

LA REVOLUCION DE 1891

CRONICAS*

J. Arturo Olid Araya

I. SITUACION NAVAL INICIAL

La sublevación de la escuadra

No es nuestro ánimo hacer la historia de la Revolución de 1891, sino el relato de la actuación militar de aquellos buques de la Armada Nacional que defendieron la causa que representaba el Gobierno del Excmo. Sr. Balmaceda. Por esta razón prescindiremos de hacer comentarios sobre los sucesos políticos que precipitaron el conflicto armado que desde principio de diciembre ya se sentía venir como una solución irresistible y necesaria, que habría de servir de obligada válvula de escape para el caldeado ambiente que flotaba en la atmósfera política de todo el país.

La escuadra de guerra, que representaba en esa época la principal fuerza armada de la Nación, estaba compuesta por los buques indicados en el cuadro 1.

En construcción en Europa, en astilleros franceses, teníamos al acorazado *Capitán Prat* y a los cruceros rápidos protegidos *Presidente Pinto* y *Presidente Errázuriz*; en astilleros ingleses estaban ya casi enteramente terminados los cazatorpederos de alta mar *Almirante Condell* y *Almirante Lynch*, cuyas características damos en detalle en el cuadro 2.

La velocidad de los buques que componían la escuadra está también determinada en el mismo cuadro, pudiéndose notar que la nave de mayor andar era el crucero *Esmeralda*, que en caso necesario y forzando sus máquinas podía dar hasta 17 millas, por un corto tiempo.

Estas naves estaban comandadas por los siguientes jefes de la Marina:

- Blindado *Almirante Cochrane*, Capitán de Navío Dn. Florencio Valenzuela Day.
- Blindado *Blanco Encalada*, Capitán de Navío Dn. D. Luis Goñi.
- Crucero protegido *Esmeralda*, Capitán de Fragata Dn. Policarpo Toro.
- Corbeta *O'Higgins*, Capitán de Fragata Dn. Lindor Pérez Gacitúa.
- Cañonera *Magallanes*, Capitán de Fragata Dn. Joaquín Muñoz H.

El 5 de enero de 1891 el Vicepresidente del Senado Dn. Waldo Silva y el Presidente de la Cámara de Diputados Dn. Ramón Barros Luco se reunieron en Valparaíso en Casa de Dn. Enrique Valdés Vergara.

* Extracto de las crónicas elaboradas en 1926 por el autor quien fuera en la Guerra del Pacífico tripulante de la *Covadonga* en el combate naval de Punta Gruesa (ver *Revista de Marina* N° 3/1990, pp. 179-192), luego Teniente del Regimiento de Artillería de Marina y que en la Revolución de 1891 participara, con los grados de Capitán y Mayor, como Ayudante de Ordenes del Comandante de la escuadrilla gobiernista. Esta crónica y muchas de otros típicos han sido recopiladas por sus hijos y familiares; fueron facilitadas a *Revista de Marina*, que ha estimado interesante publicarlas, por ser su autor un participante directo en los acontecimientos que narra.

Cuadro 1
Buques de la Escuadra Nacional en 1891

Nombre y clase buque	Tonelaje	Cañones	Velocidad	Tubos lanzatorp	Construido en
Cochrane (blindado)	3.800	6 de 8" 8 (dif. cal.)	12 millas	3	Inglaterra (1874)
Blanco Encalada (blindado)	3.800	6 de 8" 8 (dif. cal.)	12 millas	3	Inglaterra (1874)
Esmeralda (crucero)	2.810	2 de 8" 6 de 6"	16 millas	3	Inglaterra
Huáscar (monitor)	1.130	2 de 10"	10 millas	—	Inglaterra
O'Higgins (corbeta de madera)	1.670	1 de 7" 2 de 6"	10 millas	—	Inglaterra (1866)
Chacabuco (corbeta de madera)	1.650	3 de 7" 6 (dif. cal.)	8 millas	—	Inglaterra (1866)
Magallanes (cañonera)	800	5 (peq. cal.)	11 millas	—	Inglaterra (1874)
Pilcomayo (cañonera)	790	4 (peq. cal.)	9 millas	—	Inglaterra (1874)
Sargento Aldea (torpedera)	145	2 (tiro rápido)	—	—	1888
Guacolda (torpedera)	30	—	—	4	1878
				(torp. botalón)	
Tolten (transporte)	240	4 (peq. cal.)	—	2	1873
				(torp. botalón)	

Cuadro 2
Buques de guerra chilenos en construcción

Nombre y clase de buque	Tonelaje	Cañones	Velocidad	Construido en
Capitán Prat (acorazado)	6.900	6 de 9.4" 8 de 4.7" 20 (dif. cal.)	18.3 millas	Francia (1890)
Presidente Pinto (crucero)	2.080	10 (dif. cal.)	19 millas	Francia (1891)
Presidente Errázuriz (crucero)	2.080	10 (dif. cal.)	19 millas	Francia (1891)
Almirante Condell (cazatorp.)	750	7 (peq. cal.)	21 millas	Inglaterra (1890)
Almirante Lynch (cazatorp.)	750	7 (peq. cal.)	21 millas	Inglaterra (1890)

Nota del autor. Los buques que eran construidos en Francia y en Inglaterra estaban en esa época casi terminados y listos para ser entregados al Gobierno de Chile, a cuyo efecto una comisión naval chilena estaba residiendo en Francia al mando del recordado Almirante Dn. Juan José Latorre, que era el Jefe de ella.

Al día siguiente, 6 de enero, a las 4 a.m., cuando el Estado Mayor civil de la revolución, compuesto de Dn. Waldo Silva, Dn. Ramón Barros Luco, Dn. Isidoro Errázuriz y Dn. Enrique Valdés Vergara se embarcaron a bordo del *Blanco Encalada*, fueron recibidos en el portalón de honor de esa nave por el Capitán Montt, acompañado del Capitán Molinas y de los Srs. Alfredo Délano y Alejandro Frederick, cuñado éste del Comandante en Jefe.

Ya embarcados en el buque insignia los jefes militares y civiles que iban a dirigir el movimiento armado contra el Presidente Balmaceda, al amanecer del día 7 de enero de 1891 se dirigió a Quintero la escuadra sublevada para reunirse ahí con el blindado *Almirante Cochrane* y la cañonera *Magallanes*, que se encontraban en esa caleta desde muchos días antes por disposiciones superiores del Gobierno.

La escuadra revolucionaria frente a Valparaíso

Cumpliendo las instrucciones del Gobierno en lo relativo a la preparación de los elementos de combate de que disponía para doblegar la acción subversiva de la escuadra, los fuertes de Valparaíso fueron puestos en pie de guerra y en pocos días quedaron listos para desempeñar su misión de ataque o de defensa, según el caso se presentara.

Los fuertes, que en aquella época se denominaban de Bueras Alto y Bueras Bajo, el Valdivia y el Andes, ubicado al norte de Valparaíso, estaban listos y con una dotación eficiente para iniciar las operaciones.

Los últimos tiroteos de las lanchas de vapor de la escuadra, armadas en guerra, con las trincheras que se habían levantado en todo el sector que abarcaba el interior del puerto, habían caldeado más aún los ánimos de los beligerantes.

Habían caído heridos de muerte por las ametralladoras de esas embarcaciones varios individuos de la dotación de la Artillería de Costa; el mismo buque insignia revolucionario, que parecía ejercer el control de todo movimiento marítimo del puerto, había logrado percatarse de que a bordo de un vapor mercante recién llegado venían 4.500 rifles Mannlicher de repetición, de los cuales se apoderó sin resistencia alguna, como también se había apoderado del vapor rápido *Aconcagua* de la Compañía Sudamericana de Vapores, que tantos y tan importantes servicios prestó después a la causa del Congreso.

Todos estos hechos, de los cuales se manifestaban claramente las ventajas que reportaban para el partido Congressista, obligaron al Gobierno a tomar una actitud más enérgica que hiciera comprender tanto a la Armada de Guerra como al país mismo que frente al poder formidable en sí de la escuadra, había el poder de un ejército disciplinado y consciente de sus deberes en tan críticas como anormales circunstancias.

El 16 de enero al amanecer, esto es, diez días después que la escuadra había lanzado el reto de guerra al Presidente Balmaceda, embarcando en su nave almirante al personal civil delegado del Congreso, los fuertes antes mencionados rompieron sus fuegos sobre el *Blanco* que estaba amarrado a dos boyas a poca distancia del fuerte Bueras. Eran las 4 y media a.m. cuando la ciudad fue sorprendida por el estruendo producido por varios disparos hechos al parecer con cañones de grueso calibre.

La primera impresión fue la de creer que eran los buques de guerra los que disparaban sobre los fuertes, pero poco después se supo que el fuerte Bueras Alto había hecho un disparo sobre el *Blanco*, cuyo proyectil dio justamente en el centro de la nave. Inmediatamente después disparó el fuerte Valdivia, entrando el proyectil por la popa del blindado y aún no se disipaba el humo de este disparo cuando el Andes y otro disparo del Valdivia hizo comprender al blindado que la cosa no era broma.

El efecto de los disparos hechos al *Blanco* por los fuertes de Valparaíso había sido una demostración necesaria y suficiente, aún cuando fuera todo lo sensible que se quiera, para manifestar a la escuadra que el Gobierno tomaba la actitud de ella no como una chacota ni como una broma pesada en la que se jugaba el prestigio y la dignidad del cargo Presidencial, sino que se resignaba a afrontar la situación violenta a que había sido provocado sin una razón suficientemente poderosa y justa que hubiera aconsejado, por el contrario, al primer Magistrado de la Nación a dimitir sin mayor trámite para evitar un conflicto de la magnitud del que habían planteado los graves padres-conscriptos del Senado y los jóvenes luchadores de la Cámara de Diputados.

Desde el primer disparo hecho por el fuerte Bueras, los jefes militares del blindado congresista comprendieron que no se trataba de una salva hecha con pólvora, pues la bala dio en uno de los tambores de la batería de estribor, que no alcanzó a perforar, para felicidad de la nave así atacada, gracias a que esa parte estaba defendida por planchas gruesas de blindaje. El segundo, disparado por el fuerte Valdivia con un Krupp de 8 pulgadas penetró por la popa del *Blanco* y atravesó la cámara del comandante, reduciendo casi a polvo un gran aparador de mármol y pasó casi rozando la litera donde en esos instantes dormía plácidamente el Vicepresidente del Senado Dn. Waldo Silva, quien fue naturalmente despertado de tan extraña manera, mientras el proyectil, siguiendo su trayectoria de alto a bajo que traía, atravesó como un bólido el departamento donde dormía la marinería, para explotar en el costado interior de la nave al chocar con las planchas de acero del blindaje exterior.

La explosión de esta granada, que para felicidad del digno representante del Senado no ocurrió en la cámara del comandante, por no encontrar ahí una resistencia suficiente para que se produjera el funcionamiento de la espoleta, tuvo por desgraciada consecuencia la muerte de cinco individuos del equipaje y de una media docena de heridos.

Desde el primer disparo hecho por el fuerte Bueras, el comandante del *Blanco* había tomado las medidas necesarias para poner su buque al abrigo de un posible desastre y al efecto, largando las espías que lo aseguraban a las boyas, después de tocar a "zafarrancho de combate" y en movimiento sus máquinas, procedió a buscar refugio escudándose tras los buques mercantes, sin contestar la provocación de los fuertes, temiendo sin duda que una actitud suya francamente agresiva le obligara a entrar en un combate que a simple vista tenía que ser no solamente desigual sino que exponiendo a que sus disparos causaran daños y perjuicios a la población que quedaba detrás de las fortalezas.

Esta actitud tranquila del jefe del blindado ante el ataque sorpresivo de los fuertes fue digna del mayor encomio; pudiendo contestar los fuegos de tierra habiendo sido provocado sin previa notificación de abandonar la bahía, prefirió rehuir el combate, con detrimento de su prestigio militar, que ser causa de la destrucción de muchas propiedades particulares, entre las cuales podrían a la vez resultar dañadas algunas de residentes extranjeros.

El Vicepresidente del Senado envió ese mismo día, con un parlamentario, un oficio de protesta por los disparos hechos al *Blanco*, oficio que originó un cambio de notas con el Intendente de Valparaíso, que lo era el prestigioso y activo caballero Dn. Joaquín Villarino.

Con el permiso de las autoridades de tierra, los muertos y heridos de la nave atacada fueron desembarcados esa misma tarde en Valparaíso; aquellos para ser enterrados y estos para ser hospitalizados.

Producido el ataque de los fuertes de Valparaíso al buque jefe de la escuadra congresista, se retiró, algo escarmentado ya, fuera de tiro de cañón de aquellos y luego llegó a noticias del Gobierno que los jefes de la revolución habían resuelto dirigirse al norte para iniciar operaciones formales de guerra, con el objetivo de apoderarse del puerto de Iquique con el fin de dominar toda la zona norte del país y aprovecharse de las rentas que producía el impuesto al salitre, punto objetivo y principal de los caudillos revolucionarios, que veían en estas operaciones el modo y medio para adueñarse de esos fondos, nervio indispensable de la guerra y, por consiguiente, del éxito.

Pero nuestro objetivo al escribir esta obrita no es precisamente historiar los acontecimientos que se sucedieron con rapidez vertiginosa en esa memorable y cruel campaña, sino el de rememorar la acción del Presidente Balmaceda al disponer la

organización de una escuadrilla naval que hostilizara y entorpeciera las actividades de la escuadra congresista.

Pero no dejaremos de mencionar que, antes de que el *Blanco* abandonara definitivamente las aguas de Valparaíso y posiblemente en respuesta al ataque de los fuertes Bueras y Valdivia, en la noche del 27 y aprovechando la oscuridad de una noche sin luna, una lanchita del *Blanco* al mando del Teniente Dn. A. Alberto Linacre, provista de un tubo lanzatorpedos, penetró a la bahía y colocándose por la popa del dique disparó un torpedo contra el *Imperial*, que estaba atracado al muelle fiscal y listo para zarpar al norte llevando un Regimiento de soldados para Iquique.

El torpedo, muy bien dirigido, pasó a pocos centímetros de la popa del transporte gobiernista y casi dio en la proa de un vapor inglés, el *Galicia*, que estaba fondeado ahí para efectuar la descarga de mercadería al día siguiente. Si el torpedo no hubiera derivado un poco hacia tierra, el transporte *Imperial* habría sido destruido y el Regimiento embarcado habría sido lamentablemente diezmado y si hubiera derivado un metro más habría volado al vapor mercante inglés.

La guardia del *Imperial* se apercibió de este ataque y esa misma noche se vio que el torpedo había quedado embutido de proa entre dos rieles de los que formaban en parte la base del muelle. La espoleta de la cabeza del torpedo había pasado exactamente libre y clara de los rieles, por cuya razón no explotó.

Exhibido ese día el torpedo en la Plaza de la Intendencia, de orden de la Autoridad, los partidarios de la revolución negaron que hubiera sido disparado por una lancha del *Blanco*, atribuyéndolo a una argucia y subterfugio de los dictatoriales para desprestigiar la revolución.

Fracasada la tentativa de torpedear al *Imperial*, el *Blanco* puso proa al norte para reunirse con los buques que componían la totalidad de la escuadra revolucionaria.

Organización de la escuadrilla gobiernista

Compenetrado el Gobierno de Chile que un país como el nuestro, con dilatadas costas que resguardar, con una extensa zona salitrera de un valor incalculable que debía vigilar de cerca, por razones que son demasiado comprensibles para explicar aquí, se había preocupado de la necesidad ineludible que había para reforzar nuestra escuadra de guerra. Sus mejores unidades, tales como el *Cochrane*, el *Blanco Encalada* y el *Esmeralda* eran ya anticuadas ante los progresos hechos por los constructores navales ingleses y franceses, que rivalizaban en supeditar sus respectivas escuadras ante la perspectiva de una Alemania no sólo formidable en sus poderosos ejércitos sino también en la construcción de una armada que aspiraba a disputar en un plazo más o menos corto a la invencible y poderosísima flota de Inglaterra su tradicional supremacía en todos los mares del mundo.

Animado de estos propósitos, el Presidente Balmaceda, que comprendía mejor que nadie la necesidad de dotar a su patria de elementos navales suficientes para la seguridad nacional, había enviado a Europa en los principios de su Gobierno a una comisión de altos y experimentados jefes de Marina, a cuyo frente designó como jefe al ilustre Almirante. Dn. Juan José Latorre, que en la guerra de 1879 había desempeñado un brillantísimo papel contribuyendo con su sereno valor y altas cualidades intelectuales al triunfo de esa campaña memorable, desde su famoso encuentro con las corbetas peruanas *Unión* y *Pilcomayo* en Chipana, hasta la captura del *Huáscar* en Punta Angamos, en donde el Perú perdió

definitivamente, quizás para siempre, sus ilusiones de convertirse en una potencia naval de primer orden en Sudamérica.

Y a fin de que esas construcciones acordadas no sufrieran retardo en estar listas cuanto antes, la comisión naval resolvió encargar a los astilleros franceses un acorazado que reuniera todas las condiciones de combate necesarias, de poder ofensivo y defensivo capaces de hacer de esa unidad el primer buque de guerra que surcara los mares del Pacífico, al mismo tiempo que ordenó en los mismos astilleros la construcción de dos cruceros ligeros, de rápido andar y dotados de una artillería eficiente y capaz de secundar en caso necesario la acción ofensiva de nuestra escuadra. Hemos dado ya las características del acorazado *Capitán Prat* y de los cruceros *Presidente Errázuriz* y *Presidente Pinto*, que fueron las tres naves mandadas construir en astilleros franceses, por cuya razón omitiremos aquí los detalles de estas unidades de guerra.

Al mismo tiempo fue encargada a los astilleros ingleses de Birkenhead (Laird Brothers and Co.) la construcción de dos cazatorpederos modernos y sobre todo de rápido andar que fueron bautizados con los nombres de dos de nuestros mas ilustres y renombrados marinos, el *Almirante Lynch* y el *Almirante Condell*, cuyas características se encuentran también especificadas en el cuadro respectivo a que nos acabamos de referir.

En los momentos mismos en que los representantes del Congreso chileno se embarcaban a bordo del *Blanco Encalada* para exigir violentamente la deposición del Presidente Balmaceda, amenazando en caso contrario al país y al Gobierno con la guerra civil, los buques de guerra encargados a Francia estaban ya casi concluidos y los cazatorpederos *Lynch* y *Condell* habían sido recibidos, completamente terminados, por el Ministro de Chile en Londres, los cuales, tripulados convenientemente con jefes, oficiales y equipajes chilenos, habíanse ya hecho a la mar con rumbo a Chile.

No así los buques que eran construidos en Francia, especialmente el *Prat*, a los cuales faltaba aún que terminar algunos detalles de importancia, tales como la colocación de artillería y tubos lanzatorpedos.

Sublevada la escuadra en Valparaíso y puestos sus efectivos en manos de la delegación revolucionaria del Congreso, el Gobierno del Presidente Balmaceda había logrado apoderarse del vapor *Imperial*, perteneciente a la Compañía Sudamericana de Vapores, al cual se le hicieron algunos arreglos para transformarlo en transporte de guerra, armado con cañones de caza de proa y otros a popa.

No contándose sino con este transporte, era inútil pensar en que el Gobierno pudiera reducir con tan pobre elemento el formidable poder que representaba la escuadra congresista, por cuya razón y comprendiendo el Presidente Balmaceda que era indispensable asegurar el dominio de los buques que eran construidos en Francia, impartió las órdenes e instrucciones necesarias tanto al Almirante Latorre como a los Ministros diplomáticos acreditados ante el Gobierno de Francia para que se activaran los trabajos que se efectuaban en el *Prat* y en los dos cruceros, aún cuando se trabajara día y noche para precipitar su entrega a la comisión naval chilena. Cumpliendo estas instrucciones, los funcionarios indicados, obrando en legítima representación del Gobierno de Chile, gestionaron activamente la terminación y entrega de los buques en cuestión, pero muy luego pudieron convencerse que sus gestiones se estrellaban ante un sinnúmero de obstáculos y cortapisas puestos en juego por la diplomacia del Gobierno francés, que ya empezaba a ser sugestionado hábilmente por los agentes revolucionarios congresistas, señores Agustín Ross y Eduardo Matte, que maniobraban ya en París ante el Gobierno del Elíseo en el sentido de obtener que éste se negara a entregar esos buques, alegando que por

tratarse de un Gobierno y de un país neutral como era Francia en la contienda civil chilena, le era imposible permitir la salida de esas naves de guerra que iban a servir los intereses de uno de los bandos en lucha.

El Gobierno de Chile, por su parte, por medio de su Ministro en París hizo formales representaciones al de Francia, alegando que este no tenía derecho a retener esos buques que habían sido mandados construir por el mismo Gobierno legal que los reclamaba, haciendo presente al mismo tiempo que los revolucionarios chilenos no podían ni debían ser considerados como beligerantes, puesto que se trataba únicamente de un movimiento armado generado sorpresivamente, sin contar con otro apoyo que el de la escuadra y el de un grupo de congresistas que hasta el momento no contaban con la mayoría requerida por las leyes, tratándose de la deposición del primer mandatario del país, ni con la mayoría de la opinión pública ni con el apoyo de un solo regimiento del ejército, fuera de uno que otro jefe de pocas influencias en las filas del ejército, que en su totalidad permanecía fiel y leal a sus tradiciones de honor y disciplina.

Pero las influencias y empeños de los enviados revolucionarios, por una parte, las sinuosidades y dobleces que predominan en la política europea cuando se trata de los desconocidos y lejanos países de Sudamérica, algunos de los cuales, como lo era Chile entonces, era perfectamente desconocido de los políticos dirigentes franceses que nos colocaban con plumas en la cabeza y el taparrabos legendario de los indígenas, hicieron que el Gobierno de la República francesa, desconociendo el derecho del Gobierno legalmente constituido de Chile para reclamar esas naves, que posiblemente hubieran resuelto la guerra civil en favor de la causa presidencial y obedeciendo sin duda a insinuaciones y acuerdos de alguna otra potencia interesada en afianzar y robustecer ciertos derechos salitreros que hasta entonces no habían logrado legalizar satisfactoriamente, mantuviera inalterable su propósito de no entregar a Chile el *Prat* y los dos cruceros.

Resultaron inútiles los cambios de comunicaciones habidos entre el Gobierno de Chile y el de Francia; lo que llamaba más la atención no era el hecho de una negativa formal y rotunda fundada en las severas disposiciones de los Tratados y Acuerdos Internacionales sobre la materia, sino que resultaba a la vista el hecho anormal de que la Cancillería francesa usaba el recurso vedado de entretener a ambas partes con promesas que no cumplía, faltando así a las reglas y prácticas de seriedad que deben predominar en actos trascendentales y graves, como resulta ser el de las relaciones diplomáticas entre naciones que se precian de ser civilizadas y respetuosas del derecho internacional.

La comisión naval encabezada por el Almirante Latorre no descuidaba sus deberes en hora tan apremiante y solemne para los destinos de la patria y al efecto multiplicó sus esfuerzos, obteniendo que los trabajos que faltaban para terminar la construcción de esas naves se activaran previo el pago de respetables primas a los constructores, aun cuando comprendían que sus esfuerzos serían estériles, dada la actitud dudosa de la Cancillería francesa.

En el caso que tratamos, el Gobierno francés no podía haber negado al de Chile la entrega de esos buques sin faltar a los precedentes establecidos en casos análogos, pues la revolución de la escuadra con un número determinado y muy escaso de representantes del Congreso no eran motivo suficiente para constituirles y reconocerlos como beligerantes y sí, cuando más, como insurgentes.

No procedió así el Gobierno de Inglaterra, por ejemplo, cuando el *Huáscar*, monitor peruano que constituía casi toda la escuadra del Perú en esa época, se rebeló contra su

Gobierno y abandonando su fondeadero del Callao se lanzó al mar bajo el comando político y militar de Piérola, proclamando la guerra civil para derrocar al Gobierno constituido.

Declarado corsario, el *Huáscar* fue atacado por dos buques de guerra ingleses, sin haber obtenido la rendición del monitor, que se batió heroicamente y logró salir airoso de tan crudo lance.

El Gobierno inglés no reconoció de buenas a primeras la beligerancia de los revolucionarios del *Huáscar* y ese buque, declarado corsario por el Gobierno peruano, tuvo que optar por echar a tierra al usurpador perpetuo del Gobierno de su patria y entregarse rendido a las autoridades legales del Perú.

Por cierto que no establecemos un parangón exacto entre este caso y el de la revolución chilena, por las razones muy naturales de que esta última tuvo siquiera la paternidad aparentemente legal del Congreso que prohijó el movimiento armado, tratando de darle un carácter legal basado en documentos que estaban más bien destinados a herir la imaginación movediza de la nación, por una parte, y tratando de exhibir como un dictador sanguinario y cruel al Presidente Balmaceda, por la otra.

Aquellos y éste no eran sino un abuso contra la buena fe de los marinos, que creyeron en la pureza y en el patriotismo de los graves padres-conscriptos y contra la candorosa credulidad del pueblo, que en vano buscaba los actos de crueldad y de dictadura de aquel egregio mandatario.

Las gestiones diplomáticas fracasaron así lamentablemente y solo en las postrimerías de la revolución pudo el Gobierno de Balmaceda y sus agentes europeos obtener que salieran los dos cruceros del puerto de Tolón, sin que alcanzaran a atravesar el Atlántico gracias a las mil dificultades y tropiezos que los activos agentes revolucionarios ponían a estos buques en cada uno de los puertos a que tenían que arribar en demanda de víveres, carbón y agua.

Estos agentes, que seguían los pasos de los cruceros, no dejaron medio que no emplearon para impedir e imposibilitar esas naves en su viaje a Chile a fin de privar a Balmaceda de tan valioso contingente.

