



EL BERGANTÍN INTRÉPIDO

Carlos López Urrutia *

Mientras en Santiago, O'Higgins pulsaba todos los resortes del gobierno para organizar la Escuadra que el país necesitaba, sus agentes en el extranjero no cesaban en sus múltiples esfuerzos por obtener esos buques y las tripulaciones necesarias para dominar el mar. Muy conocidos son los agentes Álvarez Condarco en Londres y Manuel Aguirre en Nueva York, pero poco se sabe de la eficaz y constante labor del representante chileno en Buenos Aires, Miguel Zañartu.

Don Miguel era el representante de Chile ante el gobierno de Buenos Aires... Los chilenos se habían comprometido a contratar un préstamo por 300 mil pesos con el propósito de enviar una expedición contra el poder español en Perú y las Provincias Unidas del Río de la Plata serían invitadas a contribuir una suma igual para el mismo propósito. Esta resolución fue enviada inmediatamente al gobierno de Buenos Aires por intermedio de don José de Irisarri quien llevaba toda la autoridad para concluir un tratado en esos términos. Irisarri llegó a Buenos Aires y fue recibido con gran honor por el Ministro de Estado, don Gregorio Tagle. Este caballero no dudó un momento en que Buenos Aires debe-

ría comprometerse en igual forma para enviar la expedición al Perú. Se redactó el Tratado que fue enviado a Chile y al Senado de Buenos Aires para que lo aprobara el Congreso, pero algo andaba mal y el Senado no tomó decisión alguna a pesar de la insistencia de nuestro delegado, el señor Zañartu.¹

Con esto se cerraba prácticamente toda ayuda del gobierno de Buenos Aires. Miguel Zañartu tenía además que mantenerse alerta ante las amenazas de revolución de los hermanos Carrera. Por último tenía que contratar buques para ser incorporados a la marina de Chile, intentar vender patentes de corsarios y buscar marineros idóneos que tripularan la Escuadra. No era tarea fácil. No sólo no tenía fondos adecuados, sino que debía competir con agentes de la Corte Imperial de Río de Janeiro, "que estaban muy bien provistos de dinero".²

El 27 de julio de 1818 Zañartu notificaba a O'Higgins que había contratado la compra del bergantín *Lucy* de 398 toneladas, 16 carronadas de 24 libras, dos cañones de 12 y armas para la tripulación. El buque estaba perfectamente apertrechado; jarcias, velas, acomodaciones para 140 marineros y hasta víveres para tres meses. Quedó al mando del teniente John

* Profesor de la Menlo College. CA. B.S. in Economics Santa Clara U.; M.A. in History Santa Clara U.; M.A. in Spanish-UC Berkeley; y Doctor en Filosofía y Letras U. Interamericana; Miembro Correspondiente de la Academia Chilena de la Historia y de la Academia Chilena de Historia Naval y Marítima. Preclaro Colaborador, desde 1990.

1.- John Thomas, "Bosquejo Histórico de la Marina Chilena", traducción del original de Thomas, Archivo Vicuña Mackenna, Vol. 104, manuscrito en posesión del autor.
2.- Barros Arana, Historia General de Chile, Santiago, 1890, Tomo IX, p. 626.

Spry, pues su comandante, Martín Guise, viajaba por tierra, cruzando la cordillera para ofrecer sus servicios al gobierno de Chile. Este buque que había servido en la Real Armada británica con el nombre de *Hecate* enarboló bandera chilena y tomó el nombre de *Galvarino*.

Paralelamente, el gobierno de Buenos Aires preparaba el envío de un buque para contribuir a la creación de la Escuadra y llevar cañones, fusiles y vestuarios para el ejército chileno-argentino. Se trataba del bergantín *Intrépido*, ahora rebautizado como *Maipú*, de 18 cañones que quedó al mando de Thomas Carter. Zañartu, después de contratar a 127 hombres, toda la tripulación del *Lucy*, logró reunir algunos marineros adicionales y los que no cupieron en el *Galvarino* que zarpó con 180 hombres a bordo, trató de enviarlos a Chile en un buque inglés que saldría de Montevideo. Desde Santiago se le urgía que tratara de reunir y enganchar el mayor número de marineros posible, tanto así, que Irisarri le escribía desde Chile el 17 de septiembre de 1817: "nuestra urgente necesidad es de marineros para tripular nuestra Escuadra y no ya de buques que ya nos sobran".³



Bergantín Galvarino.

El 12 de agosto de 1818 se hacía a la vela desde Buenos Aires el *Galvarino* al mando del recién contrato capitán de fragata John Spry, y pocos días más,

no sabemos la fecha exacta, lo hacía el *Maipú* bajo la bandera azul y blanca, llevando a bordo algunos supernumerarios contratados por Zañartu y 47 soldados como guarnición de Infantería de Marina. El buque iba al mando de Thomas Carter, probablemente contratado para el cargo en Buenos Aires y que había alcanzado el grado de "commander" en la Real Armada británica. Como mandaba su buque bajo el pabellón argentino, no recibió grado naval de Zañartu.

Zañartu, sin saber entonces los datos exactos del convoy español que venía de Cádiz, dio instrucciones a Spry para que tratara de averiguar dónde se encontraba el convoy y que si echaba a pique a algún transporte se le premiaría con 12 mil pesos por cada uno. Carter y todos los corsarios y mercantes norteamericanos, recibieron iguales ofertas.

Los dos bergantines patriotas navegando independientemente, doblaron el Cabo y el 10 de octubre anclaba en la isla de Santa María el *Galvarino*. Fue una llegada providencial pues, aunque la campaña estaba prácticamente terminada, se necesitaban marineros para tripular los buques capturados. Cuarenta marineros se transbordaron a la *María Isabel*. Dos días después se reconoció al *Intrépido*, ahora *Maipú* que se puso incondicionalmente a las órdenes de Blanco Encalada. La Escuadra contaba ahora con siete buques de guerra: un navío, dos fragatas, una corbeta y tres bergantines. Desde ese momento, aparece el buque como *Intrépido* en todos los documentos que lo mencionan.

El *Intrépido* entró junto con la victoriosa Escuadra y las presas, al puerto de Valparaíso el 17 de noviembre.⁴ Poco, muy poco sabemos de las características de este buque. Sabemos que era un buque de 380 toneladas con 18 cañones, pero sin que sepamos detalle alguno si

3.- Citado por Barros Arana, obra citada, p. 628.

4.- Juan José Tortel informaba al Ministro de Guerra y Marina, la llegada de la Escuadra e incluía "(bergantín) de Buenos Aires el Maipú..." citado por Luis Uribe Orrego, Los Orígenes de Nuestra marina Militar, Santiago, 1892, p. 181.

se trataba de carronadas o de cañones de otro tipo. Seguramente estaba arbolado como bergantín redondo, esto es, con velas cuadradas en el trinquete y el mayor, pues no existe de él descripción alguna. Según fuentes argentinas, este bergantín era un buque de guerra español que fue capturado por el corsario *La Heroína*, frente a las costas brasileñas. Mandaba el corsario el norteamericano William Mason que había reemplazado a David Jewett, gran amigo de los Carrera. Después de navegar en convoy, el *Intrépido* fue enviado a Buenos Aires.⁵

Su comandante, Thomas Wren Carter, era un ex-oficial de la Real Armada. En abril de 1808 había cumplido con los requisitos y aprobado el examen para ascender a teniente. En julio de 1815 había ascendido a "commander" pero al terminar las guerras napoleónicas había quedado en tierra, a medio sueldo. Se ha dicho que se le ofreció el empleo de capitán de fragata en la Armada española, hecho que no se ha podido comprobar. Pero sí sabemos que ya a comienzo de 1817 estaba en Buenos Aires dispuesto a embarcarse como corsario, si no era posible unirse a la Armada patriota. Carter era un irlandés y Thomas en sus memorias lo pondera como un gran marino: "Una estricta atención es necesaria para mantener la buena disciplina. Como Lord Cochrane que tiene las cualidades de un jefe escocés, el capitán Carter muestra en su personalidad las cualidades que han marcada a un oficial irlandés en cualquier país en que haya servido. Es generoso, mientras tenga un peso en su bolso y la consecuencia natural es que éste está siempre vacío. Sus sentimientos lo impulsan a una acción rápida e impetuosa y de gran sensibilidad sobre todo asunto que toque su honor. Es alegre, amistoso y de una afeción calurosa al bello sexo y no es tam-



Lord Cochrane.

poco enemigo de la botella. Sabe hablar la mayoría de las lenguas modernas sin haber tenido que empeñarse mucho en aprenderlas. No se preocupa mucho del mañana pues es de la opinión que el día presente es suficiente. Tuvo sin embargo, la buena suerte de haber servido con algunos de los mejores oficiales de la Armada Británica, y es por esta razón, en la toldilla o en el combés, es la persona más diligente y cuidadosa, igual al más experimentado y valiente oficial".⁶ Hay que agregar que los relatos y la tradición lo muestran como un hombre susceptible, de temperamento violento, pero que reaccionaba favorablemente, si se le trataba con cariño y respeto. No era tampoco enemigo de la botella, pero al parecer todos sus defectos se mostraban sólo en tierra. A bordo fue siempre un profesional cien por cien.

En todas las listas de los buques chilenos que recibió Lord Cochrane, no aparece jamás el *Intrépido*. El buque, ya viejo, aunque no sabemos la fecha de su botadura, había llegado bastante maltratado en su paso por el cabo de Hornos. Su tripulación escogida de

5.- Lewis W. Bealer, *Los Corsarios de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1937, p.220.

6.- John Thomas, obra citada.

ingleses e irlandeses había sido reclutada y pagada al zarpar del Plata. Como no se destinaban fondos para su alistamiento y todos los esfuerzos de los arsenales de Valparaíso iban a preparar la Escuadra para su primera expedición al Perú, el *Intrépido* permanecía al ancla con su tripulación a bordo entre la que se encontraban 15 soldados de marina al mando de un oficial. El comandante Carter esperaba pacientemente que se le facilitaran los medios para alistar su buque. Pero en enero de 1818, era obvio que el buque no zarparía con la Escuadra.

Cochrane, que trataba de escoger los mejores marineros posibles, ordenó que la tripulación del *Intrépido* se transbordara a la *O'Higgins*. Carter se negó a cumplir la orden del Vicealmirante. Cochrane contestó insultando a Carter por su origen irlandés y éste retornó el insulto diciendo que tenía suficiente firmeza y comprensión para no dejarse engañar como en un fraude de la Bolsa, haciendo referencia a la acusación contra Lord Cochrane en Londres, y "poniendo su mano en el puño de la espada dijo que respondería con la fuerza a todo intento de quitarle su tripulación".⁷

Lord Cochrane, que según Thomas era tan prudente como audaz, contestó que le parecía ridículo que en momentos de grandes responsabilidades, dos oficiales fueron a batirse por un asunto así y que si le parecía bien, apelara al Director Supremo. Nos dice Thomas que ante la justa petición del Vicealmirante el capitán Carter se avino de inmediato. Respondió a Lord Cochrane que su señoría era un jefe de grandes cualidades y que él por lo tanto, estaría gustoso de servir bajo sus órdenes. Un apretón de manos vino a solucionar este desagradable incidente pero es seguro que parte del capitán Carter no olvida-

ría ni perdonaría, aunque actuó como si nada hubiera pasado.

O'Higgins para quien, a juicio de Thomas, el buque mismo era un problema, viejo y maltrecho, reconoció que la mayoría de los marineros ingleses experimentados, venían contratados para el gobierno de Chile que debía pagarles y por lo tanto, la orden de transbordo emitida por Cochrane debía cumplirse. En cierto modo, Carter era oficial de Buenos Aires y no de Chile. El bergantín no había sido traspasado y si bien se le consideraba un auxiliar, era todavía propiedad del gobierno del Río de la Plata. Por esta razón no podían destinarse los dineros que se necesitaban para preparar la Escuadra a equipar el *Intrépido*. Además los marineros habrían desertado para irse con la Escuadra antes que quedarse en Valparaíso sin hacer nada. Tal era la fama y la atracción que ofrecía Cochrane.

Pero desde ese momento, Carter se incorporó a la Marina de Chile, con el grado de capitán de fragata. Se mantuvo un tiempo en el Departamento de Marina, pero el 9 de enero de 1819 el Vicealmirante lo nombraba comandante de la *Chacabuco*. En cierto modo era una medida acertada para compensar al capitán irlandés, pero en otro, se le había dado el mando de un buque tripulado por norteamericanos, sin que se supiera entonces, contrabandistas familiarizados con todo fraude posible.

Mientras el *Intrépido* y su tripulación de resguardo languidecían en Valparaíso, el comandante Carter era víctima de un motín fraguado por los ex-contrabandistas. Esta gente, había planeado apoderarse del buque y llevarlo al Callao donde podía venderse a buen precio al Virrey Pezuela. Habían decidido posponer su planes ante la posibilidad de ganarse las partes de presa que significaba la campaña de la Primera Escuadra.

7.- Ibid. p.59

Resolvieron ejecutar sus intenciones a la primera oportunidad favorable después de haber recibido los dineros de presa. Nos dice Thomas que depositaron su confianza en el contraemaestre, un rufián de la peor especie, nacido en esa cuna de piratas de las islas Malayas y acostumbrado desde la cuna al robo y al asesinato. Era un marino experimentado de pérfidas astucias y de feroz coraje calculado para planear y ejecutar la más formidable y desesperada empresa. Esa era la tripulación del buque que se le había encomendado al capitán Carter. El comandante había recibido el buque sólo unos días antes del zarpe bajo las circunstancias ya mencionadas. Se trataba de unos 150 hombres que fueron presentados al comandante, un extraño total, como los más experimentados de los marineros de primera clase. Se añadieron diez soldados de marina y ocho marineros europeos de primera clase que fue todo lo que pudo procurarse.

El comandante Carter contaba con el apoyo de dos excelentes oficiales, los tenientes Morguell y Robinson, ambos valientes y resueltos. Después de reparar daños a la arboladura causados por un temporal, el contraemaestre se levantó con la tripulación y apresó a los oficiales. Gracias a la astucia del teniente Morguell pudieron el comandante y los oficiales, apoyados por la Infantería de Marina y los marinos ingleses, sofocar el motín en un sangriento combate durante el cual se disparó incluso un cañonazo sobre la cubierta causando considerables daños. Sofocado el motín, pudo Carter entrar en Coquimbo donde entregó los amotinados. Algunos fueron fusilados y otros enviados a Valparaíso engrillados. La corbeta, sin poder llegar a tiempo al punto de reunión en las Hormigas, encontró a la Escuadra frente al Callao.

Blanco Encalada que había permanecido en Valparaíso para seguir a Cochrane con una segunda división, pensó llevar al *Intrépido*. Para ponerlo en condiciones de navegar y combatir era necesario reparar el casco y la arboladura, renovar jarcias y velas, armarlo -probablemente se habían usado los cañones en otros buques- contratar una nueva tripulación y aprovisionarlo adecuadamente. Para esto se necesitaban unos 8 ó 9 mil pesos. Como no se trataba de un buque del Estado, los contratistas exigían pago al contado. La única manera era obtener el dinero de la Comisaría de Marina de Buenos Aires. Hay que recordar el enorme sacrificio que había significado crear la Escuadra, apertrecharla, tripularla, aprovisionarla y ahora se trataba de repetir los gastos con la Escuadra de Blanco, aunque en menor escala. El *Intrépido* tendría que esperar. El 17 de marzo se hacía a la vela la segunda división y el bergantín se mantenía al ancla en Valparaíso.⁸

A fines de marzo de 1819 regresaba la *Chacabuco* a Valparaíso y Carter retomó el mando del *Intrépido*. El buque estaba en pésimo estado y sin un solo marinero a bordo, lo tripulaban los 15 hombres de la Infantería de Marina. Carter pidió al Ministro de Marina que se le dieran los medios para habilitar el buque de manera que pudiera unirse a la Escuadra. Ya desesperado, se quejaba a Zenteno el 8 de junio de 1819: "Nunca he recibido ayuda alguna para el equipamiento de este buque, ni de los oficiales, ni de la Comandancia de Marina, ni del Comisario, aduciendo que no han recibido órdenes escritas de usía".⁹ Esta vez, tuvo el comandante una respuesta favorable. Pocos días después, el Ministro ordenaba que se restituyeran a su buque los oficiales argentinos. Se ordenaba también que parte de la

8.- Hay varias comunicaciones entre Blanco y Zenteno sobre este asunto. Véase 9.- Archivo Nacional, Ministerio de Marina, Vol. 5
9.- Archivo Nacional, Ministerio de Marina, Vol. 13. Oficio de Carter a Zenteno.

tropa argentina que había llegado en la corbeta *Independencia*, se traspordara al *Intrépido*.¹⁰



Zarpe de la Escuadra al Perú.

Pero la tropa de guarnición no podía efectuar las tareas necesarias para la navegación. Carter necesitaba marineros, de los cuales decía tener solamente uno. Ya como último recurso apelaba a O'Higgins pidiendo que se le dieran 50 marineros con los que el buque podría zarpar en tres semanas. Pero Lord Cochrane se opuso ya fuera por su antagonismo hacia Carter, por el mal estado del bergantín o porque el buque no pertenecía a su Escuadra. El Vicealmirante sugirió a Zenteno que el buque se vendiera y se utilizara el dinero para pagar las tripulaciones.¹¹ Pasó así todo el mes de julio y a mediados de agosto, cuando era patente que la Escuadra zarparía por segunda vez al Perú sin el *Intrépido*, Carter escribía al Director Supremo pidiendo que el buque se incorporara al Estado de Chile y a su Escuadra. Si O'Higgins impartiera la orden a la Comisaría de Marina, él marinaría inmediatamente el bergantín.¹²

Pero esta vez su pedido, o más bien, ruego, no tuvo respuesta. La Escuadra zarpó con rumbo al Callao, llevando

los famosos cohetes a la *Congreve* y con todas las esperanzas de una victoria completa que dejaría a la marina del Virrey en cenizas. Carter tuvo que permanecer en Valparaíso con su buque. A comienzos de octubre, los trabajos estaban terminados y el buque listo para hacerse a la mar, pero sin provisiones. Otra vez, la Comisaría de Marina, respondía que no había recibido órdenes, pero peor todavía era el hecho que de haber recibido órdenes no significaba que los pertrechos podían entregarse pues simplemente, no los había. Nos dice Cubbit que el *Intrépido* necesitaba dos botes, no los había; no tenía bombas para achicar; no tenía lona, faltaban los "espeques" del cabrestante y otras cosas. En el arsenal no había tampoco morriones para la Infantería de Marina, ni zapatos. Carter pedía 30 chaquetas para los marineros, sólo tenían 3. El pedido de 30 pantalones sólo podía llenarse si se aceptaban pantalones de estameña negros en vez de los azules de lino.¹³ No eran éstos los únicos problemas que tenía el comandante Carter. Su teniente Foord Morguell lo acusaba de defraudar dineros fiscales y de ser un cobarde. Como no estaba la Escuadra en puerto, no había suficientes oficiales para llamar al insubordinado Morguell a un Consejo de Guerra. La única satisfacción que tuvo Carter de esta seria ofensa, fue una disculpa escrita.¹⁴

Es curioso observar como evolucionaba el plazo de zarpe en la mente del comandante Carter. El 28 de julio, decía que podría zarpar en tres semanas, el 14 de agosto, podría marinar el buque inmediatamente y el 28 de noviembre, decía que si se le entregaban los pertrechos zarparía en una hora. Pero nada era

10.- Originales de estas órdenes se encuentran en el Archivo de Lord Cochrane en Edimburgo. General Deposit 233. Dundonald Munitments. Documentos 54, 55 y 60. Este último se reproduce en Archivo de don Bernardo O'Higgins, Tomo XXXV, Santiago 2001, como documento No 100, página 92.

11.- Archivo Nacional, Ministerio de Marina, Vol. 13, Lord Cochrane a Zenteno, 28 de julio de 1819.

12.- Ibid. Carter a O'Higgins, 14 de agosto de 1819. Véase también David John Cubbit, "Lord Cochrane and the Chilean Navy, 1818-1823," Tesis inédita en la Universidad de Edimburgo, Vol. 1, p. 150

13.- Cubbit, obra citada, p. 251

14.- Munitments, documento 559.

posible si tales pertrechos no existían. Carter corría el grave riesgo de perder su tripulación, pues los marineros, cansados ya de la espera e incómodamente embarcados a bordo, desertaban. Fue esto último lo que convenció a Zenteno que había que hacer algo.¹⁵

El Ministro ordenó que el parque de artillería entregara todos los artículos que podían sustituir lo que pedía Carter lo que palió en algo la situación. Luego se obtuvo dinero para adquirir todo lo que se pudo del comercio porteño, lo que Cubbit considera como dos tercios de lo que se necesitaba, pero el comandante, satisfecho de que por fin podía hacerse a la mar, ordenó levar anclas con una tripulación con sueldos atrasados más de seis meses y sin la ropa adecuada.¹⁶ La orden era dirigirse a Concepción y ponerse a las órdenes del General Freire que iba a emprender una campaña en la Araucanía.

Es tiempo de dejar en claro dos preguntas fundamentales sobre este buque. ¿Bajo que bandera navegaba? Dice Don Rodrigo Fuenzalida que el bergantín fue comprado por el gobierno de Chile en 1819, pero no hemos encontrado documento alguno que confirme esta compra.¹⁷ ¿Sería aceptable para el gobierno de Buenos Aires que el buque pasara al gobierno de Chile por el solo hecho de pagar por las reparaciones? Suponemos que no. Por otra parte, cuando Carter solicitaba a Tortel que se le dieran los pertrechos necesarios, entre las cosas que el arsenal no pudo entregar, fue la bandera nacional. ¿Era ésta la bandera de Chile o la azul y blanca de las Provincias Unidas? Ya veremos con que bandera combatió en Valdivia.

¿Cuál era su verdadero nombre? En el Atlántico, se le conoció siempre

como *Maipú*. Hasta las menciones de su captura lo reconocen por ese nombre.¹⁸ Sin embargo, en Chile sólo se le conoció como *Intrépido*. Existía una disposición del Senado, al mismo tiempo que disponía que se diera el nombre de "O'Higgins" a la fragata *María Isabel*, agregaba: "no pudiendo desentendernos de la singular protección que ha favorecido a nuestras armas la serenísima Reina de los Angeles bajo el título del Carmelo, se denomine una de las fragatas que han de venir de Norte América o el buque que V.E. elijere, con el título de *María del Carmen de Maipú*."¹⁹ Creemos que por esta razón no se usó el nombre de "Maipú" para el *Intrépido*.

Aunque O'Higgins pensaba enviar algunos refuerzos a la Escuadra de Cochrane, entonces en la costa del Perú, usando el bergantín *Intrépido* y un par de transportes, no pudo hacerlo ya que según decía en una carta a Zañartu, "no hay esperanza de que entre en la tesorería ni un solo peso". Fue sin duda la razón para enviar el buque a Concepción para que colaborara con Freire que se veía acosado por brutales bandas de guerrilleros. Uno o dos buques de guerra podían ser de gran ayuda en la región movilizándolo por mar a tropas que podían desembarcar a retaguardia del enemigo. La fragata mercante *Dolores* capturada por los realistas gracias a un motín, había sido destinada por el Virrey a cruzar en los mares del sur de Chile y aprovechando los puertos de Valdivia y Ancud, navegaban el *Potrillo* y el *Aranzazú*, además de naves mercantes que suplían de pertrechos a los montoneros que operaban en la frontera del Bío Bío. Con la llegada de los dos buques, Freire comenzó a preparar una gran ofensiva

15.- No deja de llamar la atención que ni Guido, Monteagudo y Álvarez Jonte, tres argentinos con enorme influencia en el gobierno y la Armada, no intervinieran de manera alguna para ayudar a Carter.

16.- Cubbit, p. 252

17.- Rodrigo Fuenzalida Bade, "Los buques que ha operado la Armada de Chile a través de su Historia." Suelto de la Revista de Marina, sin fecha, p. 14.

18.- Ángel Justiniano Carranza, Campañas navales de la República Argentina, Cuadros históricos, 4 volúmenes, Buenos Aires, 1914-1916. Tomo III, p. 208.

19.- Senado a Director Supremo, diciembre 9 de 1818. Citado por Uribe, obra citada, p. 187.

contra el guerrillero Benavides en la que planeaba desembarcar parte de sus tropas en el Golfo de Arauco y atacarlo por dos frentes.

Tripulaban el *Intrépido* 40 europeos y 35 chilenos, proporción un tanto abultada cuando se le compara con el resto de la Escuadra en la que sólo el 40% eran extranjeros, pero hay que considerar que esos marineros habían sido contratados en Buenos Aires y que la Escuadra no se encontraba en Valparaíso al momento del zarpe del buque. La Infantería de Marina al mando del capitán Francisco Erézcano era toda bonaerense.²⁰ No sabemos la fecha exacta de su llegada a Talcahuano o de incidente alguno que ocurriera durante la navegación o la estadía en el puerto. Pero el 20 de enero de 1820 fondeaba sorpresivamente en Talcahuano, el buque insignia de la Escuadra, la fragata *O'Higgins*.

No sabemos de las reacciones de los comandantes Carter del *Intrépido*, ni Casey de la *Moctezuma*, ante la repentina aparición del Almirante. Sin duda ambos subieron inmediatamente a bordo a presentar sus respetos al Comandante en Jefe. El Vicealmirante no les reveló inmediatamente sus intenciones y dijo que había recalado en Talcahuano para reaprovisionarse. Cree Barros Arana que hasta ese momento Cochrane no se había decidido a atacar Valdivia, a pesar de que los dos memorialistas que se encontraban con él a bordo de la *O'Higgins*, Stevenson y Miller, afirman que la decisión estaba tomada e igual lo dice Cochrane en sus memorias. Sabemos que sólo después de reunirse en tierra y a solas con el General Ramón Freire, ordenó a los dos comandantes, Carter y Casey que se prepararan para la expedición programada por Freire, pues aprovechando la presencia de la *O'Higgins*

se iba a emprender una campaña de mayor envergadura. Hay aquí una duda: ¿relevó Cochrane a Robert Casey como comandante de la *Moctezuma* para dárselo a uno de sus tenientes? Casey no aparece en la lista de los condecorados con la medalla de Valdivia y no vuelve a aparecer en las listas de oficiales, pero nada se dice de él en ninguno de los documentos examinados.²¹ Es posible que Cochrane haya dado a Casey el mando del *Potrillo* al enviar el buque a Valparaíso.



Fragata *O'Higgins*.

Como se sabe, Freire le prestó los servicios de 250 soldados escogidos de los batallones 1 y 3 al mando del Mayor Jorge Beaucheff. Esta tropa se embarcó en la fragata *Almiranta*. No sabemos cual era el plan original del Vicealmirante, pues todo se vio alterado con la varadura de la *O'Higgins*, lo que provocó que la tropa de infantería del ejército se transbordara en alta mar a las dos embarcaciones menores a unas treinta millas de Corral. Tampoco sabemos exactamente cuántos de esos soldados abordaron el *Intrépido*, pero considerando el tamaño de los buques, se supone que eran casi el doble de los que se embarcaron en la *Moctezuma*.

No será necesario repetir aquí los pormenores de la gran hazaña en Valdivia. Sabemos que frente a la Aguada

20.- Cubbitt, obra citada, p. 161

21.- Sólo en julio de 1820, Cochrane le ordena que tome el mando del *Araucano*, orden que no cumplió o no pudo cumplir pues Carter continuó como comandante por lo menos por un año más. Munitments, documento 620.

del Inglés, una bala de 24 atravesó de parte a parte al *Intrépido* y según dice Beaucheff “nos llevó siete hombres”.²² En realidad se trataba de dos muertos y seis heridos. Empeñado el ataque, la tropa argentina del bergantín, arremetió con gran ímpetu sobre las posiciones españolas, distinguiéndose por su audacia y bravura, el capitán Francisco Erézcano. Llegados al fuerte de San Carlos, Beaucheff que comandaba las operaciones en tierra, ordenó al capitán de Buenos Aires que se hiciera cargo de los heridos y prisioneros, es así como Erézcano permaneció en esas defensas sin acometer al mando de su tropa, el ataque contra el castillo de Corral.

Al día siguiente, las dos pequeñas embarcaciones, levaban anclas y entraban en el fondo de la bahía. Al pasar frente al castillo de Niebla se les hicieron algunos disparos y el *Intrépido* fue alcanzado por tres balas que dieron en la obra muerta sin causar gran daño. En su parte del combate al diputado de Buenos Aires, don Tomás Guido, el comandante Carter decía: “Al amanecer del día 5 del corriente tuvimos el placer de ver la bandera de Buenos Aires tremolando en la batería de San Carlos, que habiendo sido tomada por asalto, estaba ocupada por el capitán Erézcano y los soldados marinos del *Intrépido*”.²³ La confirmación de la bandera argentina que flameaba en el bergantín, se encuentra en ese documento. El solo hecho que Carter no entregara su parte del combate a Cochrane, ni a Zenteno, sino a Guido, confirma que el *Intrépido* fue un buque de Buenos Aires hasta ese día, que fue como veremos, el de su destrucción.

Cochrane no quería perder tiempo. Había que aprovechar el entusiasmo de los soldados y la repentina aparición de

la *O'Higgins*, baja en el agua, pero sin un solo soldado a bordo, lo que hacía creer a los realistas que llegaban refuerzos. Ordenó al mediodía que se embarcara la tropa en la *Moctezuma* y el *Intrépido* para atacar la ribera norte. El bergantín guiado más bien por el entusiasmo que por la prudencia, encalló en el banco Tres Hermanas y aunque se trataba de un fondo de arena, no pudo ser zafado. La mala condición del casco hacía inútil todo intento de salvamento. Se tumbó, se llenó de agua y las maderas carcomidas y sueltas causaron la destrucción total del buque. Se logró sacar algunas provisiones, parte de la jarcia, velas y los cañones. Estos pertrechos fueron usados más tarde para equipar y reparar al *Araucano* por el capitán Foster.

Cochrane no culpó a Carter de la pérdida del *Intrépido*, ni se instruyó un sumario ni Corte Marcial. Después de todo, el buque no pertenecía a la Escuadra. En su parte al gobierno Cochrane decía: “Tengo que reconocer el celo desplegado por el capitán Cáster del *Intrépido*...”²⁴ y le dio el mando de la fragata *Dolores* para la próxima operación que sería contra Chiloé. Y sin embargo, en sus memorias, *Narrative of Services*, lo culpa de la pérdida del bergantín por no haber echado la sonda.

El comandante Carter recibió la medalla que se concedió a los jefes vencedores de Valdivia y continuó al servicio de Chile. Mandó el bergantín *Araucano* durante la Expedición Libertadora. García Reyes indica el comienzo de sus servicios a Chile en febrero de 1820, es decir, después de la toma de Valdivia. Al mando del *Araucano* capturó el pailebote español *Aranzazu* y al parecer continuó al mando del bergantín hasta poco antes del 9 de julio de 1821 en que uno de sus tenientes

22.- Jorge Beaucheff, *Memorias Militares para servir a la Historia de la independencia de Chile del Coronel Jorge Beaucheff*, editadas por Guillermo Feliú Cruz, Santiago, 1964, p. 128.

23.- Carlos Guido y Spano, *Vindicación Histórica. Papeles del Brigadier General Guido 1817-1820*. Buenos Aires, 1882, p. 332.

24.- Cochrane a Zenteno, Valdivia 9 de febrero de 1820. Citado por Uribe, p. 182.

menciona que ha dejado el mando.²⁵ Roberto Simpson tomó el mando del *Araucano* el 27 de julio. La última comunicación de Carter a Lord Cochrane está fechada en Lima, el 7 de agosto de 1821 en la que solicita que se cancele la Corte Marcial del Teniente Robinson.²⁶ Fue al parecer una separación amistosa ya que su nombre no aparece en las listas de oficiales que tomaron servicios en la nueva Marina del Perú, aunque según el último informe del Vicealmirante, Carter

era comandante de la fragata *Venganza*. Según García Reyes, murió pobre en el Perú en 1829.²⁷

Thomas, tal vez reflejando el pensamiento de O'Higgins, nos dice que el bergantín trajo un contingente importante de marineros que se necesitaban con urgencia en la Escuadra, pero, después de una preparación de un año e innumerables dificultades y sacrificios, se perdió en menos de un mes de servicios.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Archivo de don Bernardo O'Higgins, Tomo XXXV, Santiago 2001.
2. Archivo Nacional, Ministerio de Marina, Volúmenes 5 y 13.
3. Barros Arana, Diego, *Historia Jeneral de Chile*, Santiago, 1890, Tomo IX.
4. Bealer, Lewis, *Los Corsarios de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1937.
5. Beaucheff, Jorge, *Memorias Militares para servir a la Historia de la Independencia de Chile del Coronel Jorge Beaucheff*, editadas por Guillermo Feliú Cruz, Santiago, 1964.
6. Cubbit, David John, "Lord Cochrane and the Chilean Navy, 1818-1823", Tesis inédita en la Universidad de Edimburgo.
7. Dundonald, Thomas Cochrane, *Narrative of Services in the Liberation of Chile, Perú and Brazil*, Londres, 1858. Volumen I.
8. Fuenzalida Bade, Rodrigo, "Los Buques que ha operado la Armada de Chile a través de su Historia". Suelto de la Revista de Marina, sin fecha.
9. García Reyes, Antonio, "Primera Escuadra Nacional," en *Historia de Chile*, Tomo IV, Santiago, 1868.
10. Guido y Spano, Carlos, *Vindicación Histórica. Papeles del Brigadier general Guido 1817-1820*, Buenos Aires, 1882.
11. Justiniano Carranza, Ángel, *Campañas navales de la República Argentina, Cuadros históricos*, 4 volúmenes, Buenos Aires, 1914-1916.
12. López, Carlos, "The Taking of Valdivia", tesis inédita en la Universidad de Santa Clara, California.
13. *Muniments of the Rt.Hon. Earl of Dundonald*, Sottish Records Office, Edimburgo.
14. Thomas, John "Bosquejo Histórico de la Marina Chilena", traducción del original de Thomas, Archivo Vicuña Mackenna, Vol. 104, manuscrito en posesión del autor.
15. Uribe Orrego, Luis, *Los Orígenes de Nuestra marina Militar*, Santiago, 1892.

25.- Muniments, documento 776.

26.- Ibid, documento 795.

27.- Antonio García Reyes, "Primera Escuadra Nacional," en *Historia de Chile*, Tomo IV, Santiago, 1868, p. 120. Cochrane a Ministro de Marina, sin fecha, probablemente, 13 de junio de 1822. Se pierden también los rastros del comandante de la *Moctezuma*, Robert Carey que no recibió la medalla de Valdivia.