



O'Higgins y Zenteno desde el Alto del Puerto de Valparaíso observan la salida de la Primera Escuadra Nacional. (Óleo en Academia de Guerra Naval).

Blanco, Zenteno, O'Higgins, el Vino, el Viento y la Primera Escuadra

Por

Luis VALENCIA Avaria
de la Academia Chilena de la Historia



EL DOMINGO 30
de agosto de
1818, acompa-
ñado de sus Mi-
nistros Antonio
José de Irisarri,

José Ignacio Zenteno y Anselmo de la Cruz, y una comitiva de funcionarios y oficiales militares, el Director Supremo don Bernardo O'Higgins se trasladó a Valparaíso. Viajaron en coches. Como dejaran la capital después de las dos de la tarde, anochece ya cuando llegaron al pie de la cuesta de Lo Prado. La lluvia, que se descargó en ese momento, y la obscuridad, hicieron infranqueable el paso, por lo que hubieron de pernoctar en las casas de Lo Aguirre. A la mañana siguiente, de madrugada, prosiguieron a Curacaví, donde desayunaron, para llegar a almorzar, tarde, a Casablanca. La presencia del Mandatario trajo a casa del Gobernador a los vecinos, improvisándose así una tertulia con el cura, "que se mostró muy atento", varias damas y hasta una condesa. El martes 1º de septiembre, "el Gobernador, el cura y las damas nos sirvieron un excelente desayuno que nos confortó para seguir a Valparaíso, donde llegamos a las cuatro de la tarde".

Cuando avistaban la caleta que era entonces el puerto, encontraron a los regidores del Cabildo que venían a recibirles y a una delegación de los comerciantes ingleses allí establecidos. Los primeros traían para el Director un caballo blanco, lujosamente enjaezado, en cuya montura hizo su entrada al pueblo. Con los segundos conversó en inglés sobre temas que el cronista de este viaje no penetró.

Una fragata británica de guerra, la "Andromache", dos mercantes de la misma nacionalidad, el "Livonia" y la "María", el corsario chileno "Bueras", algunos lanchones maulinos y los buques que formarían la Armada de Chile, descansaban en la bahía, como "testimonio de las ventajas que ofrecía la independencia", según nuestro cronista. Los pescadores, con sus botes embanderados, esperaban al Director frente al Almendral para vitorearle y escoltarlo luego, flanqueándole desde el mar, a fuerza de sus remos. Al entrar la comitiva al poblado, la fortaleza saludó con sus cañones.

Nuestro cronista, cuyo nombre se ha perdido, descubrió otra bondad de la libertad de comercio en los excelentes

vinos y licores que alegraron la comida de esa noche, ofrecida por el Gobernador Luis de la Cruz y el Cabildo, pues "en tiempos de los tiranos sólo se servían dulces y vasos de agua helada".

En los días que siguieron el mandatario hubo de atender primero a las visitas, como la del comandante Shirref, de la "Andromache", recibir peticionarios, conocer problemas locales e informarse de los aprestos navales, en todo auxiliado por Zenteno. El viernes 4 de septiembre visitó la "Lautaro", la fragata que O'Brien llevara contra la "Esmeralda" y que rompiera el bloqueo realista de Valparaíso. Necesitaba cureñas nuevas para algunos de sus 50 cañones, pero ya venían maderas del Maule para hacerlas. Luego abordó la "Chacabuco", una corbeta de 20 cañones vendida al gobierno por vecinos de Coquimbo. De ella transbordó al bergantín "Pueyrredón", de 16 cañones, el propio "Aguila" capturado mansamente el año anterior, que encontró "necesitado de todo". Al día siguiente visitó el "Araucano", un hermoso bergantín, también de 16 cañones y perfectamente equipado. El día 8, pagado ya con cáñamo, cobre y 150.000 pesos en efectivo, el "San Martín", un navío de 64 cañones, izó por primera vez su nueva bandera con "la estrella de Arauco". O'Higgins le visitó al día siguiente y habló a su tripulación, toda inglesa, exhortándola a que permaneciera al servicio nacional.

Aparte del "Pueyrredón" y del "Lautaro", que fueron la base y probados ya en acción, los otros buques eran adquisiciones recientes de un esfuerzo financiero que sufrió fuerte oposición en los medios castrenses y en los descontentos de siempre. Tomás Guido, el enviado argentino, se quejó a su gobierno de lo que consideró un despilfarro de 700.000 pesos, en circunstancias que "el ejército estaba desnudo, su fuerza minoraba en más de dos tercios. . . , a la vez que no podía dejar de marchar una nueva expedición para concluir los restos de los enemigos que ocupaban una tercera parte de Chile".

Pero el mandatario estaba obrando según su propio criterio. La victoria de Maipú y cien triunfos mediterráneos más

no valían lo que el dominio del océano. La vía marítima libre era la que sostenía a Osorio en Talcahuano. "La Escuadra, confesó Zenteno cinco años después, fue obra del momento y del imperio de las circunstancias". El Ministro hubiera querido una marina más sólida, bajo normas clásicas, adecuada a nuestra estructura joven. "Era preciso una fuerza marítima y sólo se pensó en tenerla reuniendo elementos encontrados al acaso y para los que nada había ni podía haber preparado, bajo los principios del orden y de instituciones previas". La Armada Nacional que soñaba "debía ser la obra del tiempo, de la experiencia y de las luces, lentitud inconciliable con la premura de aquellos momentos". Manuel Blanco Encalada, el Comandante General de Marina, con todo, era optimista: "Socorrida de todo, habíale comunicado días antes a O'Higgins, 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 golpe de tal importancia que admiren a la Europa y aseguren la libertad de América".

El Comandante General de Marina pedía sólo el comando de la corbeta "Chacabuco" y recordaba que había sido alférez de navío en Cádiz. "Si de marino pude pasar a ser artillero. . . , presumo poder volver de artillero a marino, con la esperanza fundada de desempeñarme bien". Su Comandancia General, en tierra, no resultaba amable para los comandantes de buques, todos marinos viejos que no congeniaban con un "coronel". Tenía, cuenta Guillermo Miller en sus "Memorias", "cierto aire que disgustaba a primera vista". Pero Irizarri, principalmente, junto con Zenteno y Cruz, convencieron a O'Higgins que la opinión y los murmuradores le acusarían de "deferencia hacia los ingleses", y Blanco, como capitán de navío, fue señalado a las tripulaciones el 17 de septiembre como jefe de la escuadra. Treinta y siete años después Irizarri le recordaría su oposición a que se le reemplazara por Cochrane: "¿Recuerda usted que cuando éste llegó a Valparaíso, es-

tando yo en el Ministerio de Estado, fui de opinión que no necesitábamos de aquel Lord, y que lo mismo pensaba O'Higgins, habiendo sido sólo San Martín el empeñado en darle mando?".

Escaseaban los marineros experimentados, pues con mejores ofrecimientos de fácil fortuna y con éxito los solicitaban los armadores corsarios. Trescientos ingleses habían embarcado ya en ellos y los que restaban, "con obstáculos y melindres", exigían pagas crecidas o grados de categoría en el escalafón naval. "Por leva forzosa o por enganchamiento voluntario" se ordenó reclutar a los ex contrabandistas que el comercio libre había desplazado a sembrar tierras en Quillota, y 500 jóvenes de 15 a 25 años, escogidos en Santiago de entre dos mil "vagos y mal entretenidos", gratificado cada uno con dos pesos, fueron traídos a Valparaíso. Los bodegonos y pulperías y su comercio de alcoholes exigieron su embarque inmediato y guardias militares en la playa para impedir que desertaran. "Yo fui testigo de esta verdad, confió después el propio O'Higgins, cuando estubo en aquel puerto. Los marineros extranjeros están dominados de la pasión por los licores, en que consumen cuanto ganan, y los americanos los imitan perfectamente. Uno de los primeros, encontrándome en la calle, me mostró dos onzas y me dijo: "Señor, no me quedan más que estas dos onzas. Déjeme ir a gastarlas en beber y luego me iré contento a bordo". Miller apunta que, con todo, los marineros chilenos fueron subordinados y pronto probaron que eran valientes. Manifestaban gran deseo que se les instruyera y aprendían con prontitud. . . En todas ocasiones se condujeron bien, y durante un viento recio que duró dos días prestaron más utilidad que la que razonablemente podía esperarse de unos hombres que apenas podían tenerse en pie". O'Higgins se felicitó, en carta a San Martín, de que el mayor número de los tripulantes fuese chileno, lo que, como recordó después Zenteno, obligó a que "por lo regular se hablara a bordo el idioma castellano".

La noticia de la evacuación de Talcahuano por Osorio sacó a las calles, trasportada, a la pequeña población por-

teña, que se abrazaba y felicitaba mutuamente. Los niños negros libres, hijos de esclavos, "llamaron la atención por su ruidoso entusiasmo". Otras informaciones recibió todavía el Director: Morillo había sido derrotado en Venezuela y uno de los barcos transportes de la expedición de Cádiz había desertado y arribado a Buenos Aires, proporcionando todo tipo de informes sobre la "Reina María Isabel" y su convoy. En Lima, el virrey adoptaba medidas militares, aunque afirmaba que la "informal marina de los enemigos del rey" no podía competir con la española.

Era preciso ya echar al viento las velas. "Arañando paredes para pagar los gastos" había embarcados más de un millar de hombres. "Creo se comportarán bien, escribió a San Martín, y tal vez nos traigan mucha parte de los buques expedicionarios de Cádiz".

Calculó que el 24 de septiembre se produciría el zarpe, pero el "Lautaro" requirió unas acomodaciones para su tripulación. El 30, a bordo del "San Martín", la oficialidad ofreció al Director Supremo un baile de despedida, donde todos brindaron optimistas, olvidados los antagonismos.

El martes 6 de octubre se anunció que la flota soltaría sus velas al día siguiente. La población cubrió los cerros, pero no hubo vientos. El jueves 8 voltejearon los botes entre los buques y en la tarde se vio la señal de levar anclas y desplegar el velamen, pero la brisa no vino. Pero el 9, por fin, a las dos de la tarde, el viento sureste infló la fuerza de las naves que se movieron lentamente, encabezadas por el "San Martín". La "Lautaro", la "Chacabuco" y el "Araucano" integraban la gran empresa. El "Pueyrredón" habría de seguir después.

"El Director montó su caballo, dice nuestro cronista, y cuando alcanzó la altura de la cuesta de Valparaíso se detuvo a contemplar por unos minutos las velas de la Escuadra, volviéndose luego hacia Zenteno: "De esas cuatro tablas, le dijo, pende no sólo la independencia de este país sino probablemente la de toda Sudamérica". Sólo que fue cierto que este día entró en la historia del mundo de Colón.