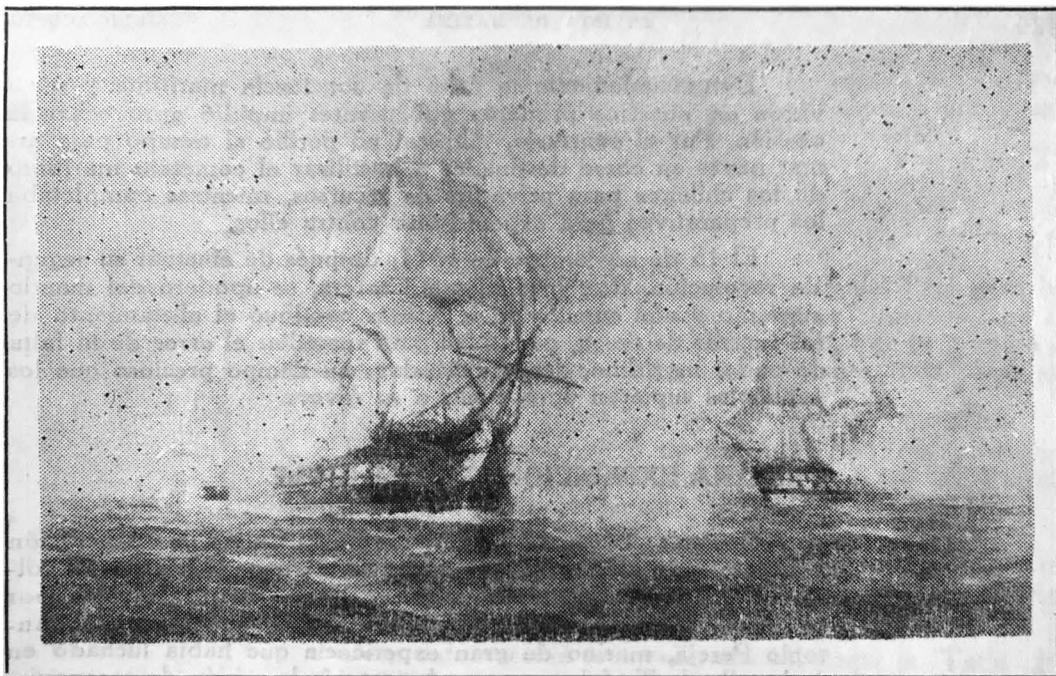


Almirante Manuel Blanco Encalada



Zarpe de la Primera Escuadra Nacional. Oleo de Casanova Z. (Club Naval de Valparaíso).

PRIMERA ESCUADRA NACIONAL

Por

Federico THOMAS Cavieres

Capitán de Fragata (1)

Armada de Chile

Chile nació a la vida independiente el 18 de septiembre de 1810, con la creación de la "Primera Junta Nacional de Gobierno". Uno de los primeros actos del nuevo estado, fue decretar la libertad de comercio a fin de permitir al país el aprovisionamiento de armas, pertrechos y otros artículos vitales de que entonces carecía.

Para materializar lo anterior, fueron abiertos al tráfico mercantil de los buques de todas las banderas, los puertos de Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano. Con ello se pretendía poder usar ampliamente el mar, único camino capaz de unir nuestras costas con el resto del mundo, olvidándose que antes que nada era necesario crear una fuerza naval que nos asegurara su dominio.

En aquel entonces, las fuerzas navales de España en el Pacífico eran casi nulas y la ocasión se presentaba favorable para crear una Armada, que asegurara nuestro naciente comercio marítimo y evitara que el Virrey del Perú, Fernando de Abascal, pudiera enviar tropas contra Chile, como ya lo había hecho con éxito contra los revolucionarios de La Paz y Quito.

Desgraciadamente la falta de conciencia marítima y poca visión de nuestros primeros gobernantes impidió aprovechar la ocasión. Por el contrario, Abascal no perdió el tiempo para armar naves en corso destinadas a hostilizar el comercio marítimo de los chilenos para privarlos de recursos, mientras completaba los preparativos para expedicionar contra ellos.

El 15 de noviembre de 1811, después de efectuar su segunda revolución, don José Miguel Carrera, se apoderó del mando supremo y aún cuando en lo militar continuó el alistamiento de las fuerzas de tierra, nada hizo para remediar el error de la falta de poder marítimo, desperdiándose un tiempo precioso que los españoles supieron aprovechar a su favor.

PRIMERA EXPEDICION CONTRA CHILE

A comienzos de 1813, zarpaba de El Callao una expedición compuesta de cinco buques mercantes, algunos Oficiales, 50 soldados y \$50.000 en dinero efectivo. Dicha fuerza, enviada por el Virrey Abascal, estaba al mando del Brigadier español Antonio Pareja, marino de gran experiencia que había luchado en la batalla de Trafalgar y que ahora tenía la misión de reconquistar a Chile. Dueño absoluto del mar, Pareja recaló en Ancud después de 36 días de navegación. Ahí el Gobernador le entregó el mando de la provincia y \$ 160.000 en dinero. Pronto Pareja reunió un ejército de 1.400 hombres con los que ocupó Valdivia donde aumentó sus fuerzas a más de 2.000 soldados. El 27 de marzo de 1813 se tomó Talcahuano y dos días después, Concepción.

LA ARMADA DE LA PATRIA VIEJA

Los éxitos de Pareja, vinieron por fin a abrir los ojos del Gobierno sacándolo de su letargo para obligarlo a cambiar de política. Sólo entonces, ante la triste realidad, se pensó en crear un poder marítimo y se decidió organizar una flotilla para bloquear Talcahuano e impedir el aprovisionamiento de los realistas desde Chiloé y Perú, lo cual sólo podía hacerse por el camino del mar. Para lograrlo, se comisionó al Gobernador de Valparaíso, don Francisco de La Lastra, quien se había educado en la Armada española donde alcanzó hasta el grado de Alférez de Navío.

La tarea no fue fácil y el activo La Lastra logró después de muchos esfuerzos y tras de vencer grandes dificultades, arrendar la fragata norteamericana "Perla" y comprar el bergantín "Potrillo" de la misma nacionalidad, Para armar las naves fue necesario recurrir a la compra de cañones y rifles en los buques surtos en la bahía y para tripularlas hubo que contratar oficiales y marineros extranjeros, en su mayoría ingleses y norteamericanos, completándose su número con algunos chilenos reclutados en las tabernas y chinganas del puerto.

Por fin todo estuvo listo, y nuestra primera fuerza naval fue puesta a las órdenes del Capitán de Fragata don Armando Barba. Las naves chilenas se mecían suavemente en las aguas de la bahía y sus siluetas llenaban de optimismo a los patriotas.

Verdaderamente la flota no era muy grande y no parecía muy temible, pero al tope de sus mástiles flameaba orgulloso el tricolor, azul, blanco y amarillo de la Patria Vieja.

EL PRIMER COMBATE

De los corsarios armados por el Virrey del Perú para hostilizar nuestro comercio, la fragata "Warren" aparecía con frecuencia en Valparaíso y contra ella se concertó la primera acción en que actuarían nuestros primeros buques armados en guerra.

Fue así como un día 2 de mayo de 1813, al presentarse la nave española delante del puerto, la "Perla" y el "Potrillo" dieron la vela y aprovechando una fuerte brisa del sur se dirigieron resueltamente contra su adversario ante la vista del vecindario que se había reunido en la playa a presenciar el combate que se imaginaban sería duro y, por supuesto favorable a los patriotas.

De pronto sucedió lo inesperado. Al llegar la "Perla" junto a la "Warren", en vez de abordarla o acribillarla con sus cañones, se unió a ella y juntas dieron caza al "Potrillo", al cual no le quedó otra alternativa que rendirse, pues la traición brotaba por todas partes tanto de afuera como de adentro de la nave. La tripulación cosmopolita de la "Perla" y parte de la del "Potrillo", se había vendido a los realistas emboscados en tierra.

La desencantada población del puerto, hubo de resignarse a ver como ante sus propios ojos se consumaba la traición. El primer combate marítimo de los chilenos había sido un desastre. Nuestra naciente fuerza naval se perdió y con ella la esperanza de dominar el mar para impedir la llegada de refuerzos a los españoles y asegurar la libertad de la Patria. De tanto esfuerzo desplegado solo quedaba una profunda amargura y un justo anhelo de desquite.

En tierra, Carrera logró recuperar Concepción y Talcahuano. En este puerto, abordándola con lanchas, los patriotas capturaron dos fragatas españolas, la "San José", que tenía a su bordo cerca de 200 prisioneros patriotas y la "Thomas", que traía un cargamento de pertrechos, refuerzos para los Oficiales del Ejército de Pareja y fuertes caudales que tonificaron las exhaustas arcas del Estado.

Desgraciadamente, el Gobierno no aprovechó las dos embarcaciones capturadas para armarlas en guerra, lo que habría podido hacer, a falta de marinos nacionales; utilizando los pilotos de los buques balleneros y mercantes extranjeros; pero aún no se tenía una clara visión de la importancia del Poder Naval para un país como el nuestro y esa fue la causa principal de que nada se hiciera.

SEGUNDA EXPEDICION CONTRA CHILE

Dueños absolutos del mar, los españoles aprovecharon ampliamente la imprevisión chilena. Mantuvieron constantemente

informado al Virrey del Perú de lo que ocurría en Chile, y así éste pudo preparar una segunda expedición que a las órdenes de Gavino Gainza, desembarcó impunemente en Arauco el 31 de enero de 1814. Aún cuando los patriotas tuvieron oportunas noticias de ella, nada pudieron hacer para impedirle u obstaculizarla.

Gainza bloqueó Talcahuano y sus buques, una corbeta y un bergantín, se mantuvieron siempre fuera del alcance de las baterías chilenas y sólo eran molestados cuando trataban de desembarcar para proveerse de víveres.

TERCERA EXPEDICION CONTRA CHILE

Desaprobado el tratado de Lircay, el Virrey del Perú envió una tercera expedición contra Chile al mando de don Mariano Osorio, compuesta de un navío, una corbeta y un bergantín, la que llegó a Talcahuano el 13 de agosto de 1814. Con sus buques, Osorio recorrió nuestras costas simulando desembarcos para distraer la atención de los patriotas y obligarlos a dividir sus fuerzas, usando plenamente de las ventajas que le daba el dominio del mar.

El 1º y 2 de octubre de 1814, con el desastre de Rancagua, moría la Patria Vieja y los chilenos tuvieron que remontar la cordillera y pasar a Mendoza para preparar el Ejército que habría de dar nuevamente la libertad a nuestra Patria.

ACCIONES NAVALES DURANTE LA RECONQUISTA ESPAÑOLA

Chilenos Corsarios

Durante este período de nuestra historia no hubo acciones navales en que participaran buques chilenos, pues carecíamos de ellos; pero sí hubo chilenos que se embarcaron como corsarios para hostilizar a los españoles. En efecto, durante la emigración a Mendoza, no escapó a los patriotas que la hostilización de las costas del Pacífico, dominadas por la Armada española, contribuiría eficazmente a la libertad de Chile.

Así en 1816, Julián Uribe, Ramón Freire y otros patriotas, apoyados por el gobierno de Argentina, participaron en la creación de una escuadrilla de cuatro naves, que se organizaba en Buenos Aires para hacer el corso en las costas del Pacífico, al mando de Guillermo Brown, Jefe de la Escuadra argentina.

Una de las naves, el "Uribe", naufragó en el Cabo de Hornos ahogándose toda su tripulación. Otra nave, la "Trinidad", fue a Juan Fernández a liberar a los prisioneros patriotas, sin lograr su objetivo.

La mala calidad de los buques y los fuertes vientos reinantes hicieron fracasar esta expedición a las costas de Chile. En su recorrido al norte, apresaron frente a El Callao a dos buques mercantes españoles, la "Consecuencia" y la "Candelaria".

Brown atacó las fortalezas peruanas, se apoderó de unas lanchas, echó a pique una fragata y continuó su recorrido hasta Guayaquil donde fue hecho prisionero por los españoles, siendo posteriormente rescatado por Freire.

Desgraciadamente las desavenencias dividieron la expedición. Algunos regresaron con Freire a Buenos Aires, y Brown continuó sus correrías hacia la Oceanía con mala fortuna, volviendo a la Argentina después de dos años.

LA ARMADA DE LA PATRIA NUEVA

El Primer Buque de Guerra

Después de la Batalla de Chacabuco, el 26 de Febrero de 1817, ignorando por completo el desastre sufrido por las armas españolas, fondeaba en Valparaíso el bergantín mercante español "Aguila".

Engañado por la bandera española, que se izó ex-profeso en el castillo de San Antonio, fue fácil presa de las autoridades patriotas, que ahora así aprovecharon la ocasión y se esmeraron en dejarlo en condiciones de poder combatir.

En efecto, el bergantín de 220 toneladas fue armado con 16 carronadas por el diligente gobernador Alvarado quien las requirió "a prorrata" entre los buques surtos en la bahía. Dio el mando al irlandés Raimundo Morris, Oficial de Artillería del Ejército de Los Andes, pero que era marino de profesión. Como Segundo Comandante se embarcó al Oficial patriota don Pedro de la Cruz y como pilotos, a los marinos Santiago Hurell y Juan Yung. La tripulación se completó con 43 hombres de tripulación de los cuales 18 eran chilenos y 25 extranjeros, en su mayoría ingleses. Como se ve, la incorporación del primer buque a la Escuadra de la Patria Nueva no tuvo bautismo ni ceremonia inaugural alguna, y fue producto de un golpe de audacia innegable.

La primera misión del "Aguila", después de haber recorrido sin novedad la costa hasta San Antonio, fue ir a rescatar a los patriotas desterrados a Juan Fernández, cometido que se cumplió sin novedad trayendo de regreso a los 78 ciudadanos exiliados por los realistas.

Entre ellos se encontraba don Manuel Blanco Encalada, el más joven de los proscritos y futuro Almirante de la naciente Escuadra que pronto habría de dar a Chile su primer triunfo naval. El "Aguila" cumplió su comisión fondeando en Valparaíso el 11 de abril de 1817.

El 1º de julio de 1817 se presentó a la vista de Valparaíso la corbeta española "Sebastiana". Al acercarse a tiro de cañón, hizo un disparo y luego se alejó. Ante esta provocación, el Gobernador Alvarado procedió a organizar con la mayor celeridad una fuerza que pudiera batir con éxito a la corbeta enemiga. Hizo realistar el "Aguila" cuya tripulación había sido licenciada en su mayor parte y fletó al bergantín mercante norteamericano "Rambler", que montaba cuatro carronadas y tenía calzo para dieciocho. Para completar su armamento se tomaron seis carronadas de la fragata de comercio "María" y el resto del parque de la plaza.

Una vez lista la flotilla, se puso a las órdenes del Capitán de puerto don Juan José Tortel, marino francés que servía la causa de la revolución desde 1813, y a las nueve de la noche del 1º de julio aparejaba, favorecida por una fresca brisa del Sur. A pesar del interés desplegado, fue imposible encontrar a la corbeta enemiga. Se navegó al sur hasta Talcahuano antes de regresar a Valparaíso, recalando primero el "Rambler", el 7 de julio, y luego el "Aguila", un día después.

El 13 de julio, cinco días después del regreso de la flotilla se presentaron a las puertas de Valparaíso la fragata "Venganza" y el bergantín "Pezuela" al mando del Capitán de Navío don Tomás Blanco Cabrero y del Teniente de Navío don Ramón Bañuelos, respectivamente, los que continuaron con el bloqueo del puerto.

Previo autorización del gobierno, el Gobernador Alvarado procedió a armar nuevamente el "Rambler" y a la fragata "María", buques que junto con el "Aguila" debían batir a las naves españolas. Embarcando soldados y gente advenediza, la flotilla quedó lista para hacerse a la mar al primer anuncio del enemigo, lo que hizo el 10 de agosto al presentarse nuevamente los buques españoles.

La flotilla chilena se dirigió resueltamente en demanda del enemigo el que se mantenía "en facha" observando a nuestros buques. Para asegurar bien la caza el "Rambler" forzó sus velas, pero al hacerlo tronchó la verga del trinquete, lo que obligó al Capitán Tortel a regresar a puerto sin haber logrado otra cosa que ahuyentar al enemigo.

Después de esta escaramuza, Valparaíso quedó libre del bloqueo por espacio de un mes. En este lapso, zarpó el "Aguila", siempre al mando de Morris, y en los primeros días de octubre apresó en las cercanías de Valparaíso al transporte español "Perla", que era el mismo buque que la traición había arrancado de manos de los patriotas en 1813.

Posteriormente los buques españoles continuaron bloqueando el puerto de Valparaíso para impedir el comercio. Se pensó armar la "Perla", pero hubo que desistir de hacerlo ante el mal estado de su casco. Se armó entonces como cañonera a la goleta "Fortunata" construida en el Maule (Constitución) la que junto con una lancha cañonera española capturada en el mes de marzo cerca de Valparaíso y el bergantín "Aguila", constituyeron las fuerzas navales que pasaron a usarse en forma defensiva para proteger a los mercantes extranjeros que pretendían burlar el bloqueo.

CORSARIOS CHILENOS

Al ser capturada la "Perla" tenía a su bordo un cargamento que produjo al Gobierno más de cien mil pesos de la época. Alentados algunos patriotas entusiastas con la captura de este buque y con la noticia que venían con él muchos otros cargados de mercancías, armaron en corso el lanchón "La Fortuna", el cual el 23 de noviembre de 1817 capturó en Arica a la fragata

“Minerva” y al bergantín “Santa María”, obteniéndose de estas presas una ganancia de más de trescientos mil pesos.

El éxito del primer corsario chileno estimuló los ánimos y despertó el entusiasmo por seguir su ejemplo. Como feliz resultado, pronto recorrió el Pacífico un sinnúmero de corsarios nacionales, que con sus correrías escribieron páginas de gloria al mismo tiempo que fueron una constante pesadilla para el comercio español.

De estos corsarios los más importantes fueron: “El Chileno”, “Nuestra Señora del Carmen”, goleta “Fortunata”, “Santiago Bueras”, “El Cachucho”, “Maipú Lanzafuego”, “Congreso” “Salvaje” y “Los Andes”. Esta última armada por el Gobierno y al mando del Capitán don Juan Illingworth, realizó brillantes hazañas de positivo beneficio para los patriotas.

PRELIMINARES DE LA ORGANIZACION DE LA ESCUADRA

El contar con tan escasas fuerzas navales no impidió crear el puesto de Comandante de Marina, en octubre de 1817, siendo nombrado para ocuparlo en calidad de interino don Juan José Tortel. Tampoco habían olvidado nuestros gobernantes la contabilidad de la Marina la que funcionaba desde julio de 1817, a cargo de don José Santiago Campino.

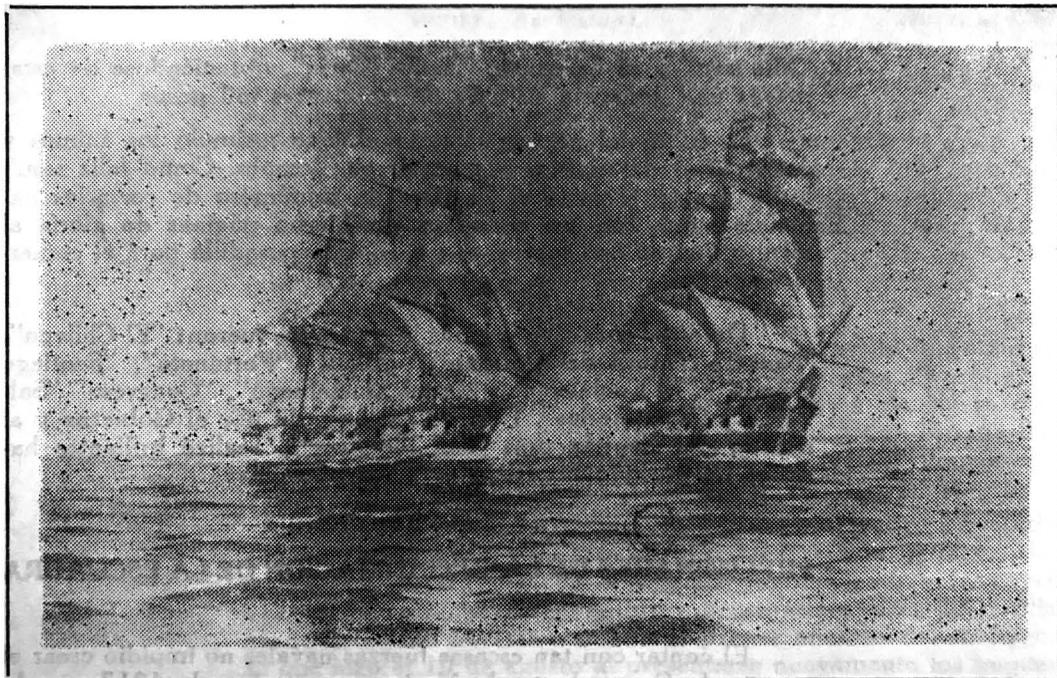
El 13 de noviembre de 1817 se dictó el “Reglamento Provisional de Marina”, que establecía los grados y los sueldos.

Con el objeto de atender a la habilitación y equipo de la Escuadra que estaba en vías de organizar, el Gobierno ordenó la creación de un Arsenal de Marina por decreto de fecha 5 de diciembre de 1817. Por este mismo decreto se disponía que el Comandante interino de Marina se trasladase al astillero de la Nueva Bilbao (actual Constitución) a contratar la construcción de seis lanchas cañoneras con cubierta y con capacidad suficiente para montar piezas de a 24, y cuyo valor no excediese de dos mil pesos. Por inconvenientes que surgieron posteriormente, solo dos de ellas llegaron a Valparaíso.

CUARTA EXPEDICION CONTRA CHILE

Entre tanto el Virrey del Perú envió una cuarta expedición militar contra Chile. Contaba de 3.300 hombres al mando del General don Mariano Osorio, en nueve buques mercantes convoyados por la fragata “Esmeralda”, nave de 44 cañones. Esta expedición desembarcó en Talcahuano el 5 de enero de 1818.

Mientras las tropas de Osorio operaban en tierra, sus buques recorrían las costas y hacían efectivo el bloqueo de Valparaíso, con grave daño para las comunicaciones y el comercio de la joven nación.



Combate entre la "Lautaro" y la "Esmeralda", 26 de abril de 1818. Primer abordaje de O'Brien. Oleo de Somerscales. (Club Naval de Valparaíso).

EL PRIMER ABORDAJE

A pesar del bloqueo español, el 5 de marzo de 1818, se filtró en la bahía de Valparaíso la fragata inglesa "Windhan", de 800 toneladas, perteneciente a la flota de comercio de las Indias Orientales. Se había hecho a la vela desde Inglaterra a instancias del agente de Chile en Londres, don José Antonio Álvarez Condarco, para ser ofrecida en venta al Gobierno revolucionario para la organización de su Escuadra.

La fragata venía armada con 34 cañones de 18 y 24 libras, su tripulación alcanzaba a 192 hombres y su importe era de \$ 180.000. De esta suma el Gobierno aportó cien mil pesos y el resto el comercio extranjero de Valparaíso. Este se interesaba en que se levantara el bloqueo, al mismo tiempo que se reservaba una parte proporcional de las presas, ya que la primera intención había sido destinar la nave al corso.

Cuando el buque enarboló el pabellón chileno, fue bautizado con el nombre de "Lautaro", confiándose su mando al joven marino inglés Jorge O'Brien. El resto de los oficiales fueron en su totalidad ingleses o norteamericanos. También estaba formada por ingleses una buena parte de la tripulación, la que se completó con marinería del bergantín "Aguila", la fragata "María" y lanchas cañoneras. También se embarcó una compañía de infantería al mando del Capitán de Artillería don Guillermo Miller.

Pocos días después de Maipú, la "Lautaro" tuvo su bautismo de fuego.

O'Brien realizó un plan para atacar a las naves bloqueadoras de Valparaíso, que en ese entonces eran la fragata "Esmeralda" y el bergantín "Pezuela".

A las dos de la tarde del 26 de abril de 1818, zarpó dispuesto a atacar a las naves enemigas. Como ardid de guerra, enarboló la bandera inglesa y cuando estuvo a tiro de cañón cambió la bandera británica por la chilena abordando resueltamente a la nave española con 25 a 30 marineros. Ante este acto de arrojo, la tripulación enemiga corrió a refugiarse bajo cubierta, dejando a los asaltantes en posesión del buque. O'Brien arrió la bandera de la "Esmeralda" en los precisos instantes que un golpe de mar separaba a los dos buques. El Segundo de la "Lautaro", don Argent Turner, creyó que la "Esmeralda" había sido capturada y se alejó para apresar al "Pezuela". O'Brien cayó herido de muerte sobre la nave enemiga gritando a los suyos: "no la abandonéis muchachos, la fragata es nuestra".

Los buques españoles huyeron perseguidos por la "Lautaro", sin que ésta obtuviera resultados positivos, logrando sí, levantar el bloqueo.

De regreso a Valparaíso apresó al bergantín español "San Miguel" a cuyo bordo viajaban acaudalados comerciantes que pagaron crecidas sumas de dinero por su libertad. Estas sumas sirvieron para cubrir casi la totalidad de los gastos de la compra y equipo de la "Lautaro" y pagar a los extranjeros que habían tomado parte en la empresa.

El gobierno rescató posteriormente la cuota de participación que tenía en la "Lautaro" el comercio de Valparaíso, con lo cual esta quedaba definitivamente convertida en buque de guerra del Estado, siendo puesta bajo el mando del Capitán inglés Juan Higginson.

CREACION DE LA PRIMERA ESCUADRA NACIONAL

Después de Chacabuco, O'Higgins comprendió que la prosecución de la lucha en tierra sería estéril si no se lograba el dominio del mar. Estas reflexiones revelaban la comprensión de una triste realidad.

En efecto, no era fácil olvidar, que en lo que iba corrido de su lucha por la independencia, el país había sufrido tres invasiones de los realistas, enviadas desde el Perú por la vía marítima.

Dueños del mar los españoles habían casi destrozado nuestro incipiente comercio marítimo y mantenido en constante zozobra a las fuerzas patriotas. La movilidad que les daba su poder naval les permitía elegir el punto más favorable para atacar y recibir toda clase de refuerzos en el momento oportuno, con lo que el valor desplegado y las victorias obtenidas por los nuestros en el campo de batalla terrestre, se anulaban de la noche a la mañana.

¡Crear una Escuadra! Una cosa era decirlo y otra realizarlo. Como dice Rodríguez Mendoza, Chile tenía sólo "el pellejo

sobre los huesos, ¡No había con qué comprar un yatagán e iba a haber con qué adquirir una Escuadra!" Pero nuestro prócer no era hombre que se amilanara ante las dificultades. Como primer paso mandó agentes a Inglaterra, Estados Unidos y Buenos Aires para adquirir armamentos y pertrechos y contratar Oficiales y marineros para tripularlos. Del resto se encargaría él y su ministro Zenteno, que era hombre de inquebrantable energía y de voluntad de acero.

Corría el mes de mayo de 1818 y ya se contaba con el "Aguila" y la "Lautaro", tripulados por extranjeros y chilenos vestidos de civil.

El 22 de ese mes llegaba a Valparaíso el navío "Cumberland" de 1.350 toneladas, de 60 cañones y 100 hombres de tripulación. Pertenecía a la Compañía Inglesa de las Indias Orientales y como la "Lautaro", había sido enviado por Alvarez Condarco. El Gobierno lo adquirió en \$ 140.000 y lo incorporó a la Armada con el nombre de "San Martín", pasando a ser el elemento de combate más poderoso de nuestra fuerza naval, pues era el buque de más poder que hasta entonces hubiese surcado nuestros mares. Su Capitán don Guillermo Wilkinson y sus Oficiales continuaron a su bordo, ahora al servicio de la Armada de Chile.

Un día después del "Cumberland" fondeaba en Valparaíso la corbeta "Coquimbo", procedente del puerto de su nombre. Esta nave había sido adquirida por los comerciantes de Coquimbo con el propósito de dedicarla al corso, pero por razones que se desconocen desistieron de su plan y la ofrecieron en venta al Gobierno que la adquirió en la suma de \$ 36.000. Se la incorporó a la Armada con el nombre de "Chacabuco", siendo su primer Comandante el Capitán de Corbeta don Francisco Díaz.

El 26 de junio de 1818 a fin de que contribuyera a la organización de nuestra naciente fuerza naval, se nombró "Comandante General interino de Marina" al Capitán de Marina de 1ª clase don Manuel Blanco Encalada.

El 14 de julio de 1818, el Gobierno decretó que el bergantín "Aguila" cambiara su nombre por el de "Pueyrredón". El mismo decreto legalizaba también el cambio de nombre de la corbeta "Coquimbo", que como dijimos ostentaba ahora el de "Chacabuco".

Los Oficiales ingleses que servían en nuestra Armada no estaban contentos con los grados establecidos en el reglamento provisional del año 1817. Para obviar esta dificultad, el 3 de agosto de 1818 se dictó un decreto que derogaba los grados establecidos en el reglamento provisional, implantando nuevas denominaciones, que con algunas modificaciones rigen hasta hoy.

Para dar a la Armada el aspecto de una fuerza homogénea y disciplinada se procedió a uniformar a Oficiales y Tripulantes, dictándose con la misma fecha anterior un Reglamento de Uniformes. No era posible que nuestras naves dieran la impresión de estar tripuladas por piratas.

El nuevo uniforme para Oficiales era digno de una Armada nelsoniana y era como sigue: "Uniforme grande (o de parada): Casaca azul con faldón suelto, solapa y forro blanco, cuello azul con un ancla tendida, bordada en los extremos y enlazada con

un cable, la bocamanga con tres ojales de seda y tres botones, carteras en los faldones, con ídem; botón de ancla y estrella, chaleco y calzón corto, de paño o casimir blanco. Medias de seda blanca, zapatos con hebilla chica, dorada, sombrero de picos y sable corto".

"Uniforme diario: La misma casaca, toda azul sin forro blanco ni ancla en el cuello, pantalón ancho, azul o blanco; sombrero redondo".

La Escuadra que se estaba organizando carecía de antecedentes y reglamentos para el desempeño de su servicio diario y para suplir esta grave deficiencia, el Director Supremo, dictó, también con fecha 3 de agosto, un decreto en que encomendaba al Comandante General de Marina la confección de un prontuario de órdenes y disposiciones generales que debía extractar de las Ordenanzas Españolas.

Pero faltaba aún o más importante: asegurar el futuro de la Armada creando un organismo que formara a sus futuros Oficiales, dándole vida propia. Para lograr este objetivo el Gobierno creó con fecha 4 de agosto de 1818, la "Academia de Guardias Marinas" precursora de nuestra gloriosa Escuela Naval. Las palabras que encabezaban el decreto que la creaba eran las siguientes: "Considerando cuán importante es, para hacer cada día más impenetrable el baluarte de la libertad de la América, el fomentar la Marina hasta ponerla en un pie brillante, que asegure las defensas de las costas del Estado de Chile, contra las tentativas de nuestros enemigos, y atendiendo a la necesidad de que haya un plantel de Oficiales de Marina, cuya instrucción los haga capaces de conducir las operaciones marítimas, he venido en decretar lo siguiente:

Art. 1º.—Será creada, en el Departamento de Valparaíso, una Academia de Jóvenes Guardias Marinas.

Art. 2º.—El Comandante General me presentará un proyecto de la formación de la Academia, designando el número de individuos que deben componerla, y así mismo el profesor que ha de dirigirla.

Art. 3º.—El Gobierno facilitará los instrumentos de náutica y matemáticas, como igualmente los libros por los cuales los estudios se han de dirigir, y a este fin el Comandante General de Marina pasará a este Ministerio una nómina de todos ellos".

En el proyecto de formación de la Academia se establecía que en virtud de la premura para formar Oficiales de marina nacionales y ser corto el tiempo permitido por la urgencia de las operaciones navales, se les enseñaría por entonces muy ligeramente los rudimentos de aritmética, geometría, ambas trigonometrías, la cosmografía y navegación, con algunas lecciones del aparejo y maniobra de un buque. No había libros, y los Guardiamarinas debían copiar en sus cuadernos lo que los profesores les dictaren. Los pocos tratados de Ciscar o de Bails debieron ser conseguidos de los particulares, apelando a su patriotismo, lo mismo que las tablas azimutales, octantes, sextantes, escalas de Gunster, agujas de marear, horizontes de mercurio y demás instrumentos náuticos necesarios para la formación de los futuros Oficiales.

El 6 de agosto, el Gobierno compró en \$ 33.000 el bergantín de guerra "Colombo" de 16 cañones, que había llegado a Valparaíso el 25 de abril procedente de Nueva York, al man-

do del Capitán don Guillermo Wooster. El 14 de agosto el buque se incorporaba a nuestra Armada con el nombre de "Araucano".

Uno de los principales problemas que debía afrontarse era conseguir marineros para tripular los buques, ya que los extranjeros vendían caros sus servicios y los nacionales preferían embarcarse en los corsarios, donde la disciplina no era tan rígida y tenían mejores expectativas económicas. Para evitar este verdadero éxodo de marineros hacia los buques corsarios, el Gobierno se vio en la necesidad de decretar con fecha 11 de agosto de 1818, el embargo de todas las embarcaciones corsarias que se encontraban en Valparaíso, debiendo sus tripulaciones ser destinadas a los buques del Estado.

Además se realizó en Santiago "una leva de cerca de dos mil vagos y mal entretenidos", de los cuales O'Higgins ordenó escoger quinientos de buenas condiciones físicas y de 15 a 25 años de edad. Después de darles dos pesos por cabeza, se les condujo al puerto, bien custodiados, y se les embarcó manteniéndoles a raya a bordo durante los primeros y vacilantes pasos de esta nueva e inesperada actividad de marineros, ya que algunos de ellos no habían visto nunca el mar.

Pero era una ilusión pensar que los "palomillas" permanecerían a bordo. Se escapaban día a día, o los "colaboracionistas" los inducían a desertar. Fue preciso que O'Higgins amenazara con multas, prisión, destierro y confiscación de bienes a los que protegieran la desertión de los buques del Estado. Su proceder fuerte y decidido ha sido llamado "dictadura"; pero gracias a él, se nos legó algo mucho más fuerte que llamamos "Patria".

A principios de julio de 1818, con el objeto de proveer de guarniciones a los buques y servir con acierto a la artillería, se creó un batallón de infantería de marina y una brigada de artillería de mar. La brigada de artilleros de mar fue puesta bajo el mando inmediato del Sargento Mayor don Guillermo Miller, formando parte de ella un piquete del Batallón N° 1 de Cazadores, que desde hacía tiempo se hallaba embarcado.

También hubo de preocuparse especialmente del alimento de las tripulaciones de la Escuadra, modificando la ración de víveres fijada por primera vez el 27 de julio, por haber resultado insuficiente para conservar la robustez de los marineros.

El celo desplegado por O'Higgins y Zenteno comenzaba a dar sus frutos. Cómo se iluminarían los ojos del Director Supremo, radiante de íntimo regocijo, cuando el 11 de agosto de 1818 Blanco Encalada le informara:

"La Escuadra está lista, socorrida de todo, aparejada, envergada, con aguada para seis meses. No falta más que echarle víveres, gente y algunos cañones, para que pueda hacerse a la mar. Su fuerza es tal que puede hacerse dueña del Pacífico y frustrar toda expedición ulterior de España. Puede tomarse a Talcahuano, destruir El Callao y dar golpes de tal importancia que admiren a la Europa y aseguren la libertad de la América".

ZARPE DE LA PRIMERA ESCUADRA NACIONAL

Pero España seguía atentamente el desarrollo de los acontecimientos en América y como ya el peligro francés había pa-

sado resolvió hacer una guerra implacable a sus colonias para evitar que se les fueran de las manos.

En efecto, el 21 de mayo de 1818, zarpaba de Cádiz un convoy de once transportes con 2.500 hombres y numeroso armamento, escoltado por la fragata de guerra de 50 cañones "Reina María Isabel". Debido a las penalidades del viaje la tripulación de uno de los transportes, la fragata "Trinidad", se sublevó, se apoderó del buque, dio muerte a los Oficiales y fue a entregarse a las autoridades patriotas de Buenos Aires.

Gracias a esta circunstancia y a informes de agentes secretos argentinos en Cádiz, nuestro gobierno supo por el de Argentina, el plan de señales, el punto de reunión del convoy y demás detalles de la expedición. Con estas noticias, que favorecían ampliamente la causa de la independencia, se ideó un plan de operaciones marítimas que habría de tener el más completo éxito. Había que apresurar el zarpe de la Escuadra, era necesario "echarle gente, víveres y algunos cañones" y ahí estaba el principal inconveniente porque el Estado no tenía dinero para terminar los aprestos de sus buques de guerra.

Ante el nuevo peligro que amenazaba a la Patria, el Director Supremo se dirigió al Cabildo de Santiago, el 25 de agosto, para pedirle que sin tardanza hiciera una subscripción popular destinada a ultimar los aprestos navales.

El Cabildo se apresuró a publicar una angustiosa proclama que decía:

"Es llegado el caso, ciudadanos, de que hagamos los más activos esfuerzos para satisfacer el objeto más urgente que se ha presentado en América. Hay buques, marina y marciales aprestos. Sólo falta dinero, para poner en movimiento nuestras fuerzas. Una cantidad de poca consideración nos liberta de ingentes gastos y de males que el tiempo puede hacer irremediables. No neguéis auxilios que han de proteger vuestras vidas, vuestros hogares, vuestras fortunas. Si la Armada enemiga queda sepultada en esa tumba salobre, nuestro triunfo es cierto y en estos momentos pende de vuestra generosidad. Dos mil quinientos combatientes nos amenazan, rechacémoslos cuando, lánguidos en una penosa expedición, aún no han puesto la planta en nuestras costas; ya después se os presentan promontorios de dificultades".

La misma proclama se dictó en los demás pueblos del Estado y aunque la pobreza general del país no permitía esperar mucho, se logró reunir cerca de sesenta mil pesos de donativos voluntarios, cantidad de todo punto de vista insuficiente, pero que resultó un valiosísimo aporte para dar cima a la empresa iniciada.

Para acelerar los aprestos de la Escuadra, el Director Supremo, acompañado de su secretario se trasladó a Valparaíso el 30 de agosto, ya que se suponía que el convoy enemigo estaba próximo a doblar el Cabo de Hornos. En estas labores O'Higgins y Zenteno fueron eficazmente secundados por el Gobernador de Valparaíso, Coronel don Luis de la Cruz y por el Comandante General de Marina, don Manuel Blanco Encalada.

Lo más difícil continuaba siendo como siempre completar las tripulaciones. Para lograrlo hubo de recurrirse a los incentivos de dinero, ofreciendo una buena gratificación en el momento del

enganchamiento y la mitad del valor de todas las presas que se hicieren, teniendo cuidado de recalcar lo valioso del cargamento que traían las naves españolas.

También hubo que tomar algunas medidas para completar la organización de la Armada, nombrándose con fecha 17 de septiembre al Capitán de Navío don Manuel Blanco Encalada, como Jefe de la Escuadra. El Capitán Higginson que ocupaba dicho puesto, pidió y obtuvo su retiro. El puesto de Comandante General de Marina, fue ocupado por el Capitán de Corbeta don Juan José Tortel.

Ahora O'Higgins y Zenteno podían regresar a la Capital satisfechos de su obra, habiendo realizado el "milagro" como el Director Supremo llamaba a la creación de la Escuadra, sin elementos de ninguna especie, sin recursos, con el país empobrecido por una guerra prolongada. Ahora gracias a la voluntad, perseverancia y patriotismo de esos próceres, cinco buques de guerra con 158 cañones y 1.209 hombres de tripulación, enarbolando al tope de sus mástiles la bandera de Chile, se mecían en la bahía de Valparaíso, esperando el momento de zarpar para arrebatarse a los españoles el dominio del Pacífico que tanta falta nos hacía.

Llegó por fin el 10 de octubre de 1818 en que Valparaíso engalanado y lleno de banderas, pudo ver el zarpe de esa Escuadra forjada con tantos sacrificios. Aquel día, los cerros del puerto eran como un gran balcón al que se asomaba el corazón y la esperanza de Chile. Allí todo era alegría y optimismo. Todos miraban hacia el mar, que mecía sobre su cambiante lomo, esos buques que llevaban en sus cubiertas a algún hermano, hijo, pariente o amigo. Las salvas de los cañones de los castillos y los gritos de júbilo de los espectadores atronaban el espacio. Era hermoso contemplar el majestuoso avance de esos buques, que con sus blancas velas hinchadas por la suave brisa del sur, recortaban sus siluetas sobre un cielo diáfano y sereno. Era reconfortante y llenaba de orgullo ver el tricolor de Chile flameando alegremente en lo más alto de los mástiles y la apostura de las tripulaciones alineadas correctamente en cubierta. El navío "San Martín", la fragata "Lautaro", la corbeta "Chacabuco" y el bergantín "Araucano" se alejaban en medio de la nube de humo que hacían las salvas de sus cañones al contestar los saludos de los fuertes.

Tanto en tierra como a bordo, los ojos se humedecían de lágrimas y sólo se pensaba en la grandeza y gloria de la Patria. Es que en esos buques que se hacían lentamente a la mar, era Chile entero el que se embarcaba en pos de su destino marítimo, proa a su gran futuro.

Desde lo alto del puerto, O'Higgins, al ver zarpar esa Escuadra que sentía tan propia, exclamó sus proféticas palabras: "Tres barquichuelos dieron a los reyes de España la posesión del nuevo mundo; esos cuatro van a quitársela".

Y esos barquichuelos, supieron responder a la confianza depositada en ellos y no defraudaron las esperanzas de la Patria. Supieron cumplir con éxito la misión encomendada, de modo que a su regreso victorioso, pudo decirse con razón que "su primer ensayo dio a Chile el dominio del Pacífico".

Este fue solo el principio. La cimiento había caído por fin en buen terreno, y nuestra primera Escuadra Nacional, gracias

al empuje de sus hombres, pudo seguir su ruta de gloria realizando hazañas y cosechando laureles hasta consolidar lo nuestro y sellar definitivamente la libertad de América con la rúbrica gloriosa de sus quillas sobre la movediza superficie del mar.

B I B L I O G R A F I A:

- Nuestra Marina Militar Alnte. Luis Uribe Orrego
Historia Naval de Chile Luis Novoa de la Fuente
La Estrella sobre los Mástiles . E. Rodríguez Mendoza
Cochrane, Marino y Libertador Ricardo Valenzuela
Tierra de Océano Benjamín Subercaseaux
Estudio crítico de las Operaciones Navales de Chile Contraalmirante Alejandro García Castelblanco.
O'Higgins Jaime Eyzaguirre

