

INFLUENCIA DE LA MARINA CHILENA EN LA EMANCIPACION AMERICANA

Por

Rodrigo FUENZALIDA Bade
Capitán de navío (R), Armada de Chile



INCO MESES
después de ins-
taurada la Pri-
mera Junta de
Gobierno, por

iniciativa de Juan Martínez de Rozas, el 21 de febrero de 1811 el Congreso decretaba la libertad de comercio para todas las naciones por los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo, dando así nacimiento al progreso y abriendo los horizontes de esperanzas brindados por el mar. Con ello se terminaba aquel comercio vedado por España a los países extranjeros. De inmediato los mares del sur comenzaron a ser surcados por naves inglesas y norteamericanas, con graves perjuicios para el mercado de Lima. Frente a este hecho, el virrey del Perú, Fernando de Abascal, buscó el modo de coartar aquella libertad e independencia, consiguiendo que los comerciantes afectados armaran en guerra algunos barcos y los enviaran a Chile como corsarios, pues las unidades navales españolas se hallaban, a la sazón, retiradas del Pacífico.

Síntesis del ensayo presentado por el autor al incorporarse a la Academia Chilena de la Historia.

Poco después, el gobierno de Carrera, caracterizado por su espíritu libertario, se salió francamente del marco de sumisión al rey de España, como se acordara

en la Primera Junta de Gobierno. Chile se había dado su Constitución Política y estaba gobernándose con absoluta prescindencia de la autoridad virreinal.

Abascal, no satisfecho con el envío de corsarios a Chile, decidió montar una expedición para volver al país a la subordinación al soberano español y comisionó al brigadier Antonio Pareja para que, trasladándose a Chiloé —donde aún no había llegado la efervescencia revolucionaria— armase allí tropas y marchase a derrocar el gobierno insurgente. Pareja desembarcó en Ancud, organizó sus fuerzas y con dos pequeñas fragatas, dos bergantines, dos goletas y cinco piraguas, ocupó fácilmente Talcahuano. Si el gobierno patriota hubiera contado con una sola fragata bien armada habría podido evitar ese desembarco y dispersar aquella insignificante flotilla que vino a Chile precisamente porque sabía no encontraría oposición en el mar.

El éxito de Pareja hizo comprender claramente el valor de la vía marítima y se propició la idea de atacar al enemigo en el centro mismo de su poder. Al efecto, se entablaron negociaciones para formar una alianza chileno-argentina contra la dominación española en el Perú, mientras se armaban en guerra dos naves norteamericanas, una arrendada, la fragata "Perla" y otra comprada, el bergantín "Potrillo", destinadas a capturar a los corsarios españoles que amenazaban Valparaíso. Pero la acción de estos dos buques fracasó por una infame traición y cayeron en poder del enemigo, perdiéndose las esperanzas de dominar el mar.

Sin medios navales, el gobierno patriota no pudo impedir la nueva expedición de Gaínza, como su refuerzo organizado en Chiloé ni, más tarde, la de Osorio, que venció en Rancagua y produjo el colapso de la Patria Vieja y la vuelta al régimen monárquico en el país, bajo una férula de extremada dureza.

El resultado de la batalla de Chacabuco, tres años más tarde, el 12 de febrero de 1817, marcó el hito de la iniciación efectiva de las actividades navales chilenas. O'Higgins, con clara visión del porvenir, había exclamado después de esa brillante victoria: "Este triunfo y cien más, se harán insignificantes si no dominamos en el mar". Es porque compren-

día meridianamente la necesidad imperiosa de contar con su dominio para lograr la libertad del continente. Chacabuco no podía ser la definición de la lucha emancipadora, si en cualquier instante desde el Perú o Chiloé se podría organizar una expedición realista que amagara esa victoria y amenazara con nuevos desembarcos un litoral tan extenso y sin protección marítima alguna, como el nuestro. Frente a las costas de Chile debían obligadamente desfilar todas las naves que la metrópoli pudiera enviar para mantener el poder virreinal en el Perú y para atacar esas comunicaciones marítimas era fundamental poseer una escuadra.

Asimismo, ello era necesario para quebrar el bloqueo mantenido por el virrey en Valparaíso, el cual, afortunadamente, era más bien ocasional y permitía, en muchas oportunidades, la llegada de barcos al país. Esta misma falta de un bloqueo cerrado impulsó a O'Higgins a fomentar las actividades de corso para atacar el comercio español, mientras no se tuviera aún una verdadera fuerza naval, cuya adquisición se hallaba a la sazón en manos de la diligencia y actividad que pudieran desarrollar nuestros enviados especiales en Inglaterra y los Estados Unidos.

Los corsarios que se organizaron eran, por lo general, buques pequeños, malamente equipados, tripulados por gente osada, compuesta de pescadores de las caletas en su mayor parte, jornaleros de playa y marineros desertores de varias nacionalidades, principalmente ingleses, que habían elegido a Chile como patria adoptiva. Esta gente, más armada de valor y audacia que de implementos de guerra, logró hacer de Valparaíso el centro de atrevidas operaciones contra el enemigo, hostilizando el comercio marítimo peninsular en todo el Pacífico oriental.

Al comenzar octubre de 1817 llegaba a Valparaíso un buque neutral, que logró burlar el bloqueo español, trayendo la noticia que la fragata "Minerva", uno de los transportes de un convoy castellano que saliera de Cádiz el 6 de mayo, escoltado por la fragata "Esmeralda", se hallaba en Arica desembarcando un valioso cargamento destinado a las ciudades del Alto Perú.

La noticia desató el afán de enriquecerse entre muchos de aquella turba brava de marineros que oían hablar, además de una futura escuadra, de combates y botín. Entre ellos había también algunos oficiales de marina extranjeros licenciados o capitanes de balleneros sin ocupación.

Dos antiguos capitanes, recios y resueltos, el inglés James y el escocés Mackay, concibieron el audaz proyecto de dirigirse a Arica y capturar la "Minerva" o cualquier otro buque español que encontraran en la ruta.

En unión de un grupo de aventureros, entre ellos un ex guardiamarina de la Armada británica, Budge, emplearon sus ahorros en la compra de un barquichuelo y decidieron correr con él hacia la costa del Perú, con la bandera chilena al tope y hacerse ricos a su sombra o morir. Este era una raída lancha varada con pretensiones de goleta o balandra, que ostentaba, cuando nueva, el pomposo nombre de "Nuestra Señora de las Mercedes", en la cual podían instalarse apenas 20 ó 25 tripulantes y en cuya popa pintaron el nombre de "Death or Glory" (La Muerte o la Gloria), que sería su divisa, y pidieron al gobernador de Valparaíso, don Francisco de la Lastra, la patente de corso, poniendo con ello en práctica los deseos del gobierno.

La pequeña embarcación fue luego dotada de diez remos, una sola vela y algunos barriles de agua. Como armamento de guerra no llevaba cañón ni fusiles, sólo pistolas, cuchillos, sables, hachas de abordaje, picas y machetes. En general, todo aquello que sirviera para la lucha cuerpo a cuerpo, en gran parte proporcionado por el propio gobierno.

El 11 de noviembre de 1817, izando el pabellón de los Carrera, el de la Patria Vieja, se hicieron a la mar, fiando más en su buena estrella que en lo seguro y capaz del lanchón que los conducía, en realidad, a la muerte o a la fortuna. Por tal razón, a su nombre se le asignó un alias: "La Fortuna", designación con la cual quedó definitivamente reconocido.

Luego de doce días de navegación llegaban a Arica, donde se informaron que la "Minerva" era un buque de gran porte y que el gobernador marítimo del puerto lo mantenía con fuerte guardia.

A la medianoche del 23 de noviembre se acercaron lentamente hacia él, arrastrados más por la corriente que por la perezosa brisa. Al avistar el buque, forradas las chumaceras de los remos para evitar todo ruido, bogaron silenciosamente hasta llegar a su costado a las tres de la mañana, en medio de un sepulcral silencio que nada hacía presagiar el infierno que habría de desatarse minutos más tarde.

Antes que los sorprendidos tripulantes de la nave advirtieran cuanto estaba ocurriendo, James y sus hombres daban muerte al centinela y eran dueños de la cubierta.

La reacción de los realistas, muy numerosos, no se hizo esperar y presentaron una dura y tenaz resistencia, pero la sorpresa y el haber estado la mayoría durmiendo, salvo el centinela acuchillado y otros, los dejaba en manifiesta desventaja y luego de haber experimentado seis muertos y diez heridos en la refriega, vieron obligados a rendirse. Por los asaltantes, resultaron heridos James y dos hombres.

Acto continuo, los aventureros corrieron al castillo a levar las anclas y a los puestos de maniobra para aparejar la nave y antes que el alba delatase sus escasos efectivos, embarcaron presurosamente la tripulación prisionera hacinada en el lanchón "La Fortuna", que ya no necesitaban y lo obligaron a alejarse con sus remos.

Interin, los pistoletazos, gritos y otros ruidos en la quietud de la noche, habían causado alarma en la población y al saberse lo ocurrido por los tripulantes arrojados de la "Minerva", salieron en persecución de la fragata algunos botes armados, que fueron rechazados a cañonazos con metralla. No era empresa fácil someter a quienes venían desde lejanas costas a jugarse el todo por el todo.

Enarbolaron en el palo mayor la bandera chilena y aprovechando el viento cercano al mediodía, sacaron la fragata del puerto y a todo trapo quedaron pronto fuera de peligro. Habían cambiado el miserable lanchón por una gran presa con un cuantioso botín.

Pero ni James ni Mackay, ni ninguno de sus hombres iban a conformarse con esa sola presa. Dueños de un buque de

25 cañones, decidieron continuar en expedición al norte en procura de otras.

Después de cinco días de navegación, el 29 de noviembre, avistaron y dieron caza al bergantín mercante realista "Santa María de Jesús", procedente de El Callao, el cual cayó en sus manos sin el mayor esfuerzo. Por su tripulación, James se impuso que en El Callao se alistaba una escuadra poderosa destinada a conducir a Chile un ejército estimado en cinco mil hombres y cuyos buques estaban prestos a hacerse a la vela. Esta información, de extraordinaria importancia, prevaleció en el ánimo de James y los suyos sobre el espíritu aventurero y afán de lucro y los indujo a cambiar de planes y regresar a Valparaíso a dar la noticia, desembarazándose primero del bergantín apresado, a quien mandaron en custodia de hombres armados a Coquimbo.

El 8 de diciembre, burlando el bloque español, la "Minerva" entraba en Valparaíso.

Los chilenos y en especial el comercio del puerto, celebraron el atrevido hecho de armas y extraño como singular golpe de fortuna de los audaces aventureros como un verdadero acontecimiento nacional que presagiaba días de mayor gloria, si no de tan pingüe beneficio a la bandera chilena, tan valientemente inaugurada. La presa fue juzgada y declarada legal, adjudicándose a sus captores. El cargamento se vendió en Valparaíso y el buque fue adquirido por el gobierno para transporte.

El éxito de este primer corsario sirvió de estímulo a otros que siguieron el mismo camino, a tal extremo que, aun cuando produjeron incalculables daños a las comunicaciones marítimas españolas, llegaron con el tiempo a constituir una traba en la formación de la primera escuadra nacional, necesitada de tripulaciones.

El 11 de noviembre de 1817, el mismo día que "La Fortuna" se hacía a la mar, don Santiago del Solar, vecino de la capital, solicitaba permiso al gobierno "para hacer el corso contra los enemigos de América y a quemar, destruir o apresar todos los buques enemigos que se encuentren durante la guerra en los mares en que navegue el bergantín "Chileno", de mi propiedad, que he dispuesto armar

con doce piezas de artillería y noventa hombres de tripulación, bajo el pabellón de este Estado".

Obtenida la patente, un mes después el "Chileno" (ex "Adeline") daba la vela en dirección al golfo de Guayaquil, al mando del capitán Enrique James. En febrero de 1818, este bergantín capturó la goleta española "Diamante", en la costa de Guayaquil, a la cual incendió. Poco antes había capturado al bergantín "Mercedes". Sostuvo dos combates cerca del litoral del Perú, rechazando a una fragata armada y luego a una corbeta de 22 cañones, enviadas por el virrey Pezuela en su captura, por haber el "Chileno" echado a pique en Huanchaco dos bergantines cargados de víveres destinados a Lima.

Durante seis meses el buque recorrió las costas del virreinato del Perú y, aparte de las naves señaladas, apresó al bergantín "Zaeth", que incendió y a la fragata "Inspectora", buque útil para el país, que llevó consigo a Valparaíso.

Tras sus éxitos, volvía el "Chileno" a hacerse a la mar y en septiembre de 1818 apresaba frente a El Callao los bergantines españoles "Bolero" y "San Antonio", remitiéndolos a Valparaíso como legítimas presas.

En abril de 1819, mandado por el capitán Coll, el "Chileno" capturaba la nave mercante "Cazadora" frente al puerto de Realejo, en Nicaragua. Después de dejarla con dotación de presa, fue a ese lugar con el propósito de combatir una nave sospechosa que se hallaba en el río. Con bandera española, como era costumbre en los corsarios para acercarse a su presa, llegó junto a ella con propósitos de abordaje. Al disparar sus primeras salvas, contestadas al instante por la otra, ambas naves arriaron el pabellón español e izaron, uno el chileno y la otra, ¡el argentino! Se trataba del corsario trasandino "Santa Rosa", accidentalmente comandado por Hipólito Bouchard, cuyo buque, el bergantín "La Argentina", se hallaba a la sazón persiguiendo a la "Cazadora", mientras él procuraba sacar del río dos barcos capturados. Disipado el humo de las descargas, se reconoció el lamentable error y ambos buques de inmediato cesaron el fuego y se separaron después de un cor-

tés, aunque seguramente no muy amable ni cordial saludo, pues hubo en el encuentro tres muertos y algunos heridos.

—o—

Otros corsarios chilenos, el "Furioso" y una segunda "Fortuna" apresaron, el primero, en las costas del Perú, dos naves castellanias, la fragata "Nuestra Señora de Dolores" y el bergantín "Machete" y la segunda, en Panamá, donde se batió contra los castillos que defendían el puerto e incendió el bergantín "San Miguel", fondeado allí. Luego desembarcó e hizo arder un pueblo cercano, para seguir en seguida hacia Guayaquil, donde capturó, el 21 de junio de 1818, un bergantín de suntuosa denominación, el "Gran Poder de Dios", con una considerable carga de azúcar y cacao, y en Paíta al pailebot "Pensamiento" y después el "Rosario", que portaba 13.000 pesos en plata sellada.

El "Santiago Bueras", otro buque dedicado a estas actividades, combatió a la goleta corsaria española "Los Angeles", rindiéndola y luego, no hallándose en condiciones de amarinarla, la incendió después de retirarle sus cañones. Un mes más tarde apresaba al bergantín "Resolución".

—o—

También en 1818, el 15 de julio, don José María Manterola, vecino de Valparaíso, obtenía patente de corso para un bergantín de su propiedad, llamado "Maipú Lanzafuego". Frente a la boca del río Guayas, esta nave, al mando de un capitán llamado Brown, apresó la goleta española "San Antonio"; luego, en Pacasmayo, al bergantín "Providencia" y poco después, a la altura de El Callao, a la fragata "Buena Esperanza", todos los cuales remitió a Valparaíso para ser juzgados por los tribunales de presas.

Este corsario cayó al fin en poder del enemigo a fines de 1818, cuando fue atacado por el bergantín "Cantón" y la fragata armada en guerra "Resolución", mandada ésta por el distinguido teniente de navío español Francisco Sevilla, después de un reñido combate, en el cual, ante una superioridad tan abrumadora, no pudo seguir luchando y fue reducido por el adversario al quedar su tripulación totalmente desarmada.

Ese mismo año, Francisco Turner, comandante de la goleta corsaria "Congreso", capturaba en el litoral peruano tres naves con el pabellón del soberano español, con oficiales y tropa del ejército realista, que quedaron prisioneros en Valparaíso a su regreso. Dos meses después, nuevamente en la mar, apresaba al bergantín "Empecinado" y las goletas "Golondrina" y "San Pedro Regalado", que condujo a Valparaíso.

—o—

Paralelamente a estas operaciones corsarias, se alistaba febrilmente en Valparaíso la primera escuadra organizada de Chile. Después del triunfo de Maipo, la reciente república sólo contaba con la fragata "Lautaro", aquella que se batió con la española "Esmeralda", a bordo de la cual muriera heroicamente el valiente O'Brien en un abordaje temerario; el bergantín "Aguila", caído inocentemente en manos de los patriotas cuando entraba a Valparaíso engañado por el pabellón hispano izado en el fuerte de San Antonio; la fragata "Perla", capturada por aquél y dos lanchas cañoneras construidas en Nueva Bilbao (Constitución).

España aún se hallaba asentada en Chiloé, Valdivia y Talcahuano y el virrey del Perú era todavía poderoso en el Pacífico. Era, pues, necesario contar con una escuadra competente para evitar que tropas provenientes del Perú pudiesen expedicionar nuevamente en Chile y reforzar con ello los restos de fuerzas españolas que aún permanecían en el país.

Pero el erario estaba exhausto y las fortunas particulares arruinadas con las exigencias y desastres de una larga guerra. No obstante, con inmensos sacrificios, se adquirió el navío "Cumberland", enviado por Alvarez Condarco desde Londres, al cual se bautizó "San Martín", en homenaje al gran prócer; luego la corbeta "Coquimbo" y poco después el bergantín "Colombo", a quienes se les asignó los nombres de "Chacabuco" y "Araucano". El "Aguila" lo cambió por "Pueyrredón", como un tributo de honor al Supremo Director de las Provincias Unidas de la Plata.

Sudores sin cuenta hubieron de soportar O'Higgins, Zenteno y el activo Co-

mandante General de Marina, Blanco Encalada, para armar y dotar estas naves de artillería, jarcias, velamen y, sobre todo, personal. Los oficiales y marineros ingleses y norteamericanos de que era forzoso valerse como únicos conocedores de las maniobras, engraidos con el favor de las circunstancias, pretendían mucho y prestaban caros sus voluntarios servicios. Ellos querían quedar a la misma altura de las escuadras de los pueblos más ricos y florecientes a que pertenecían y exigían, por lo tanto, las mismas ventajas y medios que en sus países habrían disfrutado. Por otro lado, los corsarios recurrían empeñosamente a estos mismos hombres y normalmente los ganaban, ofreciéndoles un mejor enganche, mayor paga o estimulándolos con el cebo de las presas. No ocurría, en cambio, lo mismo con la marinería chilena, que se prestaba gustosa para servir en los barcos de la escuadra. Las exposiciones de Blanco al gobierno sobre la necesidad de terminar con el otorgamiento de patentes de corso para asegurar las dotaciones de la escuadra, cuyo alistamiento se demoraba precisamente por esta falta de elemento humano idóneo, hicieron reaccionar a O'Higgins, quien reglamentó la proporción de marineros, tanto extranjeros como chilenos que podrían llevar los buques mercantes y embargó todas las embarcaciones corsarias en Valparaíso, destinando sus tripulaciones a los buques de guerra.

Mientras se desarrollaba esta ardua tarea en nuestro principal puerto, a fuerza de dinero, constancia y sacrificios, había zarpado de Cádiz la fragata "Reina María Isabel" —nave que hacía honor a su nombre por su preciosa estampa de altivez soberana— con una serie de transportes que conducían una expedición militar a las costas del Pacífico. Por la sublevación del transporte "Trinidad", que se separó de la expedición y recaló en Buenos Aires entregándose a las autoridades patriotas, se supo pronto en Chile sobre tal empresa y su destino, debiendo acelerarse el alistamiento de la escuadra para interceptarla. En los primeros días de octubre ésta se hallaba lista para hacerse a la vela.

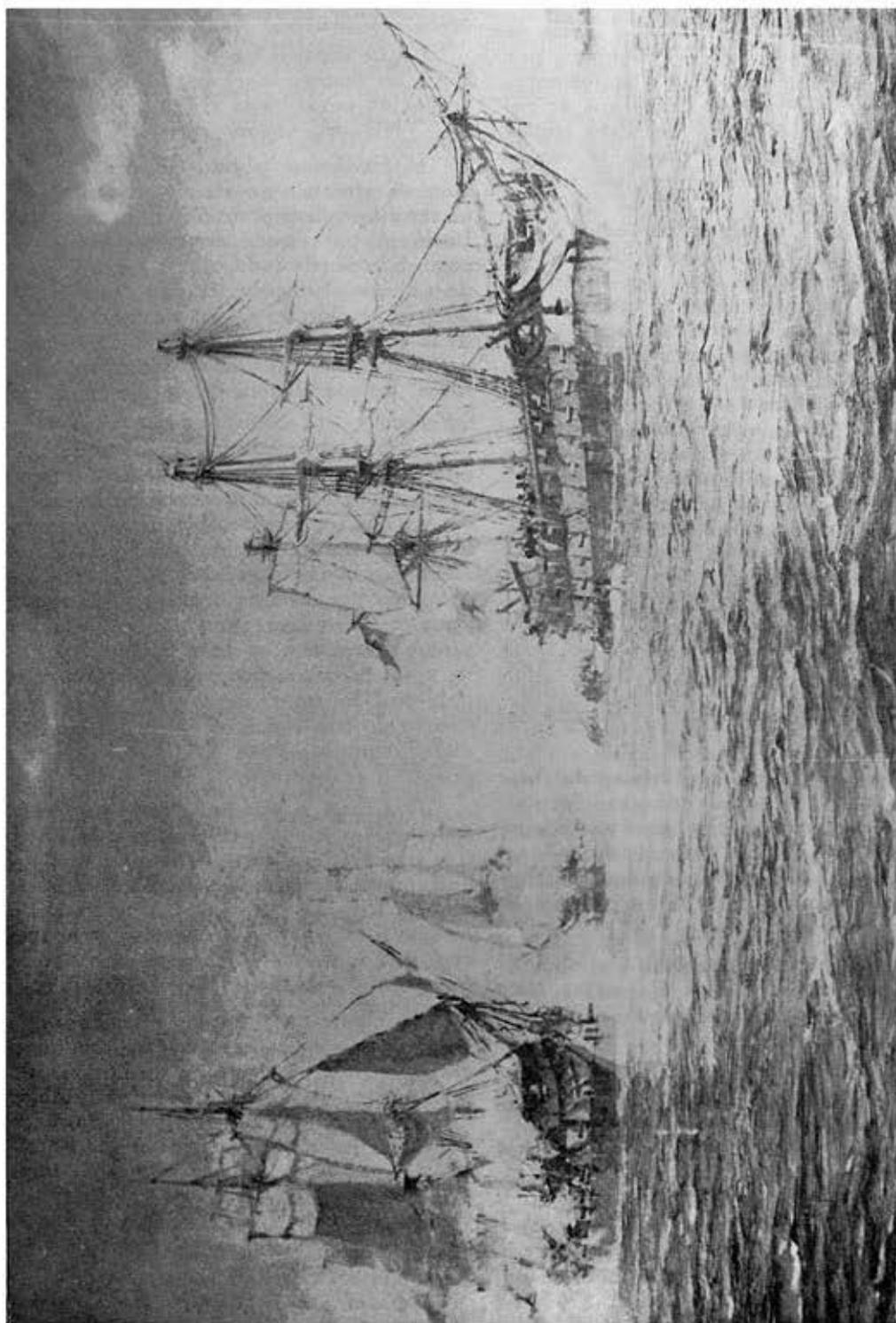
El mando de ella lo tomó su organizador, Blanco Encalada, izando su insignia en el "San Martín". El 9 ó 10 de oc-

tubre de 1818 (porque existen dudas razonables sobre la fecha exacta) zarpó hacia la isla Santa María, que cierra el golfo de Arauco, donde se esperaba interceptar el convoy realista. O'Higgins presenció con gran júbilo la partida de la escuadra y poco después se puso en marcha hacia la capital.

Al divisar el mar desde lo alto del puerto en una eminencia del camino, quedó largamente extasiado, con la vista fija en los buques, resultado material de una obra que costó titánicos esfuerzos a la nación entera y ¡cuántas noches en vela para él mismo y sus colaboradores inmediatos! Zenteno, aquel ministro abnegado y patriota y Blanco Encalada, ese hombre ejemplar que, pese a su juventud, supo dar el impulso necesario para crear de la nada una fuerza naval que, distinta a otras naciones, no nació para proteger un comercio marítimo establecido y defender una marina mercante ya creada, sino, por el contrario, para que a su vera y amparo este comercio se hiciera realidad y luego, indicando con el dedo esos puntos que ya se perdían en el horizonte, dijo a la comitiva que lo acompañaba: "Tres barquichuelos despachados por la reina Isabel dieron a España el continente americano; esos cuatro barcos que acabamos de preparar le arrancarán su importante presa", frase que alguien cambió por "de esas cuatro tablas penden los destinos de América" y que, aunque falsa, la tradición ha recogido por tener similar significado: el medio más apropiado, racional y eficaz para obtener la libertad de la América del Sur, pues sin el dominio del mar ello habría sido largo y muy difícil de realizar.

Era la flota de Chile la llamada, por imperativo geográfico, a ser el vehículo con el cual se habría de lograr el anhelo libertario general, en un plazo acorde con la falencia económica y la limitación de medios humanos para enfrentar tan ardua como monumental tarea.

La primera experiencia de la reciente escuadra fue la captura en Talcahuano de la fragata "María Isabel", arrancada de las manos realistas bajo el fuego de las fuerzas de tierra que impedían fuera rebotada después de haberse varado ante la inminencia del abordaje del "San Martín" y la "Lautaro". Días después de la brillante acción, caían en poder de la es-



Captura de la "María Isabel" en Talcahuano. Oleo de Alvaro Casanova Zenteno.
Comandancia en Jefe de la Armada.

cuadra la gran mayoría de los transportes, que fueron conducidos a Valparaíso.

La toma de la "María Isabel", que se llamaría en lo sucesivo "O'Higgins", por decisión del Congreso, trajo importantes resultados. No sólo se desbarató el refuerzo con que el virrey del Perú contaba para emprender de nuevo la reconquista de Chile, ahorrándose así mucha sangre y sacrificios; no sólo se reintegró al erario, con las presas tomadas y sus cargamentos, una buena parte de sus gruesos desembolsos, sino que se adquirieron muchos y excelentes artículos de guerra y se aumentaron las fuerzas navales con una hermosísima fragata, ricamente pertrechada. Desde aquel suceso, las naves españolas no volvieron a asolar nuestras costas y las reliquias del ejército hispano mantenidas en la frontera con la esperanza de auxilio, tuvieron que abandonar aquella importante comarca y replegarse a la distante plaza realista de Valdivia.

Pero más trascendente aún fue el episodio de Talcahuano por el efecto moral que produjo: la antigua y apocada desconfianza con que se miraban las acciones navales, desapareció del todo y se abrió a la vista del pueblo un ancho campo de esperanza y de gloria.

Esta acción disipó las brumas del horizonte para ir a operar directamente al Perú y destruir todo obstáculo naval que impidiera una pronta expedición militar orientada a la liberación de ese pueblo, principal objetivo para la emancipación del continente americano.

La misión se le encomendó al ínclito almirante Lord Thomas Alexander Cochrane, cuya apasionante personalidad no es necesario destacar.

En su primera expedición, su escuadra, junto con establecer el bloqueo de El Callao y demás puertos del Perú, intentó hacer salir a los buques de guerra españoles de su reducto fortificado en el principal puerto del virreinato, cañoneándolos, pero las naves realistas se mantuvieron pasivas. Esa misma inactividad enemiga le permitió capturar numerosos barcos, entre ellos la "Moctezuma", hermosa y velera goleta con contrabando de guerra, que pasó pronto a integrar su fuerza. Se paseó a lo largo del litoral peruano repartiendo proclamas que fomen-

taban el espíritu patriótico, derramando así la pólvora de la libertad, y luego regresó a Chile.

El 9 de septiembre de 1819 recibía el Lord las instrucciones para una segunda operación naval hacia el Perú, en las cuales O'Higgins, visionariamente le decía:

"1º El único objeto de esta expedición es afianzar en nuestras manos, de un modo positivo y sólido, el dominio del Pacífico, para que, desembarazado el paso del mar de toda nave enemiga, pueda sin ese obstáculo, zarpar de nuestros puertos el ejército expedicionario que ha de ir a dar la libertad al Perú y asegurar, por una consecuencia necesaria, la inalterable independencia de la América del Sur.

"6º ...no quedando ya buque de guerra enemigo ni de los que hoy existen bajo la conducta del virrey de Lima, ni de los que vienen de España a reforzarle, dará inmediatamente la vela a Valparaíso (sin perjuicio de dejar en el bloqueo los buques que creyere suficientes) para recibir y convoyar la expedición de armas que entonces debe dirigirse al Perú y sobre cuyos preparativos trabaja el gobierno incesantemente; de modo que dentro de tres o cuatro meses, el ejército expedicionario estará listo y enteramente pronto a embarcarse.

"7º Como la libertad e independencia del Perú es el primario objeto de nuestras operaciones, persuadidos de que así únicamente terminarán las calamidades de la guerra, se dará fin a la indecisión e inseguridad en que fluctuamos y aparecerá por último el día majestuoso de la paz y prosperidad de Sud América...".

Aun cuando entre las instrucciones al avezado almirante se le hacían recomendaciones innecesarias para un hombre de su experiencia de guerra, se ve en cambio, una clara concepción político-estratégica del gobierno de Chile: primero el dominio del mar y con ello una línea de operaciones libre para caer sobre el corazón virreinal y acabar con el centro de la dominación castellana en la América austral.

Cochrane partió con su escuadra el 12 de septiembre de 1819 y estableció nuevamente el bloqueo de El Callao, al cual pronto atacó con cohetes y brulotes incendiarios, pero fracasó por la mala fa-

bricación de los primeros y por fallarle el viento a los segundos. Luego de dejar proclamas en Arica y Pisco, irritado por la pasividad de los barcos españoles, resolvió capturar la fragata "Prueba" en Guayaquil, pero ésta también se refugió al amparo de las baterías de esa plaza. En cambio, se apoderó de las fragatas "Aguila" y "Begoña", que llevó a El Callao. Ante su escaso éxito contra aquellas naves que se negaban a combatir, no obstante sus provocaciones, el almirante decidió regresar a Chile, concibiendo llevar a efecto una empresa esclarecida que pudiera borrar la impresión de fracaso de su expedición: la captura de la que se consideraba inexpugnable plaza de Corral y Valdivia.

Tomar Valdivia, El Callao y Panamá era lo mismo que encerrar a España, obligarla a ceder, a capitular, a entregar sus dominios del Pacífico. En esas fortalezas estaban sus grandes recursos, sus armamentos y municiones, sus cuarteles. Allí se guarecían sus buques, sus tesoros, todo su poder, todas sus fuerzas; allí se encerraba a los patriotas sospechosos, temibles o vencidos. Esas plazas eran la última guarida del león de Castilla.

En Valdivia estaba concentrado todo el poder español en Chile en 1820; allí se habían refugiado sus tropas vencidas y arrojadas de todo el territorio y era la única puerta por donde podía iniciarse una nueva reconquista de la colonia, por cuanto Chiloé, la otra gran fortificación castellana, estaba muy alejada del centro nervioso chileno y la seguía en importancia por su condición insular.

Pero para Cochrane y sus bravos, las poderosas fortificaciones de Corral no fueron óbice para tomar la plaza en una acción increíble, donde mezcló admirablemente su astucia de zorro y su coraje de león. Primero con la "O'Higgins" hace una exploración haciéndose pasar por la "Prueba" y con infinita audacia pide un práctico a la engañada autoridad realista. Recorre el puerto con temeridad inaudita y reconoce sus medios defensivos, se retira y captura pronto al bergantín "Potrillo", del cual obtiene el plano del puerto y del río, hecho por ingenieros españoles y corregido por el gran navegante Moraleda en 1788. Va a Talcahuano y obtiene del coronel Ramón Freire, su amigo, refuerzos mandados por

Beauchef y luego, accidentada la "O'Higgins", emprende la acción con sólo dos modestos barquichuelos, la "Moctezuma" y el "Intrépido" y una resuelta fuerza de desembarco, acaudillada por dos hombres de excepción, Beauchef y Miller, y logra el milagro en un asalto que habría de constituir el más alto laurel de su brillante historia militar, haciendo resaltar con caracteres imborrables el prestigio adquirido en otras acciones por la bandera de Chile y justificando el apodo de "diablo" con que lo tildaban los realistas.

—o—

Mientras O'Higgins preparaba la expedición que iría a liberar el Perú, el Estado chileno compró la fragata "Rosa", con el aval del Ejército de los Andes —aval sólo en el nombre, pues los fondos los puso el gobierno de Chile— y por ello tomó el nombre de "Rosa de los Andes" o simplemente "Andes". Era la misma en la cual había llegado Cochrane de Europa. En Valparaíso se la armó en corso y se la dotó de una guarnición de tropa del Ejército chileno de ochenta hombres y dos oficiales, que harían cumplido honor a su institución. El capitán del barco, don Juan Illingworth, discípulo de Cochrane, fue designado capitán de corbeta de la Armada de Chile y tenientes los oficiales que debían acompañarlo en su empresa de gloria y botín. En otras palabras, el buque pasó a formar parte de las fuerzas navales chilenas, con mando y misión independientes de la escuadra de Cochrane.

El 25 de abril de 1819 la "Andes" se hacía a la vela y el 4 de mayo ya había enviado una rica presa a Valparaíso, la fragata "Vascongada", en viaje de Santander a El Callao.

Frente a Guayaquil sostuvo un duro combate con la fragata española "Piedad", sufriendo graves averías en un encuentro indeciso. Refugiada en las Galápagos, reparó sus daños y el 17 de septiembre se presentaba en el puerto de Taboga, en la isla de su nombre frente a la ciudad de Panamá; apoderándose de las baterías de sus fortalezas, se adueñó del pueblo y capturó al abordaje dos lanchas cañoneras.

Conseguida esta victoria, Illingworth decidió seguir expedicionando el litoral y cooperar así al general Bolívar, de cu-

yos triunfos en Nueva Granada tuvo conocimiento durante su paso por Panamá. Desaparece entonces el corsario y se inicia una tarea eminentemente emancipadora y con ello el plan del gobierno de Chile comienza a cumplirse. Por un lado Cochrane amenazaba El Callao y por otro Illingworth operaba en las costas de Colombia.

El teatro de operaciones donde en adelante el esforzado comandante de la "Rosa de los Andes" y sus valientes chilenos iban a ejercer durante un año largo su intrepidez y su heroísmo, obligaba a desempeñar una campaña tanto en el océano como en el desierto, en terrenos cubiertos por mortíferos pantanos infestados de mosquitos y otras alimañas, cerros inaccesibles, mares poblados de arrecifes y ríos interiores cuyos lechos correntosos hacían la navegación en extremo peligrosa y que sólo marinos muy expertos podían maniobrar con suerte embarcaciones mucho más pequeñas que la "Rosa de los Andes" y todo ello bajo el azote inmisericorde del ardiente y húmedo clima tropical.

Por una coincidencia singular, mientras la bandera chilena era izada al tope de la "Rosa de los Andes" frente a las costas de Colombia, con diferencia de horas (septiembre de 1819), a la vista de los castillos de El Callao y al alcance de sus baterías, se hallaba la escuadra de Cochrane y de esta manera, mientras los cañones del almirante escocés servían para lograr, poco a poco, una brecha en la enmurallada Lima, los disparos del buque chileno en Taboga y el Chocó precipitarían, una en pos de otra, las revoluciones de Guayaquil (9 de octubre de 1820) y de Panamá (noviembre 29 de 1821), que abrieron el camino de la libertad del continente a San Martín y Bolívar.

Illingworth se apoderó de la costa del Chocó, tomando primero la isla Gorgona, donde liberó patriotas colombianos allí confinados y luego Guapi, unos pocos kilómetros hacia adentro del tortuoso río de este nombre. Ocupados estos puntos, instaló nuevas autoridades colombianas en Guapi y se dirigió a Izcuandé y Tumaco, lugares de los cuales se apoderó con sus bayonetas, nombrando también autoridades patriotas y cambian-

do la enseña de Castilla por el pabellón chileno. Los pueblos de Tumaco, Izcuandé y San Buenaventura izaron con regocijo esa bandera y organizaron un gobierno independiente, bajo las autoridades del de Chile, mientras no se lograra la emancipación total del país, prolongada aspiración por no contarse allí con una escuadra que cubriera el flanco marítimo del Pacífico a las líneas de operaciones militares que procedían desde el norte.

En los primeros días de enero de 1820, la "Rosa de los Andes" fondeaba en la bahía de Cupica, una de las muchas ensenadas del golfo de Panamá, que, por su profundidad hacia el Darién, estrecha en esa dirección el paso de un océano hacia el otro.

Aquí le fueron confirmadas por los indios ribereños las noticias obtenidas a su paso por Buenaventura, que los realistas de Cartagena aprontaban una expedición desde el Atlántico para remontar el río Atrato y caer por la espalda sobre los invasores del Chocó. La expedición, según el vago aviso, constaba de doscientos hombres embarcados en cuatro cañoneras.

Illingworth, secundado por la lealtad heroica de sus marinos y soldados chilenos, se propuso montar una operación singular y atrevida, sin detenerlo los peligros ni las dificultades y cuya ejecución importó una verdadera hazaña y gloria para su nombre y los suyos. Ella fue atravesar de un océano a otro el istmo de Darién con una fuerza de cien hombres, llevando a hombros una embarcación de mar, para emplearla en la parte inferior del Atrato y cortar la retirada hacia el mar Caribe a los invasores. Realizó el intrépido marino, con gigantescos esfuerzos, navegando a veces contra las corrientes, otras, arrastrando a brazos, por los escarpados cerros y así, por fin, el 4 de febrero de 1820, llegó al término de su extraordinaria expedición, echando el pesado bote en las aguas del Atrato.

Vicuña Mackenna diría al respecto: "Vasco Núñez de Balboa había descubierto, desde la copa de los árboles, con su guía, el Pacífico, viniendo desde el Atlántico. Pero la alta y duradera gloria de haber pasado del Pacífico al Atlántico, llevando a cuestas una pesada embarcación, sólo cabe a los que en las cos-

tas de Colombia pelearon por su libertad a la sombra de la bandera de Chile, aparecida como por milagro en el seno de sus montañas".

Pero si la empresa fue ejecutada felizmente, Illingworth no tuvo igual suerte en el aspecto militar, pues no encontró huella alguna de la expedición realista. No obstante, el pabellón chileno fue acogido con entusiasmo por los pobladores ribereños del Atrato y a su paso sembró la simiente emancipadora.

A su regreso a bordo, tuvo conocimiento que el gobernador realista Valverde había recuperado la costa de Popayán y el valle del Cauca. Se hizo a la vela hacia Izuandé donde desembarcó sus chilenos y después de un reñido encuentro, donde experimentó veintiuna bajas entre muertos y heridos, derrotó y tomó prisionero al mencionado gobernador. Luego capturó dos bergantines cargados con madera, que remitió a Chile.

Organizado el nuevo régimen administrativo y repuestas las autoridades patriotas, el incansable Illingworth partió con su buque en busca de mayores oportunidades de demostrar su entusiasmo por la causa libertaria.

El virrey del Perú, desde que la "Rosa de los Andes" apareció en las aguas ecuatoriales, a requerimiento de los gobernadores de Guayaquil y Panamá y aprovechando la ausencia de Cochrane, quien a la sazón se hallaba en Chile, había mandado a las fragatas "Venganza" y "Prueba" en su persecución, las mismas que buscaba con infatigable celo el almirante de la escuadra de Chile. Siguiéron los buques españoles hasta las costas de México; pero Illingworth, con rápidas y atinadas maniobras, siempre pudo eludirlas.

Sin embargo, el 12 de marzo de 1820, a la altura del río Esmeraldas, se produjo el encuentro con la "Prueba". Para la "Andes" el combate era suicida por la enorme desproporción de fuerzas; no obstante, el resuelto Illingworth partió en demanda de la fragata enemiga dispuesto a combatirla al abordaje, única posibilidad de vencerla, confiando en la agresividad y resolución de su adiestrada tripulación. Mas, su enemiga la esquivó y se mantuvo a una distancia favora-

ble a sus cañones, sin exponerse a recibir el fuego de la fragata corsaria. Durante 2 horas ambos buques estuvieron en esta situación, que para Illingworth representaba el riesgo de quedar desmantelado por efectos del mayor alcance de la artillería de la "Prueba". Para evitar esto, ante la imposibilidad de entrar en un combate cerrado, el corsario decidió retirarse a la costa, atrayendo al enemigo hacia el litoral, donde dominaban las fuerzas patriotas.

Efectivamente, al día siguiente, en la tarde, la "Prueba" llegó nuevamente a distancia de combate y en circunstancias tan favorables que inició una lucha encarnizada en la cual Illingworth fue herido en la mejilla por un trozo de metralla que lo derribó al lado del timonel, quien lo levantó exánime. No obstante, el heroico marino continuó ordenando la maniobra hasta que, debilitado por la pérdida de sangre que inundaba hasta sus botas, vióse forzado a retirarse. Inexplicablemente, la "Prueba" también lo hizo, no sin antes recibir dos descargas de las baterías de su adversario.

Después de este combate de tres horas, que hace, por cierto, sobrado honor al comandante y tripulación del buque chileno, la "Rosa de los Andes" decidió regresar a la patria. Empero, quiso el destino que la "Andes" se varara en el río Izuandé, no pudiendo zafarse. Illingworth licenció su tripulación y una parte de ella marchó a Cali a incorporarse a las fuerzas de Bolívar y otra a Guayaquil, cuya plaza acababa de enarbolar la bandera republicana.

"Tal fue el heroico, esforzado y valiente crucero de la fragata "Rosa de los Andes", precursora en el Pacífico de la libertad de tres repúblicas hermanas que, al nacer, unidas y gemelas, se cobijaron bajo nuestra joven bandera, paseada en el mar, en los ríos y en los páramos tropicales por valientes brazos" (*). La historia de Colombia ha recogido esos hechos con aplauso y gratitud, así como los anales geográficos reservarán una página de honor a aquellos esforzados marinos y soldados, en su mayor parte chi-

(*) "El crucero de la "Rosa de los Andes", Benjamín Vicuña Mackenna.

lenos y con la bandera de Chile como divisa, que atravesaron el istmo de Darién llevando una embarcación hasta las aguas del Atrato, el primer gran tributario del Atlántico.



No obstante las dos campañas de la escuadra para destruir el poder español en el Perú, era obvio que con la sola flota esto no era posible. Los buques enemigos habían concedido la libertad del mar a la escuadra de Chile y entregado prácticamente a ésta el control del comercio marítimo hispano en las costas de cuya defensa estaban encargados. El dominio del mar estaba conseguido; pero en el interior del país, un ejército poderoso y disciplinado ahogaba con mano de hierro el naciente patriotismo de los habitantes y mantenía totalmente dominadas las extensas y ricas comarcas de la nación, donde España había sentado la base de su imperio.

La protección que la escuadra chilena podía ofrecer a los patriotas peruanos era de alto significado pero aún débil comparada con la obra inmensa que se precisaba destruir y si bien su acción había alarmado los ánimos, fatigado las costas y levantado el espíritu de independencia, desprestigiando con sus acciones el dominio peninsular, no podía ofrecer por sí sola un punto de apoyo en torno al cual se reuniesen con frutos los esfuerzos del pueblo peruano. Aun cuando las operaciones corsarias habían mermado la confianza en las naves castellanas con sus exitosas expediciones a lo largo de la costa del Pacífico, propendiendo a la revolución emancipadora de Nueva Granada, era necesario que desde Chile se enviara una expedición grande, con un ejército poderoso que pudiera adentrarse en el corazón del Perú, el más poderoso baluarte hispano en el Pacífico, y derribar por tierra el sistema colonial del virreinato, coadyuvando con ello a los patriotas que operaban en Venezuela y Colombia. El camino para ello estaba expedito. Sólo faltaba el ejército que consolidara la gran obra de los buques chilenos.

La pobreza de Chile era tal en aquella época que fue necesario pedir la cooperación al comercio y a los particulares para llevar a cabo tan grande empre-

sa. Entre quienes contribuyeron con sumas importantes figuran el propio Director Supremo O'Higgins, el ministro Zenteno y Diego Portales, prestigioso comerciante de Valparaíso que en pocos años más habría de destacarse como uno de los más visionarios y enérgicos conductores de la política del país.

El gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata estaba prácticamente disuelto y se había desatado una anarquía política por sucesivas revueltas en todas partes de la nación. El Director Supremo Rondeau, sucesor de Pueyrredón, no estaba en condiciones de contribuir con un solo centavo a esta expedición. Quedaban sólo como aporte, los restos insignificantes que formaron el Ejército de los Andes.

La verdad es que esa hueste, formada por San Martín en Mendoza, en su fracción argentina perdió su fisonomía nacional; sin el apoyo de su patria, prácticamente sin bandera, pasó a ser verdaderamente una división del ejército chileno, reorganizado, equipado, mantenido y pagado por Chile y con rango en sus mejores cuerpos en el escalafón general.

O'Higgins nombró a San Martín jefe del ejército expedicionario y al preguntársele a éste bajo qué bandera se cobijaría dicha fuerza, contestó, sin vacilar, que naturalmente, bajo la de Chile, por cuanto ella la cubría con su responsabilidad nacional, además que representaba los mayores sacrificios pecuniarios y todo el esfuerzo naval (*).

El 24 de abril de 1820 el poder legislativo publicaba un lacónico manifiesto que confirma las proclamas del Director Supremo y el cual revela el esfuerzo espartano del pueblo chileno:

"El Excmo. Senado: A los pueblos. Ciudadanos chilenos: Ya se acerca el día en que se cumplan vuestros votos y vean vuestros hermanos oprimidos del Perú realizadas sus esperanzas llevándoles el pabellón de la libertad. Apresuraos a hacer el último sacrificio de vuestras fortunas, concurriendo cada uno por su parte con la cantidad que le ha correspondido; la suerte de la América y sus destinos penden de la expedición del Perú. Cuan-

(*) "Historia de San Martín". Bartolomé Mitre. Tomo III pág. 314.

to antes se verifique, seréis libres de nuevos gravámenes y tendrá Chile la gloria que su influjo y generosidad uniformen la opinión de América del Sur, que consolide y afiance su libertad e independencia".

Por fin, entre los días 18 y 19 de agosto se procedía en Valparaíso a embarcar el ejército expedicionario. Los habitantes de la capital y las provincias cercanas acudieron en tropel a presenciar el espectáculo ciertamente imponente y emotivo que presentaba la bahía. Jamás se había acometido en Chile una empresa de tal magnitud ni el espíritu público experimentado una más grande satisfacción patriótica. A las nueve de la mañana del 19 se izó la bandera del cuartel general de San Martín, su insignia de jefe de la expedición, una bandera chilena que llevaba en el cuadrado azul, tres estrellas en lugar de una, por Chile, la Argentina y el Perú. Los buques llevaban la bandera de la estrella solitaria.

Para aquilatar mejor la labor que le correspondió a Chile para hacer realidad tan monumental empresa, podemos remitirnos a lo expresado por Bartolomé Mitre al respecto:

"Desde los primeros días de la revolución sudamericana y después de la empresa de la reconquista de Chile por las Provincias Unidas, que dio la gran señal de la guerra ofensiva, jamás ninguna de las nacientes repúblicas había hecho un esfuerzo relativamente tan gigantesco en pro de la emancipación del Nuevo Continente meridional. Es gloria de Chile haberlo realizado con el concurso eficiente del Ejército de los Andes a costa de inmensos sacrificios. El Director O'Higgins, que en 1819 había pactado con el gobierno argentino llevar en común la libertad al Perú costeando ambos estados los gastos, hizo honor a las armas aliadas y al solemne compromiso internacional contraído ante el mundo, al tomar la ardua empresa a su cargo e impulsarla vigorosamente, con fe. Al recordar más tarde las angustias que le costó (manifiesto del 31 de agosto), exclamaba: "Yo debí encanecer a cada instante. Sólo la futura suerte de Chile y de la América podía sostener mi corazón y mi espíritu. El que no se ha visto en semejantes cir-

cunstancias, no sabe lo que es mandar. Es el mayor y más digno sacrificio que podía ofrecer a mi patria".

El 20 de agosto, día de San Bernardo y cumpleaños del Director Supremo, zarpaba la escuadra, compuesta por la fragata almirante "O'Higgins", el navío "San Martín", con la insignia del general en jefe, la fragata "Lautaro", corbeta "Independencia", bergantines "Galvarino" y "Araucano" y goleta "Moctezuma", que daban escolta a diecisiete transportes, fuerza que iría a fondear en Paracas y desembarcar las tropas el 8 de septiembre. Poco después, el 25, una vez conocida la noticia que el coronel Arenales se había internado en la sierra con feliz éxito, se reembarcó el saldo del ejército y la expedición siguió a El Callao, donde quedó Cochrane bloqueando, mientras San Martín seguía a Ancón con el navío de su nombre, el "Galvarino", la "Moctezuma" y los transportes. En El Callao se hallaba al ancla y protegida por fuerte palizada la fragata "Esmeralda" y otras naves españolas y extranjeras. Cochrane, obedeciendo a su ánimo impulsivo y luchador, decidió capturarla en un ataque atrevido y resuelto que causara sensación en los espíritus, y sin dar aviso a San Martín, preparó cuidadosamente a sus hombres.

El 5 de noviembre, a pleno día, el maestre de señales del buque insignia fue enviado a la isla San Lorenzo, donde izó dos o tres señales que fueron contestadas por la "O'Higgins". La "Lautaro", "Independencia" y "Araucano" levaron anclas en el acto y se hicieron a la mar, dejando antes en la "O'Higgins", ocultos en sus costados, sus botes y voluntarios. Esta estrategia surtió el efecto deseado, pues los españoles quedaron persuadidos que nada tenían que temer por esa noche, en la creencia, como estaban, de que alguna vela extraña había aparecido en el horizonte y obligado a los buques chilenos a salir de la bahía en su persecución.

Estando todo listo, se esperó la noche y a las once de ésta se desprendían de los costados de la "O'Higgins" los catorce botes en dos filas, encabezadas por el propio almirante, que abordaron, con tremenda audacia, por ambas bandas a la fragata "Esmeralda", protegida por los

cañones de la plaza y en un combate heroico, cuerpo a cuerpo, se adueñaron del buque, en medio de un furioso cañoneo de los fuertes. Las bajas sufridas por los abordadores fueron: de la "O'Higgins" tres muertos y quince heridos, entre ellos el almirante Cochrane; de la "Lautaro", tres muertos y ocho heridos, incluido entre los últimos el comandante Guise; de la "Independencia", cinco muertos y ocho heridos. La gente que había en la "Esmeralda" cuando fue abordada, ascendía a 330. Los prisioneros (muchos de ellos heridos) fueron 204. Los 126 restantes cayeron en la furibunda refriega o se ahogaron al caer al agua o escaparon a nado hacia la costa.

La captura de la "Esmeralda" produjo en los realistas una profunda sensación de amilanamiento y pesadumbre, así como un saludable impacto de optimismo en los patriotas peruanos y con él se inclinaron muchos indecisos a la causa libertaria.

La presencia del ejército libertador en las costas del Perú y especialmente de la escuadra de Cochrane, cuya fama de "diablo del Pacífico", extendida como un reguero de pólvora a lo largo de todo el litoral de este océano, había impulsado a los desafectos al rey de España en Guayaquil a derrocar las autoridades realistas, el 9 de octubre, proclamando la independencia de esa provincia. Al instante, San Martín, envió hacia allá al bergantín "Pueyrredón" para contar con un buque chileno a disposición de la nueva potestad gubernativa, con el propósito que ésta no se viera en la necesidad de recurrir al fletamiento de naves para el ejercicio de sus comunicaciones marítimas. La bandera de Chile seguía amparando la gesta emancipadora del continente americano.

Mientras el general San Martín permanecía inactivo en Ancón esperando una independencia sin lucha y provocando con ello la irritación de Cochrane, quien buscaba el combate, las fragatas españolas "Prueba" y "Venganza", que más de un mes atrás habían salido de El Callao sin que la escuadra supiera su paradero, lograron desembarcar en la caleta de Cerro Azul, 82 millas al sur de El Callao, mucha tropa procedente del ejército del Alto Perú, alejándose en seguida de las aguas peruanas.

Sabida la noticia, la "O'Higgins" y la "Valdivia" (nombre que tomó la "Esmeralda"), iniciaron de inmediato su persecución, quedando en El Callao la "Independencia" y el "San Martín" sosteniendo el bloqueo y la "Lautaro" y "Galvarino" en Huacho, para defender los transportes. El "Araucano" permaneció como buque de enlace.

No pudiendo Cochrane hallar a las fragatas españolas, las supuso refugiadas probablemente en Acapulco y regresó a Huacho en enero de 1821.

Poco después, el infatigable almirante parte a Pisco desembarcando allí tropas al mando de Miller y luego las reembarca y opera sobre Arica y Moquegua. En su viaje hace varias presas y deja proclamas en las poblaciones y poco más tarde, en El Callao, hace capturar con botes, según su habitual procedimiento, las fragatas "Resolución", "San Fernando" y "Milagro", sacándolas del puerto.

Mientras Lima moría de hambre por el bloqueo de la escuadra de Chile, San Martín esperaba encender el fuego libertario con su presencia, por una parte y con la marcha simultánea de la división de Cochrane, a la sazón en Ilo, que con Miller conmovía el extremo sur del Perú. La situación del pueblo limeño era insostenible. Las epidemias se extendían principalmente por la mala calidad y escasez de los alimentos. La clase menesterosa, estrechada por el hambre, se entregaba al pillaje y los actos de vandalismo se sucedían diariamente. Los negocios y comercio en general no existían. No había otra solución que la rendición de la ciudad. Los ejércitos adversarios se miraban sin combatir y el tiempo se consumía en conferencias estériles, comenzadas en Punchauca y continuadas en Miraflores. El pueblo de Lima, ante su desgracia, solicitó imperiosamente al virrey La Serna que firmase la paz. En estas lamentables circunstancias, éste resolvió abandonar la ciudad. Las conferencias le daban tiempo y reposo para hacer los preparativos de marcha. Reunió con actividad los elementos que necesitaba el ejército, envió el sobrante a los castillos de El Callao y sacó de Lima los pertrechos militares que podían servir al enemigo, todo ello ante la vista impasible del general San Martín.

El 6 de julio de 1821 abandonó la capital, dejándola al cuidado del marqués de Montemira y partió con su hueste hacia el sur, hacia Mala, pero luego se internó por el valle de Cañete hacia Jauja, sin que San Martín hiciese el menor amago de perseguirlo, aun cuando sus tropas estaban ávidas de actividad y de emulación a sus camaradas de la escuadra, que vivían en movimiento permanente, en busca de acción militar y de gloria, para hacer digno honor a las esperanzas cifradas en ellos por aquel pueblo que estrujó su alma para hacer realidad la más pronta liberación del Perú como base fundamental para la emancipación de la América hispana. No obstante la abulia militar de San Martín, los pendones de la colonia comenzaban a abatirse delante de los estandartes de la revolución. El implacable bloqueo de la escuadra chilena había dado sus frutos.

El día 12 las tropas del ejército liberador tomaban posesión de Lima, sin disparar un tiro y el 28 de julio proclamaba San Martín la independencia del Perú, declarándose Protector del país.

El 25 de septiembre culminaron las negociaciones y El Callao abrió sus puertas al ejército revolucionario, izándose en sus torreones el recientemente creado pabellón peruano. La autoridad virreinal había depuesto aparentemente su altivez, y podemos decirlo así porque no mucho tiempo después, los acontecimientos probaron lo contrario.

Con la caída de El Callao, las suspicacias y desavenencias entre San Martín y Cochrane, comenzadas desde la iniciación de la expedición y proseguidas a lo largo de las operaciones navales, cuando no se pagaban los esforzados servicios de la escuadra, se hicieron más ostensibles al constituirse San Martín en gobernante del Perú. Comenzó entonces una labor de zapa para crear deserciones en la escuadra de Chile y formar con ese personal del Perú, produciéndose rozamientos que agriaron aún más las poco cordiales relaciones entre ambos próceres de la libertad americana. Cochrane reorganizó su escuadra y decidió abrir una nueva campaña contra las fragatas "Prueba" y "Venganza", que las suponía en México.

Despachó algunos buques a Chile y el 8 de octubre daba la vela con la "O'Hig-

gins", la "Independencia", "Valdivia", "Araucano", goleta "Mercedes" y la presa "San Fernando" hacia Guayaquil, para carenarse en el río y seguir luego hacia Acapulco a batir las naves españolas.

Al aproximarse a las costas de México, los buques fueron afectados por fortísimos vientos y marejadas que maltrataron en tal forma a la fragata almirante, que Cochrane cambió su rumbo y singló hacia el golfo de Fonseca o Amapala, en Honduras. Allí llegó el 19 de diciembre con la "O'Higgins" con cinco pies de agua, las bombas descompuestas y sin un carpintero a bordo.

Tal era la situación material de las naves de la escuadra de Chile después de la escisión con el gobierno protectoral de San Martín, quien había diezmando sus tripulaciones con ofrecimientos de doble paga para crear otra escuadra incondicionalmente subordinada a sus deseos y absolutamente desligada del espíritu original de la expedición libertadora. Aun cuando el Protector del Perú quizás consideró su labor virtualmente terminada con lograr un pronunciamiento contrario al virreinato y crear una fuerza naval que le fuera irrestrictamente adicta, para Cochrane, el almirante de Chile, siempre leal y fiel a O'Higgins, la campaña libertaria no podía estar terminada mientras existieran todavía en las aguas del Pacífico algunas naves de guerra peninsulares.

Después de ímprobos trabajos en Amapala, el empecinado Lord logró reparar parcialmente las averías y la flotilla salió el 28 de diciembre rumbo a Acapulco en persecución implacable de las fragatas "Prueba" y "Venganza".

Llegó allá el 17 de enero de 1822, imponiéndose que esas fragatas habían salido el 3 de diciembre con destino desconocido.

—o—

Por su parte, en enero de 1822, Simón Bolívar se hallaba en Cali y había mandado a Buenaventura dos batallones para embarcarse con dirección a Guayaquil y otros cuerpos debían seguirle por escalones, cuando el Libertador mudó de idea e hizo regresar las tropas a Popayán, donde él mismo se encontró el 26 de

enero. La causa fue que por correspondencia, Sucre le avisaba el arribo a Quito de una expedición realista y que sobre las costas del Chocó, desde Buenaventura hasta Guayaquil, cruzaban la corbeta "Emperador Alejandro" y cuatro buques más armados en guerra, con el intento de apresar las tropas colombianas y al Libertador mismo si entre ellas iba. Como éste no tenía escuadra que equipar en el Pacífico, se vio obligado a desistir de su plan primitivo y a emprender la campaña de Pasto, que debía ser, como en realidad lo fue, sangrienta y muy costosa (*), demostrándose claramente con ello que en una guerra de liberación como esa, era indispensable contar antes, o paralelamente, con el dominio del mar, para asegurar sus flancos. Esto lo proporcionó pronto la escuadra chilena.

Los buques señalados por Sucre deben haber sido aquellos que avizó la goleta "Mercedes" en Panamá y corrió a comunicarle a Cochrane a Acapulco, creyendo estuviesen con ellos la "Prueba" y la "Venganza". Uno estaba en la isla Taboga, donde también podía hallarse el otro, más a tierra, aunque no lo vio, porque el comandante de la goleta, con justificada prudencia, receló de acercarse.

Cochrane despachó a la "Independencia" y al "Araucano" hacia el golfo de California para adquirir víveres, especialmente harina y bueyes, y obtener informaciones acerca del puerto de San Blas y otros en esa región y él salió con la "O'Higgins" y la "Valdivia" en dirección a Panamá, con la intención posterior de seguir hasta Arica, donde podría hallarse la fragata "Prueba" o su consorte.

Sufriendo padecimientos enormes por recios temporales que sacudieron los maltratados buques y con la tripulación postrada por el hambre y la fatiga, ambas naves siguieron el litoral y en la costa de Esmeraldas, el 7 de marzo de 1822 fondeaban en Atacames, donde tuvieron noticias que la "Prueba" y la "Venganza", en unión del transporte "Emperador Alejandro" habían salido de aquel

puerto el 1º de enero en dirección a Guayaquil. Sobre la marcha, Cochrane arrumbó hacia ese punto, dispuesto a hacer el último sacrificio por conseguir su presa para el gobierno de Chile.

Los buques españoles habían entrado al río el 23 de febrero con el objeto de capitular ante las autoridades independientes que allí gobernaban. Careciendo Guayaquil de los fondos necesarios para aceptar la transacción propuesta, el agente del Perú allí residente tomó el asunto a su cargo en beneficio de su país. Después de muchas dificultades parecía que las negociaciones estaban a punto de romperse por un verdadero motín en la tripulación y algunos oficiales españoles indignados de que los comandantes vendiesen los buques al enemigo; pero el gobernador de Guayaquil, proclive al gobierno de San Martín, recurrió al subterfugio mañoso de hacer que el vigía del puerto anunciase por señales la aproximación de la escuadra chilena y aquello precipitó los acontecimientos en provecho del Perú. El comandante José Villegas, antes de ser capturado por Cochrane y perder con ello los beneficios de una negociación, aceptó las condiciones impuestas y, de acuerdo con el convenio, salió con la "Prueba" hacia El Callao a entregarse al gobierno de San Martín.

La "Venganza" y el "Emperador Alejandro" fondearon bajo la protección de los fuegos de tierra y su gente fue reemplazada por hombres del lugar.

Tal era la situación de los buques españoles cuando Lord Cochrane llegó con la "O'Higgins" y la "Valdivia" a Guayaquil el 10 de marzo de 1822.

La indignación del almirante al ver estas naves con bandera peruana no es para describirla, pues consideraba aquella presa como suya por la ley de la guerra. Había comunicado su intención a O'Higgins y a Monteagudo, ministro de guerra y marina de San Martín. Su persecución incansable había obligado, por necesidad, a los buques españoles a entrar a Guayaquil; había tenido informaciones que esos barcos se entregarían a él y el gobernador de Guayaquil conocía también sus intenciones desde el momento que carenó y reparó sus buques en ese puerto y su nombre había servido

(*) "Vida de Simón Bolívar". Felipe Larrazábal. Tomo II, pág. 117. Impresor E.O. Jenkins. Nueva York 1871.

de fantasma para rendirlos. Recordaba las penalidades sin cuento de la campaña que acababa de concluir, pues ya no quedaba un solo buque de guerra con bandera española en todo el Pacífico y ello se debía al imponderable esfuerzo de la escuadra de Chile y, por último, aquellas naves iban a acrecentar el poder naval de su rival.

Por ello, envió al comandante Crosbie, de la "O'Higgins", a tomar posesión por la fuerza de la "Venganza". Nadie osó resistirle y Crosbie enarboló sin oposición la bandera chilena, respetando también la peruana.

Esta medida, violenta, provocó alarma en tierra y las hostilidades estuvieron a punto de romperse. Un bote enviado por víveres fue atacado y el Presidente de la Junta de Gobierno, José Joaquín Olmedo, que gobernaba bajo la devoción del general San Martín, trabajando por anexar la provincia al Perú, en oposición a las miras de Bolívar, se justificaba de este acto diciendo que había sido necesario para calmar la agitación pública.

Cochrane, imperturbable, sacó de todos modos la "Venganza" de su fondeadero y la llevó al lado de sus buques y, lejos de alarmarse con la agitación que cundía en la ciudad, hizo propuestas ventajosas a la Junta de Gobierno, que fueron aceptadas, llegándose a un tratado por el cual la "Venganza" quedaría como perteneciente al estado de Guayaquil, con su propio pabellón, comprometiéndose éste a no entregarla ni negociarla con gobierno alguno mientras los de Chile y el Perú no decidieran sobre ella; la corbeta "Alejandro" sería entregada a sus propietarios o apoderados, según el derecho que les asistía sobre dicho buque antes de ser substraído por la violencia.

El convenio fue lealmente cumplido por Cochrane; pero no bien éste hubo zarpado para El Callao, las autoridades guayaquileñas volvieron a izar en los buques la bandera del Perú y los entregaron, a ambos, al gobierno de Lima, el que mandó para este efecto marinería y oficiales desde El Callao.

Mientras esto ocurría, la corbeta "Independencia", al mando de Wilkinson,

se aprovisionaba de víveres en el golfo de California y en el curso de su misión capturó al bergantín español "San Francisco Javier", empleando a la tripulación y oficiales capturados como rehenes para la entrega del ganado que comprara en la bahía de San José y ordenó echar a pique otro bergantín procedente de Manila. California, pese a que México había declarado su independencia, se consideraba aún dependiente de España; pero vista la presencia de un buque de guerra chileno, al cual no había barco alguno capaz de oponérsele, el padre superior de la misión católica de San José se convenció que la causa realista estaba perdida en el Pacífico y procedió en consecuencia a dar lectura a la declaración de la independencia de California. La corbeta chilena saludó el acto con salvas de artillería, que fueron contestadas desde tierra.

La influencia de la escuadra chilena en el Pacífico iberoamericano había determinado así, substancialmente, la caída definitiva del dominio de España en el mar y lo que ocurriría en tierra era función de otros hombres.

Sin el dominio absoluto del mar por los independientes, la entrevista de San Martín y Bolívar en el Guayas quizás no hubiera podido realizarse. El flanco marítimo de las operaciones terrestres próximas al Pacífico estaba libre y expedito y la consecución de la independencia americana era un hecho indiscutible. La bandera de Chile, enarbolada primero por los corsarios, luego por la escuadra de Blanco Encalada en su primer ensayo y por Cochrane en la impresionante toma de Valdivia, el bloqueo decisivo de El Callao y sus incursiones por las costas del Perú, Colombia y México, había doblegado la altivez castellana y a su sombra los países hermanos bañados por las aguas del Pacífico, pudieron hacer realidad el anhelo de su emancipación.

La conquista de Chiloé, último baluarte hispano en estas costas, se debió igualmente a las unidades navales chilenas y la liberación total de los pueblos de este lado del Pacífico fue consolidada, pues España quedó sin apoyo alguno para detener el torrente emancipador.

Débese esto, pues, en parte preponderante y decisiva, al influjo de ese pabellón que cobijó a hombres de temple excepcional, el mismo que se cubrió de gloria años más tarde en la heroica gesta de Iquique hundiéndose en el océano, al tope de una nave que hizo gala de tradición y asombró al mundo por su arrojo en el martirio, el mismo que en el pequeño caserío de la Concepción, en la sierra peruana, fue pasto de las llamas en una defensa increíble de un puñado de soldados, el mismo que ha surcado los mares del mundo en mensaje de con-

fraternidad en sus naves mercantes y de guerra. Ese pabellón, esa bandera, haciendo eco al incomparable vate don Víctor Domingo Silva, no es un estúpido fetiche ni una insignia baladí; es la representación de una raza que hizo posible, a medida de sus inmensos esfuerzos, la libertad de los pueblos americanos que bordean el Pacífico suroriental.

(El discurso completo fue publicado en el Boletín Nº 86 de la Academia Chilena de la Historia).

