en la única oportunidad que se le presentó para llenarse de gloria obteniendo una fácil victoria, aplastó definitivamente la poca moral de su gente que apreciaba la inutilidad de su presencia en el Pacífico, asunto que gravitó hondamente en los próximos acontecimientos.

Guruceta abandonó El Callao a comienzos de diciembre, dirigiéndose a Quilca donde recibió la información del resultado de la batalla y la consecuente rendición y entrega del territorio al Ejército vencedor, mandado en jefe por el Mariscal Sucre. El Virrey, herido en combate, tardó en llegar a Quilca y cuando lo hizo, la Fuerza Naval ya había iniciado el regreso, para desaparecer por completo del escenario del Pacífico. Con ello, su Comandante demostró una actitud incalificable, producto del pánico que se apoderó de él desde los primeros instantes al recibir la infausta noticia, lo que le valió ácidos comentarios de sus connacionales.

En Quilca, el capitán Angulo fue transbordado a la fragata transporte *Clarrington*, buque estadounidense capturado por el *Constante*, por la sospecha de haber vendido armas a los patriotas. Angulo apreció la situación de absoluto desconcierto que observó en el mando de la escuadra española y reunió algunos compatriotas, con los cuales, sin pérdida de tiempo ese mismo día, intentó apoderarse del transporte para regresar a Chile. Fue descubierto en plena ejecución de su improvisado plan y como consecuencia de ello, es enviado el 1 de enero de 1825 bajo custodia y prisionero al bergantín *Aquiles*, buque de guerra donde podía permanecer bajo una mejor y más estricta vigilancia.

El mismo día en que esto sucedía, llegaba el Virrey La Serna, acompañado de su familia y de los Generales del Ejército derrotado y Oficiales de su Estado Mayor. Los buques españoles, de acuerdo con las especificaciones de la rendición, debían salir del escenario americano y así fueron divididos en tres agrupaciones para regresar a España. El grueso de la flota quedó constituida por la tercera

agrupación al mando directo del comodoro R. Guruceta y compuesta por el navío *Asia*; bergantines *Aquiles* y *Constante*; y la fragata transporte *Clarington*, los que zarparon el 5 de enero de 1825 vía Pacífico con escala en Filipinas, llevando a bordo un buen número de distinguidos Generales de activa participación en las guerras americanas.

Captura del *Aquiles*.

En la travesía por el Pacífico, el capitán Angulo mantuvo una buena relación con el comandante Pavía dentro de su situación de prisionero y en los dos meses de navegación pudo tomar contacto con otros oficiales y tripulantes chilenos y de otras nacionalidades americanas, preparando un astuto plan para poner en ejecución y capturar el bergantín cuando se presentara el momento de hacerlo, tomando en consideración la experiencia sufrida a bordo del transporte *Clarington*.

Falto de víveres frescos y agua, el comodoro de la flotilla decidió recalar en la isla de Guam, posesión española del archipiélago de las Marianas, a 15 días de navegación para su arribo a Manila. En Guam, la escuadrilla fondeó en Umatac el 4 de marzo al SW de la isla, en surgidero abrigado del mar y viento del Este que es predominante.

La permanencia de 6 días en Guam, correspondió al aprovisionamiento de los buques con ganado, granos, verduras y tubérculos, y en especial, de agua fresca. Los aborígenes chamorros vendieron al costado de cada buque directamente o por trueque toda clase de frutas, huevos, gallinas y arroz. En esta sencilla y natural actividad se deslizó un grave error administrativo que afectó directamente la disciplina y que hizo detonar un ambiente ya desmoralizado y hostil entre las tripulaciones.

La circunstancia de haber entregado dinero a cuenta de sus sueldos entre los oficiales para hacer algunas compras y bajar a tierra, después de 3 meses desde su zarpe de El Callao, con toda suerte de privaciones como consecuencia del mal aprovisionamiento que pudo obtener desde el Perú, hizo culminar un ambiente hostil de disconformidad y abulia entre la gente, a quienes además, se les prohibió bajar a tierra.

Si a lo anterior se agrega la mala calidad del personal enganchado a la fuerza en España para completar las dotaciones, en las que se incorporaron hasta individuos presos por varias causas, y una excesiva dosis de celo e incluso de abusos cometidos por oficiales jóvenes que dio, como resultado, un incremento del mal ambiente, en especial a bordo del buque insignia. Se sumaba a todo ello la desmoralización generalizada por la derrota y la inactividad e indecisión demostrada por el mando. Sucedió entonces que al zarpe ordenado para las 22 horas del 10 de marzo, desde el fondeadero Umatac, la guarnición militar del buque insignia encargada de virar el ancla, estando ya en sus puestos de maniobra en el cabrestante, se rebeló contra el oficial a cargo que era el guardiamarina Francisco Armero, el que durante toda la travesía oceánica se había captado gran odiosidad, procediendo la gente a no ejecutar las órdenes. Esta delicada situación se había presentado ya en otros buques de la Armada Real en España, cuando había un reclamo que exponer. Una mala conducción de los hechos por parte del oficial y un tardío aviso al Comandante, que no pudo imponerse a su gente en el momento oportuno, hicieron el resto, generalizándose la insubordinación, que ya iniciada, no pudo detenerse por temor a las represalias y al castigo.

El navío *Asia* y el bergantín *Constante* cayeron bajo el influjo de los amotinados iniciales y dejando en tierra a los oficiales y algunos hombres de la tripulación que no se acoplaron a la insurrección, zarparon asesorados por otros oficiales que estimaron mejor quedarse a bordo para regresar a América y cambiar sus destinos ante una dudosa perspectiva de regresar a una España convulsionada por los enfrentamientos de la conflagración civil de los años 1820-1823.

Al día siguiente, los amotinados dispusieron de la fragata *Clarrington* para obtener repuestos y medios navales que completaron el material propio de sus buques, incendiaron la fragata y zarparon con bandera de España de regreso a América.

Cosa diferente ocurrió en el bergantín *Aquiles*, donde su Comandante el Teniente de Navío don Fermín Pavía, alertado de la situación que se estaba viviendo en el *Asia* y *Constante*, largó su ancla y zarpó esa misma noche, manteniéndose a suficiente distancia de la isla. El Comandante Pavía, reunió a su gente y les exigió lealtad absoluta, cosa que fue unánimemente respondida por la tripulación. Al día siguiente del zarpe de los rebeldes, el *Aquiles* volvió a fondear en Umatac y su Comandante bajó a tierra a comunicar al Comodoro y al Gobernador insular, la situación de su buque que se mantuvo ajeno a los acontecimientos de las otras unidades.

Esa misma noche del 13 de marzo, regresó el comandante Pavía y estableció un riguroso control de las armas y del personal de servicio. No obstante lo que el Comandante no consideró, fue la existencia a bordo de un reducido grupo de chilenos coordinados por el capitán Angulo, oficial que se mantenía a bordo en calidad de prisionero y que esperaba desde hacía tiempo la oportunidad de tomarse el buque. La ocasión era casi perfecta sin la presencia de las otras unidades españolas. A las 2 de la madrugada del día 14, en medio de un descomunal aguacero tropical que obligó a la guardia a refugiarse bajo cubierta, los audaces patriotas dieron ejecución al plan concebido y cerraron todas las escotillas dejando a la tripulación completa encerrada en los entrepuentes; simultáneamente tomaron preso al Oficial de Guardia que se había guarnecido en el jardín de popa para capear el fuerte chubasco, obteniendo así las llaves donde se guardaban las armas, las que fueron distribuidas entre ellos, tomando el control completo del buque.

Se procedió a comunicar al Comandante, oficiales, tripulación y pasajeros, que el buque ahora pertenecía a la República de Chile, enarbolando la bandera patria y jurando su lealtad ante el nuevo Comandante, el capitán don Pedro Angulo, directo ejecutor de esta notable hazaña, realizada con absoluta precisión, sorpresa y decisión, que lejos de ser un amotinamiento por líos de gente de mala clase, resultaba para América y Chile en especial, una demostración de hidalguía, fe en sus destinos y una voluntad a toda prueba por una causa noble: su patria.

Así, el bergantín de guerra *Aquiles* fue capturado para Chile en el otro extremo del mundo y su captor, el capitán Angulo, no cumplía aún los 22 años de edad. Algunas versiones hablan de amotinamiento a bordo, lo que es un error y refleja un desconocimiento simplista sin profundizar en su verdadero contenido los hechos y circunstancias que se sucedieron y que padecieron estos verdaderos patriotas. Angulo y los suyos vengaron así su situación de presos de una guerra cruenta por la Independencia de su patria, desde que fueron confinados en la fortaleza real Felipe de El Callao, hacía casi un año y su valiente acción no tiene relación alguna con los tristes acontecimientos que ocurrieron en el navío *Asia* y bergantín *Constante*.

Sin perder tiempo, el capitán Angulo procedió a desembarcar al comandante Pavía; sus oficiales; al general de la Hera, que viajaba de pasajero; al hijo del comandante, Francisco de 12 años, y a toda la tripulación española compuesta por unos 50 hombres, zarpando con las primeras luces del alba. Todo había sucedido en cuestión de dos y media horas.

La dotación del buque quedó formada por los 10 chilenos y americanos que tomaron parte en el plan de captura; se agregaron a ellos 2 oficiales y otros 4 marineros españoles, que no deseaban regresar a España o que tenían intereses en América, conformándose con todos ellos el siguiente rol de dotación del buque para su navegación a Chile: Capitán don Pedro Angulo, Primer Teniente Francisco Aranzana, a los que se agregan 2 alférez, 1 piloto, 1 contramaestre, 9 marineros, 1 sangrador.

Era el *Aquiles* un hermoso bergantín de guerra, construido en astillero de Burdeos, Francia, en 1819, como parte del programa de renovación de la flota de guerra española después de las

Guerras Napoleónicas. Todas estas nuevas adquisiciones que hizo España, tenían nombres de la mitología griega. Su armamento consistía en 20 cañones largos de 12 libras, divididos de 10 por banda y dotado de una excelente maniobra velera que lo hacía muy veloz y de gran maniobrabilidad.

La historia naval española escrita por el general García Camba, como testigo ocular que viajaba a bordo del *Asia* junto al general Ramírez, ambos combatientes en el Ejército realista derrotado en Ayacucho, describe estos hechos y coincide con los datos y situaciones que en Chile se conocen; mas no hace la diferencia del caso del *Aquiles*, hablando de un amotinamiento generalizado en los cuatro buques de la flotilla. Esto es una flagrante equivocación que aquí quedó demostrada con los hechos y la descripción que hace su captor en los partes e informes oficiales, todo lo cual se puede advertir siguiendo a Don Diego Barros Arana en su Historia de Chile que define lo descrito por García Camba como "deficiente y errado en lo concerniente al *Aquiles* por las razones que hemos señalado. García Camba no hace mención del capitán Angulo ni supo de su existencia en el relato que se le atribuye como testimonial.

El capitán Angulo describe estos momentos cuando habla de la "captura del buque arrebatado al enemigo a costa de extraordinarios sacrificios tanto en la ejecución del plan como posteriormente durante la navegación para conseguir rendir un servicio a mi patria". La travesía en sí es una demostración de eficiencia y cabal espíritu profesional en bien de su país.

El buque arribó a Santa Bárbara, hermosa bahía de la costa californiana, ligeramente al Norte de Los Ángeles, tomando fondeadero el 29 de abril, habiendo navegado 6.500 millas en 45 días de navegación, lo que da un andar medio de 6 nudos.

El propósito de recalar a California fue la necesidad de rellenar agua y algunos víveres frescos. Existe testimonio de la breve permanencia del *Aquiles* en Santa Bárbara. El comandante Angulo ocultó la procedencia del buque y la de su minúscula dotación, no así su bandera, haciéndose pasar por francés de nacionalidad, para evitar mayores compromisos y explicaciones; es probable que algunas palabras de ese idioma pudiera haber aprendido en su hogar en Concepción y aprovechó la oportunidad para emplearlas.

El Gobernador mejicano lo invitó a un almuerzo de celebración de su cumpleaños, siendo día domingo. Angulo tuvo información en ese momento, por noticia recién llegada, de que los otros buques españoles habían arribado a Monterrey, entregándose sus tripulaciones a la República de Méjico; pudo también darse cuenta que el Gobernador tramaba algún plan para quedarse con el *Aquiles*, ofreciendo dinero e intentando algún golpe de mano al calor de la fiesta a la que habían acudido. El Comandante, advirtiendo que se pudiera emplear la fuerza para obtener la cesión de su buque, regresó de inmediato a bordo, junto al otro oficial que lo acompañaba, procediendo a dar la vela y zarpando a la brevedad esa misma tarde del 6 de mayo.

Después de casi 2 meses de navegación, el buque dio el ancla en Valparaíso el 23 de junio, sorprendiendo a las autoridades del puerto al observar un buque de guerra con la bandera de Chile que fondeaba en la bahía. Su comandante don Pedro Angulo bajó a tierra para entrevistarse con el Gobernador que era el general don Ignacio Zenteno a quien dio cuenta de todo lo sucedido, entregando el buque por cesión libre y voluntaria a la República de Chile. Ese mismo día el Gobernador Zenteno despachó a Santiago una comunicación oficial dando cuenta al gobierno de tan espléndida y enaltecida noticia.

En premio por su notable hazaña y sacrificio por la patria, le fue otorgado a don Pedro Angulo el grado de Capitán de Corbeta efectivo, constituyéndose como el oficial más joven que haya alcanzado ese grado, siendo además Comandante de buque, con 22 años de edad. A modo de ejemplo y similar preparación marinera en su tiempo, el almirante Nelson de la Armada Real Inglesa, alcanzó su primer

mando de buque también a los 22 años y el almirante Cochrane lo hizo a la edad de 24 años; en Chile el Almirante Simpson ascendió a Capitán de Corbeta a los 23 años y tomó el mando del *Araucano*, nombrado por Cochrane por defección de los Comandantes de la Escuadra que fueron contratados por el Gobierno del Protector del Perú General San Martín.

Por disposición de la superioridad de la Armada, el Capitán de Corbeta Don Pedro Angulo entregó el mando del *Aquiles* al Capitán de Navío Sr. Charles Wooster, oficial de origen estadounidense, que prestaba sus servicios en Chile desde la formación de la primera Escuadra y que posteriormente había quedado con licencia temporal por varios motivos.

El Capitán Angulo pasó a formar parte de la organización de la Expedición Libertadora de Chiloé, y fue nombrado Comandante de Transportes.

Expedición libertadora de Chiloé.

La Expedición zarpó de Valparaíso el 27 de noviembre de 1825, al mando en jefe del propio Director Supremo General Don Ramón Freire, siendo su Jefe de Estado Mayor el Brigadier Borgoño. Las fuerzas del Ejército estaban constituidas por tres Batallones de Infantería, número 4 Comandante Gana, número 7 Comandante Rondizzoni y número 8 Comandante Beauchef, una Compañía de Artillería al mando del Mayor Amunátegui y el Escuadrón Guías de Caballería al mando del Teniente Coronel Francisco Borcosque. Desde Talcahuano se agregó el Batallón de Infantería N° 1 Comandante Godoy y desde Valdivia, el Batallón de Infantería N° 6 Comandante Riquelme.

El total de los efectivos del Ejército alcanzó a 2.575 hombres con todo su equipamiento, vituallas y caballares, que se embarcaron en los transportes: fragatas *Lautaro*, *Resolución* y *Ceres*; bergantines *Infatigable*, *Inglés* y *Golondrina*, todos a las órdenes del Comandante de Transportes Capitán de Corbeta Don Pedro Angulo.

La Escuadra al mando en jefe del Vicealmirante Manuel Blanco daba protección al convoy y estaba constituida por las siguientes unidades: fragata *O'Higgins* a la que se le cambió el nombre por *María Isabel* (su antigua designación cuando estaba bajo bandera española), al mando del Capitán de Navío Foster; bergantín *Aquiles*, Capitán de Navío Wooster; corbeta *Independencia*, Capitán de Navío Cobbett; corbeta *Chacabuco*, Capitán de Fragata García del Postigo y bergantín *Galvarino*, Capitán de Fragata Winter.

Después de una permanencia en Corral que se prolongó por 20 días, la fuerza expedicionaria arribó a Chiloé el 9 de enero de 1826, fondeando la Escuadra en puerto Inglés, incluidos los transportes que se habían reunido previamente en la rada de Huechucucuy. En seguida se procedió a desembarcar el Ejército expedicionario que avanzó por tierra hasta Balcacura, tomando por asalto la fortaleza del mismo nombre que protegía el acceso marítimo al fondeadero sur de la bahía.

Las lanchas cañoneras españolas, atravesaron la bahía desde el fuerte Agüí hacia San Carlos para defender la costa Este. En el trayecto a plena luz del día fueron interceptados dos de ellos por botes de la Escuadra. Una lancha fue capturada por el Capitán Angulo que mandaba uno de los botes y otra pudo escapar al ser atacada por otro bote al mando del Teniente Freeman Oxley que perdió la vida en su intento. Esta acción sorprendió al enemigo, facilitando el ingreso del grueso de los buques de la Escuadra y de los transportes hacia el interior de la bahía.

El almirante Blanco izó su insignia en el bergantín *Aquiles* y entró con la Escuadra en la bahía de Ancud, para fondear en Balcacura. El paso de ingreso estaba defendido por el Este con los Fuertes San Antonio, Campo Santo, El Carmen y el Puquillihue, mientras que por el Oeste estaba el Fuerte Agüí, con 8 cañones de grueso calibre, más 6 lanchas cañoneras, todo lo cual hacía la maniobra muy riesgosa y aventurada. El Fuerte Balcacura había sido silenciado por una partida de asalto del Ejército el día previo. No obstante, el viento fuerte favorable, imprimió suficiente velocidad a la columna

formada por los buques más livianos, liderados por el *Aquiles*, que por ser el matalote de proa, fue el que más daño sufrió, perdiendo el bauprés y un mastelero de gavia.

En los buques de la Escuadra y los transportes se reembarcó el Ejército para atravesar la bahía y desembarcar en la extensa playa de Lechagua, desde donde se inició el ataque frontal contra el dispositivo realista.

En la noche del 13 al 14 de enero se efectuó un masivo ataque sobre las 5 lanchas cañoneras que defendían la costa Este de la bahía en San Carlos, operación efectuada por 14 botes de la Escuadra y transportes dirigidos en dos divisiones al mando del Capitán Pedro Angulo y el Capitán Roberto Bell respectivamente. La acción sorpresiva tuvo pleno éxito, capturándose tres lanchas cañoneras y una lancha de transporte, las otras dos que quedaban a los realistas, huyeron del área y desaparecieron en la oscuridad, refugiándose en el estero Pudeto donde fueron hundidas por su propia tripulación. El Capitán Angulo desembarcó con su gente e incursionó sobre un fuerte armado, desalojando a la guarnición y procediendo a inutilizar el armamento para abandonarlo después, llevándose como testimonio el Pabellón de Combate del Fuerte, que entregó personalmente al General en Jefe.

La heroica acción del Ejército en los campos de Pudeto y Bellavista, el 14 y 15 de enero, fue el resultado de la eficaz y coordinada combinación de las diferentes armas, para aplastar el excelente dispositivo de defensa adversario, incluido el apoyo al flanco izquierdo patriota desde las lanchas cañoneras propias capturadas al enemigo y la sorpresiva incursión de Angulo al desembarcar sobre los fuertes, la víspera del ataque frontal que fue decisiva en su resultado.

Terminada la acción sobre San Carlos, el Capitán Angulo quedó designado Ayudante del Coronel Don Santiago Aldunate, nombrado Gobernador de Chiloé, a quien le cupo realizar una severa limpieza de elementos contrarios, a la vez que dar seguridad y tranquilidad a la población, facilitando la recuperación del comercio y la producción, después de tantos decenios de administración virreynal.

Posteriormente, el Capitán Angulo tomó el mando de la fragata transporte *Ceres*, para traer a Valdivia y Talcahuano a los prisioneros realistas, por tratarse algunos de ellos de elementos peligrosos, entre los que se encontraban los que defecionaron de los batallones argentinos que permanecieron en el Perú y que entregaron a traición las fortificaciones de El Callao en febrero de 1824. La idea de juzgarlos como correspondía, no llegó a materializarse por decisión del propio Director Supremo General Don Ramón Freire, buscando con ello la reconciliación con los vencidos en Chiloé y la fracción realista que quedaba en Chile. La misión de transporte fue terminada con éxito y con ello finalizaron las operaciones sobre Chiloé.

BIBLIOGRAFÍA

- “Historia de Chile”, Francisco Antonio Encina.
- “Portales”, Tomos I y II; Francisco Antonio Encina.
- “Historia General de Chile”, Diego Barros Arana.
- “La Expedición Libertadora de Chiloé”, Diego Barros Arana.
- “Glorias de la Nobleza Española”, Angel del Arco y Molinero.
- “El reino de Chile 1535-1810”, Presbítero Luis de Rosa y Ursúa.
- Archivo “O’Higgins”. Correspondencia con Oficiales y Jefes (1817). Archivo Nacional. M. Guerra.
- Hoja de Servicios del Capitán de Fragata don Pedro Angulo Novoa. Archivo Naval, Dirección General del Personal, Armada.
- “Nuestra Marina Militar”, Vicealmirante Luis Uribe Orrego.

- “La Armada de Chile desde la Alborada hasta el Sesquicentenario”, Capitán de Navío Rodrigo Fuenzalida Bade.
- “Historia de la Marina de Chile”, Carlos López Urrutia.
- “Historia de Chile. Gobierno del General Joaquín Prieto”, Rafael Sotomayor Valdés.
- “Crónicas Portalianas”, Enrique Bunster.
- “Distinguidas Historias”, Enrique Bunster.
- “Valparaíso, 1827”, Roberto Hernández Cornejo.
- “Don Diego Portales”, Benjamín Vicuña Mackenna.
- “Memorias del Coronel Tupper”, Ferdinand B. Tupper.
- “Epistolario de Don Diego Portales”, Guillermo Feliú Cruz.
- “Historia de los nombres de Buques de Guerra”, Capitán de Navío Horacio Vio Valdivieso.
- “Historia Marítima del Perú”, varios autores.
- “Estudio crítico de las Operaciones Navales de Chile durante la Guerra años 1836-39”, García Castelblanco.
- “Exposición del Capitán de Puerto de Valparaíso, Capitán de Fragata Pedro Angulo”, José Toribio Medina.
- “Correspondencia de investigación en España”, Capitán de Navío Real Armada de España Remigio Díaz.
- “Armada Española”, Cesareo Fernández Duro.
- “Historia de la Marina de España”, García Camba.
- “La Expedición Naval Española del Navío *Asia* y bergantín *Aquiles*”, Armando Moreno Martín.
- “Discovering Guam”, Janise J. Beaty.
- “Hoja de Servicio del Coronel Victorino Garrido”, Archivo del Ejército.
- “Historia Diplomática de Chile”, Mario Barros Van Buren.
- “Revista de Marina, junio 1925”, Crónica Nacional página 498.
- “Revista de Marina, marzo-abril 1964”, Homero Hurtado Larraín.
- “Revista de Marina, julio-agosto 1968”, Editorial página 498.
- “Revista de Marina, septiembre-octubre 1969”, Enrique Bunster.
- Artículos en diarios:
- “El Mercurio” de Santiago 10-sep-1967, (Un Héroe se ha perdido), Homero Hurtado Larraín.
- “El Mercurio” de Santiago 23-mar-1969, (El Comandante Angulo en Acción), Enrique Bunster.
- “El Mercurio” de Valparaíso 7-dic-1987, Luciano Figueroa.
- “La Estrella” de Valparaíso 19-ene-1988, Eduardo Rioseco.
- “El Mercurio” de Valparaíso. Suplemento “Nuestro Mar”, 25-ago-1988 (Hazañas del Comandante Angulo), Eduardo Reyes Frías.
- “El Mercurio” de Santiago 18-feb-1991, (Un Prócer olvidado), Coronel Jorge Garfias Villarroel, Presidente Instituto Histórico de Chile.

* * *

* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Egresado del Royal Naval College Greenwich. Profesor de Seguridad Nacional ANEPE, 1982. Curso RR.II. Academia Diplomática de Chile.