



NACE LA MARINA DE CHILE... 1817 - 1818

Javier Vargas Guarategua*

Al iniciarse las campañas de la Guerra Civil de Independencia, Chile carecía de una fuerza naval con la capacidad combativa de oponerse a las fuerzas navales del imperio español. Esta es la historia del nacimiento de la Marina de Chile, de una verdadera epopeya de improvisación y creación integral de una importante fuerza especializada de combate en un ámbito donde no existía ninguno de sus elementos básicos. El mérito de esta hazaña no está en la idea de la ventaja de poseerla, que era evidente, sino en el esfuerzo decidido, infatigable y agotador que O'Higgins impuso, a sí mismo y a la Nación chilena para lograrla en el corto espacio de menos de dos años.

- Introducción.

La Capitanía General de Chile dependiente del Virreinato del Perú, en lo que no venía directamente de la Corona, carecía de cualquier fuerza naval propia. Tanto es así que lo mismo se aplicaba al propio virreinato. La Real Marina de Guerra que ejercía las funciones de policía marítima en estos mares protegiendo la navegación y derechos marítimos de la Corona de España era, como el Ejército, un servicio español, metropolitano.

La navegación no extranjera lo era también en su casi totalidad, más aún en Perú que en Chile, pues, en nuestro país unos veinte toscos buques cargueros de reducido tonelaje hacían

regularmente el comercio del Perú, a donde se exportaban productos agropecuarios y se importaban en retorno algunos frutos tropicales y manufacturas de segunda mano. Y a lo largo de nuestras costas, en Chiloé, Valdivia, Constitución y Coquimbo, entre otros lugares, existían astilleros donde se practicaba la carpintería de ribera y se habían construido buques de hasta 12.000 quintales¹ de capacidad, y ahora, en 1817, se fabricaban apáticamente otros menores, en su mayoría lanchones destinados exclusivamente al cabotaje menudo.

La razón de esta decadencia de lo que pudiéramos llamar la Marina Mercante chilena de la época era el bloqueo

* Ingeniero en Prevención de Riesgos y Medio Ambiente. Bachiller en Ciencias Sociales. Magíster en Seguridad y Defensa. Postulado en el Diplomado en Estudios Políticos y Estratégicos (D.E.P.E.). Graduado de Minor en Seguridad Internacional, Minor en Recursos de Defensa, Minor en Operaciones de Paz y Derecho Internacional y Minor en Comunicación Social, Seguridad y Defensa Nacional de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE) del Ministerio de Defensa Nacional de Chile. Graduado del Diplomado en Historia Militar de Chile. Graduado del Centro de Estudios de Defensa Hemisférica (CHDS por sus siglas en inglés) de la Universidad Nacional de Defensa (NDU) y del Inter-American Defense College (CID) en Washington D.C. en los EE.UU. de N.A. Historiador, Investigador, Escritor, Cronista, Conferencista y Gestor Cultural. Consultor independiente en Seguridad y Defensa. Licenciado en Ciencias Policiales de Carabineros de Chile, Diplomado en Administración de Riesgos de la Universidad Bernardo O'Higgins. Postulado de Experto en Prevención y Seguridad de la Academia de Ciencias Policiales de Carabineros de Chile, Asesor en Seguridad Terrestre, Aérea y Marítimo Portuaria.

1. Un quintal es una antigua unidad de masa española que equivale a 100 libras castellanas, que es también equivalente a 46,039625555 Kg. Las fracciones de un quintal suelen medirse en arrobas, que es la cuarta parte de un quintal. El quintal métrico es el segundo múltiplo del kilogramo y el quinto del gramo. También, lleva el nombre de decitonelada, y cuando es mencionado de esta forma se considera primer submúltiplo de la tonelada métrica. Se utiliza hasta el día de hoy, especialmente en el almacenamiento y distribución de granos, harina y otros cereales. (N. del A.).

impuesto al país por el virrey José Fernando de Abascal desde que iniciara las hostilidades con el gobierno de José Miguel Carrera, algunos años atrás.

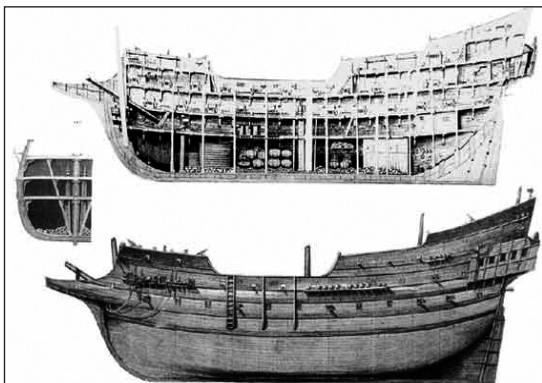


Fig. 1. Plano con corte de distribución de un navío de la época.

Desde entonces, la navegación española de comercio y de combate dominaba absolutamente el mar. En consecuencia, Chile estaba bloqueado comercialmente y, además, expuesto a la invasión de tropas españolas.

La formación de la Escuadra Nacional es una verdadera epopeya de improvisación y creación integral de una importante fuerza especializada de combate en un ámbito donde, lo que no es poco decir, no existe ninguno de sus elementos básicos.

De toda suerte, la tarea más importante era la formación de una fuerza naval de combate. El mérito de la formación de la Escuadra no está en la idea de la ventaja de poseerla, que era evidente, sino en el esfuerzo decidido, infatigable y agotador que el General Bernardo O'Higgins impuso, a sí mismo y a la nación para lograrla en el corto espacio de menos de dos años.

Aquel esfuerzo, además, es de una gran complejidad por la razón de que no existía en el país ningún elemento susceptible de desarrollo, sino un vacío completo, una falta total de cuanto se necesitaba para que una fuerza naval existiera y pudiera actuar con alguna eficacia.

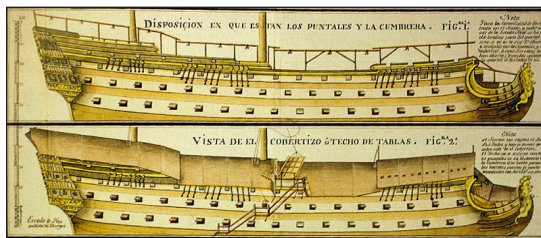


Fig. 2. Plano de vistas y disposición de un navío de guerra de la época.

- La necesidad de crear una Marina de Guerra.

A inicios de 1817, Talcahuano, Concepción, Valdivia y el Archipiélago de Chiloé seguían en posesión del virrey del Perú. Mientras permaneciera un virrey español en Lima no habría garantía para los patriotas chilenos y, por ende, para la independencia de toda América Latina. La inutilidad de atacar el Alto Perú a través de Argentina ya había quedado demostrada. La invasión marítima del Perú ofrecía la mejor perspectiva de terminar en forma rápida y completa con la presencia hispana en el continente. Chile era el puente hacia el corazón del poderío español en América del Sur: Lima; creencia que era compartida por el Libertador General don Bernardo O'Higgins Riquelme y otros líderes patriotas. Decisoras son las palabras del prócer luego de la Batalla de Chacabuco, con clara visión del porvenir: "Este triunfo y cien más serán insignificantes a menos que contremos el mar"². Es porque comprendía claramente la imperiosa necesidad de contar con el dominio del mar para lograr la libertad del continente.

Así, estos hombres se dedicaron ahora en cuerpo y alma a crear una fuerza naval cuyo objetivo esencial era llevar la guerra al Perú y al Archipiélago de Chiloé a través del mar, fuerza que era necesaria inmediatamente, a fin de impedir nuevas invasiones desde el virreinato o desde el sur de Chile, que amagaran las victorias patriotas y amenazaran con nuevos desembarcos en un

2. URIBE ORREGO, Luis. (1892-1894). *Los orígenes de nuestra Marina Militar*. Santiago: Imprenta Nacional. Pág. 32.

litoral tan extenso y sin ninguna protección marítima, como lo es Chile, similares a aquellas que llevaron a la caída de la Patria Vieja en 1814.

Favorablemente para los patriotas chilenos, el Director Supremo de las Provincias Unidas, Juan Martín de Pueyrredón respaldaba, también, los mismos puntos de vista y se encontraba entonces en el poder en Buenos Aires, siendo un firme defensor del General José de San Martín. El 22 de marzo escribió a San Martín para preguntarle si podía formarse una Escuadra de cinco corbetas en Chile. De ser negativa la respuesta propuso buscar ayuda en Buenos Aires, aunque los recursos eran exiguos. Además, sugirió el recurso de obligar a los españoles residentes en Chile a pagar contribuciones de guerra para solventar estos gastos³.

O'Higgins y San Martín sabían que se necesitaban buques de guerra de mayor calado y poder de fuego que las corbetas sugeridas por el Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de La Plata Juan Martín de Pueyrredón y que buques más grandes de nada servirían sin marinos entrenados. Estaban persuadidos de que los buques y hombres requeridos por Chile en su desafío a la superioridad naval española en el Pacífico occidental tendrían que conseguirse en los principales países marítimos amigos, vale decir, EE.UU. e Inglaterra⁴.

Luego de la Batalla de Chacabuco, San Martín viajó a Buenos Aires con el fin de reunir armas y buques para las campañas en el mar y contrató a un argentino, Manuel Hermenegildo Aguirre, como agente de Chile ante EE.UU. Aguirre recibió instrucciones de contratar la construcción de dos fragatas y de dos buques más pequeños, para ser tripulados y equipados a expensas del

gobierno de Chile. También, acogéndose a la ley internacional, llevaba patentes de corso para ser emitidas a nombre del gobierno patriota de Chile y estaba autorizado para ofrecer a los oficiales navales el mismo sueldo que recibían al servicio de EE.UU. en tiempos de guerra y, además, el 50% en dinero de las presas obtenidas por ellos⁵.



Fig. 3. Juan Martín de Pueyrredón. Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de La Plata entre 1816 y 1819.

Su misión se vio obstaculizada primero por falta de fondos y luego, por la actitud tibia del gobierno norteamericano debido a sus negociaciones con España respecto a Florida. Cuando las dos fragatas compradas estuvieron listas para partir, su zarpe fue postergado hasta encontrar un medio de burlar las leyes de neutralidad impuestas por Washington⁶ y sólo uno de los buques se unió finalmente al servicio de la Marina de guerra de Chile en 1819⁷.

En el intertanto, la intención del gobierno insurgente chileno era servirse de las naves que se lograron apresar al enemigo, o de aquellos que se consiguiese arrendar. También, se pensó en comprar algunas de las diversas embarcaciones extranjeras que comenzaban a recalcar al puerto de Valparaíso.

3. BARROS ARANA, Diego. (1889). *Historia Jeneral de Chile. 1814-1817*. T. X. Santiago: Rafael Jover. Pág. 83.

4. AMUNATEGUI ALDUNATE, Miguel Luis. (1853). *La dictadura de O'Higgins*. T. XIX. Biblioteca Ayacucho. Reedición 2004. Santiago: Andújar. Pág. 28.

5. BULNES PINTO, Gonzalo. (1887). *Historia de la Expedición Libertadora del Perú (1817-1822)*. Santiago: Rafael Jover. Pág. 42.

6. Esto se hizo mediante documentos falsos de venta de los buques a los capitanes, lo que les permitía zarpar como negociantes privados. Ibidem. Pág. 51.

7. WHITAKER, Arthur Preston. (1941). *The United States and the independence of Latin America, 1800-1830*. Baltimore: Massachusetts University Press. Pág. 230.

Es mérito de O'Higgins haberle dado tanta prelación a la Marina de guerra en medio de las urgencias militares de la guerra del sur y de la formación del Ejército nacional destinado no tan sólo a proseguir aquella guerra, sino también, a servir de apoyo a la autoridad del Estado en ciernes, afianzada inicialmente en el Ejército de Los Andes.

Hay en la política naval chilena dos aspectos importantes de mencionar y considerar. Por un lado el gobierno activa la construcción de barcasas para atender a los transportes de cabotaje y también de embarcaciones más pequeñas, lanchas y botes, para suplir la gran deficiencia de estos elementos que han de requerirse para el servicio de la Escuadra y habilitación de sus naves. Por otro lado el gobierno, que no está reconocido por las potencias pero despierta simpatía en los círculos directivos, sean o no gobernantes, de varias de ellas, se acoge al Derecho de Gentes (hoy Derecho Internacional Público) y concede patentes de corso. Es cierto que esta actividad no puede desarrollarse todavía por aquellos días, toda vez que los corsarios no tienen aún en la costa refugios guardados por una fuerza naval.

Pero ya desde mediados de 1818 hasta el término de la guerra naval en 1822, el corso fue una práctica de guerra de mucho efecto⁸. Era entonces una empresa legal y tenía por objeto el apresamiento de naves de comercio enemigas del Estado que concedía la patente sin caer por eso sus autores en delito de piratería. Los barcos corsarios no eran difíciles de equipar. Llevaban armamento ligero, buen velamen, y una tripulación hábil en la maniobra y aguerida en el combate, ya que debía estar dispuesta al abordaje. El Gobierno le reconocía una buena parte del valor de las presas, que solía ser considerable.

Esta circunstancia atraía a los marinos aventureros que hacían del corso una profesión. Sobre la base de unos cuantos expertos que hacían las veces de oficiales, contrataban la tripulación entre la gente de los puertos. En calidad de corso llegaron a Valparaíso naves de propiedad particular, principalmente inglesas y francesas. Las correrías efectuadas con variada fortuna dan un resultado interesante para la guerra al reducir el comercio virreinal y proporcionar a Chile alrededor de 40 unidades mercantes de distintos tamaños.



Fig. 4. Fragata inglesa "Windham", rebautizada "Lautaro" por el gobierno patriota de Chile. Adaptación en grafito de Javier Vargas Guarategua. © 2011.

La guerra en el mar era para Chile la fase que seguía inmediatamente a la propia liberación, puesto que el poder español se manifestaba contra Chile por la vía marítima. Era evidentemente absurdo concebir la guerra como el rechazo de los sucesivos desembarcos en vez de empezar por evitarlos, con la ventaja subsiguiente de llevar la guerra primero a Perú y luego a Chiloé para darle remate.

Faltan prácticamente todos los elementos indispensables. No hay oficiales y se carece de marinos capaces, no hay profesores ni textos. Solamente una persona, el joven Comandante de Artillería,

8. LONGEVILLE VOWELL, Richard. (1831). *Campaigns and cruises in Venezuela and New Grenade, and in the Pacific Ocean from 1817 to 1830*. London: Longman & Co.

Manuel Blanco Encalada ha sido Guardiamarina en España en su primera juventud y ha llegado a Alférez sin seguir la carrera naval. Todo puede importarse, pero no sin pérdida de mucho tiempo. La premura se justifica toda vez que el virrey del Perú tiene a su disposición una fuerza naval bastante considerable formada por la fragata "*Venganza*" de 44 cañones, las corbetas "*Sebastiana*" y "*Resolución*", de 34 cañones cada una, la "*Veloz Pasajero*" de 32 cañones, y los bergantines "*Pezuela*" y "*Potrillo*", cada uno de 18 cañones. Con esta Escuadra era capaz de apoyar a la asediada guarnición realista de Talcahuano, bloquear los puertos que estaban en posesión de los patriotas y desembarcar las tropas adicionales que fueran convenientes para sus fines⁹.

El 27 de febrero de 1817, ingresaba ingenuamente a Valparaíso y fondeaba en la solitaria rada, un bergantín de cabotaje español, engañado por la bandera española, que explícitamente se había mantenido izada por órdenes de O'Higgins en el castillo de San Antonio con la esperanza que ocurriera algo conveniente. Y engañado por esta artimaña, los patriotas apresaron por sorpresa tranquilamente el buque. Era éste el "*Águila*", de 220 toneladas, ex "*Eagle*", nave contrabandista británica que había sido capturada por las autoridades españolas. Rápidamente fue armado con 16 cañones, -rebautizado "*Pueyrredón*" en claro homenaje a las Provincias Unidas del Río de La Plata, cuyos hijos habían ofrecido su sangre por la libertad de Chile-, puesto bajo el mando del Teniente del Ejército de Los Andes Raymond Morris, tripulado con 25 marinos extranjeros y 18 soldados chilenos, se convirtió en el primer buque de guerra de nuestra naciente Marina y su primera misión fue rescatar a los prisioneros patriotas desterrados en las islas de Juan Fernández que allí languidecían, ilustres ciudada-

nos que habían pagado con ese cruel extrañamiento su adhesión a la causa de la Independencia.



Fig. 5. Bergantín de guerra británico "*The Wolf*", de la misma clase que el "*Águila*", rebautizado "*Pueyrredón*", de 16 cañones y unas 220 toneladas de desplazamiento. Grabado sobre un dibujo de E. W. Cooke, Londres, 1828. Adaptación en grafito de Javier Vargas Guarategua. © 2011.

Mientras tanto, la incipiente Escuadra chilena se incrementaba con la compra de varios navíos, entre ellos el "*Rambler*", buque mercante armado que llevaba 4 carronadas y tenía espacio para 18, sumándose a continuación el buque inglés "*Mary*" que no se pudo utilizar por falta de tripulación. El mando de los buques se entregó a Jean Joseph (Juan José) Tortel, un francés que había servido a los patriotas como Capitán de Puerto de Valparaíso¹⁰. En julio de 1817, los dos buques navegaron hacia el sur de Chile y bajo esta protección los buques mercantes norteamericanos e ingleses comienzan a traer a Chile el comercio que tanto necesita.

A comienzos de diciembre, los patriotas levantaron el sitio de Talcahuano ante las noticias de la expedición enviada por el virrey José Fernando de Abascal desde el Callao. Dicha expedición llegó a este puerto a comienzos de enero de 1818, valiéndose de 10 naves mercantes

9. SILVA PALMA, Alberto. (1913). *Crónicas de la Marina Chilena*. Santiago: Talleres del Estado Mayor Jeneral. Pág. 27 y ss.

10. GRAHAM CALLCOTT, Mary. (1824). *Diario de mi residencia en Chile en 1822*. Londres: Longman, Orme, Brown and Green. Pág. 32.

armadas que transportan un regimiento de caballería, una docena de piezas de artillería y tres regimientos de infantería. Todas tropas veteranas de las campañas peninsulares contra la ocupación francesa¹¹.

En verdad los conocimientos llegaron con los barcos y la Academia de Guardiamarinas fundada por O'Higgins en un intervalo de sus campañas en el sur sólo alcanza a formar oficiales subalternos muy improvisados que se han de adiestrar en el servicio. El gobierno recurre a su Ministro en Buenos Aires, Miguel José de Zañartu y Santa María, para que contratase allí oficiales, clases y marineros, que efectivamente consigue en pequeño número. Pero es a causa de aquella deficiencia general, que no hay quien pueda remediar satisfactoriamente esta situación, que el gobierno comisiona a Londres a José Antonio Álvarez Condarco con la misión de buscar un oficial superior de reconocida competencia que se prestara para venir a Chile a hacerse cargo de la organización técnica y del mando; y del proyecto de la Escuadra en formación.

Entre tanto ha de transcurrir más de un año hasta que llegue a Valparaíso a ofrecerse la fragata inglesa "Windham", que había sido enviada a Chile por Álvarez Condarco, y que llegó a Valparaíso el 5 de marzo. La "Windham", robusta y bien construida, montaba solamente 34 cañones pero era capaz de servir 50 y fue ofrecida en venta al gobierno patriota de Chile en la suma de \$180.000 de la época. Su llegada se produjo en circunstancias que los patriotas estaban pasando por un mal momento, pues ocurrió en el mismo mes en que fueron derrotados por el General Mariano Osorio en Cancha Rayada. Su adquisición fue creída imprescindible por O'Higgins, y se reunió el dinero con gran

sacrificio. Por ello, grande fue la agitación en los altos círculos para poderla pagar y no perderla.

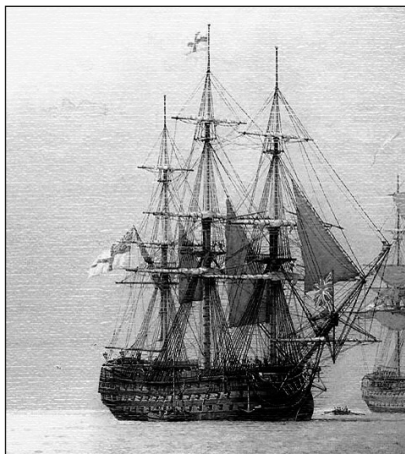


Fig. 6. Fragata de guerra británica de la misma clase que la "Windham", rebautizada "Lautaro", de 50 cañones y unas 850 toneladas.

Grabado sobre un dibujo de E. W. Cooke, Londres, 1828. Adaptación en grafito de Javier Vargas Guarategua. © 2011.

El fisco se encontraba en la imposibilidad de cubrir el precio total. Tomás Guido, enviado argentino, consiguió asociar a la empresa a los comerciantes de Valparaíso, interesados en que se levantase el bloqueo que mantenía la Escuadra española en el Pacífico, los cuales contribuyeron con \$25.000, contratando el gobierno su compra en \$180.000, pagando al contado \$130.000. Esto sucedía, como decíamos anteriormente, a los pocos días de Cancha Rayada y en vísperas de la Batalla de Maipú (marzo 30 de 1818). El vendedor, receloso del éxito de la próxima batalla, exigió la garantía del gobierno argentino por el saldo pagadero en Buenos Aires en el término de cuatro meses. Guido, contrajo el compromiso a nombre de su gobierno, autorizado por San Martín, quien contando con la victoria, le decía: "*Dada la importancia de esta empresa y la seguridad que ofrece la respetabilidad del Ejército combi-*

11. O'HIGGINS RIQUELME, Bernardo. (1920). *Epistolario de don Bernardo O'Higgins: Capitán General y Director Supremo de Chile, Gran Mariscal del Perú y Brigadier de las Provincias Unidas del Río de La Plata* anotado por Ernesto de La Cruz. Biblioteca Ayacucho. T. LIV. Madrid: América. Pág. 296.

nado, no dudo preste desde luego la garantía pretendida en el concepto que el buen resultado influya en la suerte de ambas repúblicas"¹². Sus oficiales y tripulación también entraron al servicio chileno siendo rebautizada "*Lautaro*", nombre del famoso estratega y toqui mapuche, como símbolo de la resistencia nacional contra los opresores. Cuando se habían ultimado sus pertrechos y armamentos¹³, y estaba lista para zarpar, llegaron las noticias de la victoria patriota sobre Osorio en Maipú. A pesar de la importancia de este triunfo, el bloqueo realista de Valparaíso se mantuvo, mientras Osorio se retiraba a Talcahuano.

En Valparaíso se efectuó una reunión de capitanes y pilotos de buques mercantes a fin de designar un jefe naval con experiencia y la elección recayó en el Capitán de la "*Lautaro*". Su Comandante, George O'Brien rubrica su compromiso con una actuación digna de eterna memoria. Al ser inspeccionado Valparaíso por dos navíos españoles, O'Brien les sale al encuentro y traba enérgicamente el combate con miras a apoderarse de la fragata realista "*María Isabel*" mediante el abordaje. Llega en efecto a su mismo costado y se lanza con su gente al abordaje con ímpetu arrollador. Pero un golpe de mar, lo comunica del resto de su gente y lo deja en completa inferioridad numérica, que le cuesta la vida y frustra el ataque. No obstante los barcos españoles se alejan y Valparaíso queda desbloqueado por primera vez. Está plantado el primer hito de una tradición gloriosa. Con sólo dos naves en la Escuadra la situación naval había experimentado un cambio.

El 27 de abril de 1818, la fragata chilena "*Lautaro*" enarboló por primera vez

en nuestros mares las banderas nacionales patriotas frente a una nave enemiga, la "*Esmeralda*" y que aparecen en un informe al virrey del Perú, don Joaquín de la Pezuela, de parte del Comandante de la española "*Esmeralda*", Luis Coig y Sansón, remitida por el General Mariano Osorio, donde se conserva un dibujo pintado en acuarela, de 14 x 21 cms. En él aparecen tres insignias que se reproducen a continuación.

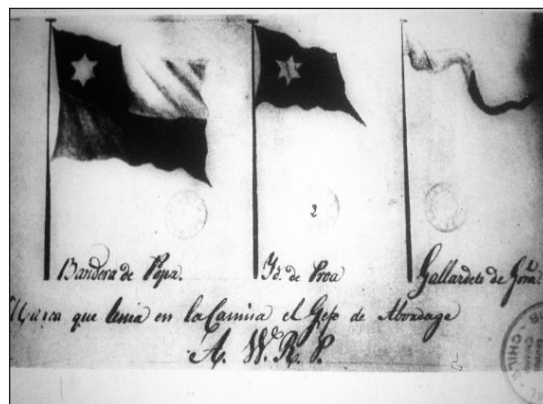


Fig. 7. Primeras banderas chilenas de combate.

La primera es la bandera de popa, cortada en dos fajas: la superior dividida en un tercio azul, con una estrella blanca de seis puntas en su centro, siendo los dos tercios restantes blancos; la faja inferior es de gules o rojo.

La segunda es una bandera de proa, más pequeña que la de popa, tal como se acostumbraba en aquella época, de color azul con una estrella de seis puntas, descentrada y próxima al mástil. Y la tercera, es un gallardete donde aparece reproducida la "Marca que tenía el jefe de Abordaje": "A.W.R.P.", cuyo nombre no se ha logrado descubrir, ya que dichas iniciales no coinciden con las del Comandante O'Brien¹⁴.

12. MITRE, Bartolomé. (1968). *Historia de San Martín y la emancipación de Sud América*. Buenos Aires: Universitaria. Pág. 80.

13. URQUINAONA y PARDO, Pedro de. (1864). *Primer combate de la Marina Chilena: la Fragata "Lautaro"*. Buenos Aires: s.n. El enviado argentino Tomás Guido menciona que: "Pero lo que superó mis esperanzas fue el generoso y gratuito concurso del Capitán James Bidale, al mando de la Corbeta de Guerra "Ontario", quien al verme dedicado a tareas superiores a los medios a mi disposición en esa localidad, me ofreció carpinteros y herreros de su buque, que aceleraron el trabajo de ese tipo a bordo de la "Windham", cuyo armamento se completó oportunamente". Pág. 12.

14. ESPAÑA, Archivo Naval Don Álvaro de Bazán. (1818-1819). *Independencia de América. Carpeta N° 14. 19-X-1818 / 12-I-1819*. Madrid.

En España, mientras tanto, se habían iniciado al rayar 1818, los preparativos para la reconquista de las colonias españolas en América. El Zar de Rusia, Alejandro I, vendió al gobierno español cinco navíos de línea y seis fragatas, de construcción reciente y en excelentes condiciones, según se suponía. Estos buques llegaron a Cádiz en febrero de 1818, pero la mayor parte dio muestras de encontrarse en mal estado y sólo una estuvo lista para zarpar de inmediato. Con este fracaso los planes españoles, para la reconquista de las colonias rebeldes, fueron postergados.

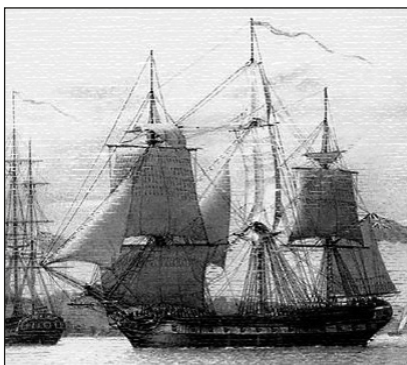


Fig. 8. Navío de guerra británica "Thames" gemelo del "Cumberland", rebautizado "San Martín", de 64 cañones y unas 1.420 toneladas.

Grabado sobre un dibujo de E. W. Cooke, Londres, 1828. Adaptación en grafito de Javier Vargas Guarategua. © 2011.

En el intertanto, el 13 de marzo anclaba en el puerto del Callao el "Will", último buque con los restos del ejército escapado de Chacabuco. El virrey Joaquín de la Pezuela, sucesor de Abascal, hasta antes de producido el desastre había participado de la miopía general de la corte respecto de la campaña de Chile. Sin embargo, la visión cruda de la realidad alumbró su cerebro: por mantener a un ineficaz en la presidencia de Chile y ahorrar el envío de dos mil soldados españoles y un general capaz de mandarlos, el dominio de España en América se balanceaba al borde del abismo. No lograba entender cómo el ejército de Casimiro Marcó del Pont se había dejado engañar y derrotar, y además se había

dispersado después de un combate de vanguardias, como calificaba él y sus consejeros la Batalla de Chacabuco. La victoria de los insurgentes iba a repercutir en la América entera, reavivando el espíritu revolucionario, quebrado por las grandes victorias españolas de los años 1814 y 1815.

En lo que respecta al virreinato, éste quedaba gravemente herido. La supresión del comercio chileno significaba la ruina económica o incluso el hambre. El virreinato se había habituado a alimentarse de los trigos y de los demás productos chilenos en una medida que constituía una debilidad y un peligro, como lo había adelantado el mismo virrey Pezuela. Desde que el comercio abandonó la ruta del Istmo de Panamá para tomar el del Cabo de Hornos y las pampas argentinas, Chile no sólo era uno de los principales clientes, sino su principal ruta de abastecimiento. Perdido el contacto con ambos países, Perú quedaba prácticamente aislado. Además, la campaña de Chile exigiría gastos que el exhausto tesoro limeño no podía pagar. Pero el virrey estaba dispuesto a hacer los sacrificios para evitar que San Martín, reforzado con los elementos de ese país, pudiera adueñarse del Pacífico y trasladar la guerra al Bajo Perú, a la sazón desgarnecido.

Era indispensable entonces la reconquista inmediata de Chile y para ello adoptó todas las medidas conducentes a asegurarla. En ese aspecto mostró gran actividad, y pronto supo que contra toda lógica, el Coronel Realista José Ordóñez se sostenía en Talcahuano. Había que reforzarlo inmediatamente, para que se mantuviera en esa plaza, mientras organizaba una expedición capaz de dar cuenta del Ejército de Los Andes. Había recibido hacía poco un batallón de infantería del regimiento peninsular "Infante Don Carlos", y esperaba el arribo del segundo batallón de ese regimiento, que llegó a Lima el 5 de abril siguiente;

pero no le era posible desprenderse de esas tropas. La única fuerza con la que podía disponer inmediatamente eran los fugitivos de Chacabuco. Así que ordenó acuartelarlos en el Callao, dotarlos de fusiles y municiones, y dejando en el Perú a Rafael Maroto, Antonio de Quintanilla y Manuel Barañao, los embarcó el 26 de marzo, o sea, trece días después de la llegada del "Will", a las órdenes del Coronel Antonio Morgado. Los 621 tropas y 124 jefes y oficiales se repartieron en la fragata "Veloz", y los bergantines "El Ángel", "Justiniani" o "Pezuela", "Margarita" y "Palafox". Días más tarde, despachó también a la fragata "Moctezuma" con fusiles, municiones, artillería, vestuarios, azúcar, tabaco y dinero. La pequeña Armada iba al mando del Teniente de Navío Simón Londoño.



Fig. 9. Corbeta de guerra británica "Thetis" gemelo de la "Chacabuco" y de la "Independencia", de 20 cañones y unas 450 toneladas.

Grabado sobre un dibujo de E. W. Cooke, Londres, 1828. Adaptación en grafito de Javier Vargas Guarategua. © 2011.

Cuando los informes de la reconquista patriota de Chile llegaron a España, se despachó, el 21 de mayo de 1818 desde Cádiz al Pacífico, una expedición combinada de 10 buques mercantes con abastecimientos de municiones, pertrechos y tropas a bordo, escoltada por

la fragata "Esmeralda" de 44 cañones. Dominaban, a la sazón, las aguas del Pacífico desde el Virreinato del Perú hasta el Cabo de Hornos, las fragatas de primer orden, "Esmeralda" y "Venganza", de 44 cañones cada una; las corbetas mercantes armadas en guerra con 18 piezas de artillería de marina, "Milagro", "San Juan Bautista" y "Begoña"; las fragatas inferiores, "Gobernadora" con 16 cañones, y "Comercio", "Presidente", "Castilla" y "Bigarrera", con 12 bocas de fuego cada una; las corbetas, "Resolución" y "Sebastiana", de 34 obuses, y la "Veloz Pasajero", con 22 cañones, y por último, el bergantín "Pezuela" de 18 cañones, y algunos otros buques menores con 37 bocas de fuego, sumando un total de 17 buques con 331 cañones. Esta poderosa Escuadra debía ser reforzada por la ex fragata rusa "María Isabel", de 44 cañones, convoyando once transportes (dos de ellos armados en guerra, con 22 cañones), que conducían un refuerzo de 2.500 hombres, que en esos momentos debía zarpar de Cádiz con dirección a Chile. Pero, durante el desplazamiento, el convoy se disgregó y los buques llegaron a intervalos al Pacífico¹⁵.

Ese mismo mes la fuerza naval chilena recibió un importante refuerzo con la llegada a Valparaíso del ex mercante inglés "Cumberland", que se dedicaba al servicio de las Indias Orientales, donde fue comprado para el servicio de Chile y rebautizado como "San Martín". Montaba 64 cañones y era el buque más poderoso del Pacífico, con 492 tripulantes¹⁶. Como su comandante fue dispuesto el Capitán William Wilkinson, quien lo había traído desde Londres a petición de Álvarez Condarco. De este modo, el predominio español en el antiguo Mar del Sur fue declinando rápidamente

15. PERKINS, Dexter. (1923). *Russia and the Spanish Colonies, 1817-1818*. American Historical Review; (28):656-672; Washington DC: American Historical Association.

16. O'HIGGINS, Bernardo. (1920). *Epistolario de don Bernardo O'Higgins: Capitán General y Director Supremo de Chile, Gran Mariscal del Perú y Brigadier de las Provincias Unidas del Río de La Plata* anotado por Ernesto de La Cruz. Biblioteca Ayacucho. T. LIV. Madrid: América. Pág. 172-174.

debido a la política de las autoridades hispanas¹⁷.

Para dar una idea del esfuerzo económico desplegado para costear la formación de la Escuadra daremos ante todo un punto de comparación. En 1818 los sueldos civiles ascienden a \$60.000 anuales. Ahora bien, ese mismo año, desde la compra de la fragata *"Windham"*, ahora *"Lautaro"* se ha gastado en la Marina de guerra un millón de pesos. Para poderlo reunir ha sido necesario recurrir a todos los arbitrios posibles, entre otros a un impuesto de capital que rinde \$450.000, de los cuales \$330.000 se recaudan sólo en Santiago. Los afectados, de los cuales el mayor es Francisco Ruiz Tagle con \$20.000, se ven en los más grandes apuros para enterar la cantidad con la ayuda del comercio y las mínimas esperas indispensables. Todavía agregaremos que, en 1819, de un presupuesto de \$1.200.000, la mitad va a la Marina, un tercio al Ejército y otros \$50.000 a diferentes gastos militares. El armamentismo nacional es un esfuerzo desesperado por alejar la guerra del territorio nacional en primer lugar, y llevarla inmediatamente al Virreinato y luego a Chiloé, para darle conclusión y afianzar así la Independencia.

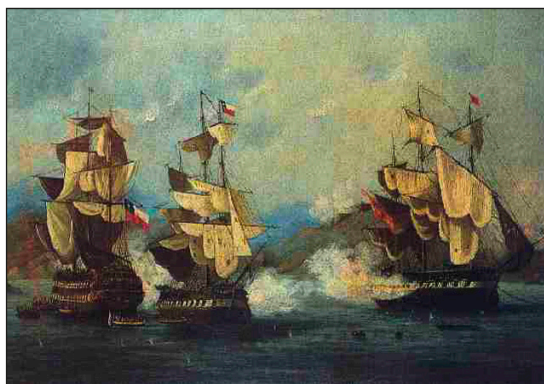


Fig. 10. "Emboscada en el puerto de Talcahuano" que retrata la captura de la "María Isabel" en la bahía penquista el 18 de octubre de 1818.

Así las cosas, en la segunda mitad de aquel año de 1818 llega en rápida suce-

sión la corbeta norteamericana *"Clifton"* de 35 metros de eslora, 450 toneladas de desplazamiento y 20 cañones, rebautizada *"Chacabuco"* y el 6 de agosto, el bergantín americano *"Columbus"* armado de 16 cañones, comandado por su Capitán Charles Withing Wooster, llegó de Nueva York y fue comprado por los patriotas. Inmediatamente fue rebautizado *"Araucano"*. Wooster, un veterano de la guerra estadounidense de 1812, había sido contactado por el agente chileno Aguirre en EE.UU. para entrar al servicio de Chile. La finalización de la guerra anglo-americana y de las guerras napoleónicas en Europa había dejado a numerosos marinos y militares sin un empleo satisfactorio, y muchos de ellos entraron al servicio de diversos países latinoamericanos. Chile fue especialmente afortunado, pues excelentes marinos y militares norteamericanos, ingleses y franceses se enrolaron en nuestra Marina y en el Ejército de Chile. Sin su ayuda, tanto la Escuadra chilena como el Ejército patriota, indefectiblemente, habrían tenido una historia muy diferente, pues el país carecía casi por completo de talentos náuticos y los oficiales, soldados y marineros extranjeros fueron esenciales.

Al decir de Lord Cochrane: "Si la Marina de Chile tuviese sólo marinos chilotes, ésta sería invencible". Un claro reconocimiento a las capacidades náuticas de los chilotes, pero éstos, fieles al rey de España, estaban en su mayoría en el bando contrario. Pero, los pocos que pertenecían al bando patriota, habían logrado demostrar con creces, tanto en el mar como en tierra, sus peculiares cualidades a la hora del combate, como lo demuestran las palabras del Lord.

A mediados de 1818, el agente chileno en Buenos Aires, Miguel Zañartu, hizo una valiosa adquisición para la causa de Chile, al contratar la compra de

17. URIBE ORREGO. Op. cit. Pág. 71.

la ex fragata de guerra inglesa "*Necate*" y rebautizada por su dueño, Martín George Guise, como "*Lucy*". Zañartu la bautizó nuevamente como "*Galvarino*" y así, esta nueva nave chilena, recaló en Valparaíso el 14 de octubre, cuatro días después que la Escuadra chilena, al mando de Manuel Blanco Encalada, saliera de ese puerto en persecución del convoy español salido de Cádiz hacia Chile para restituir la monarquía a su estado anterior¹⁸.

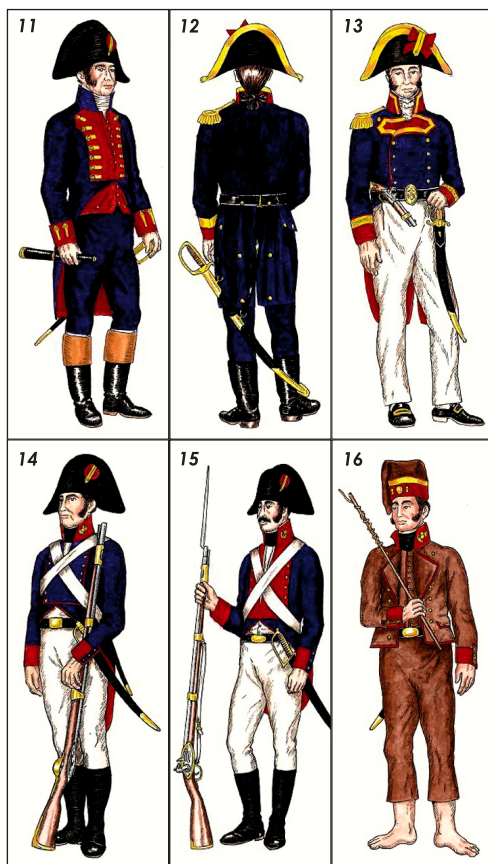


Fig. 11. Piloto de la Marina Real española. Fig. 12. Alférez de Navío de la Marina Real española en uniforme de diario, tenuta de invierno. Fig. 13. Alférez de Navío de la Marina Real española en uniforme de combate. Fig. 14. Brigada de artillería de marina de la Marina Real española en uniforme de parada. Fig. 15. Batallón de Infantería de Marina de la Marina Real española. Fig. 16. Marinero de la Brigada de artillería de marina de la Marina Real española. Obras del dibujante español Félix Xunclá. © 1999.

Por otra parte, para dotar con infantes de marina a los buques de guerra chilenos se había creado un batallón de infantería de marina y una brigada de artilleros navales bajo el mando de William Miller, que ostentaba el grado de Sargento Mayor y estos infantes de marina, chilenos la mayoría de ellos, tuvieron una participación activa y muy importante en las campañas que siguieron¹⁹.

El mando superior de la Escuadra es confiado al Comandante de Artillería Manuel Blanco Encalada con el cargo de Comandante General de Marina. Apenas le es posible, zarpa con cuatro de sus cinco naves a Talcahuano donde sabe que se espera un convoy español que ha de llegar con tropas, elementos diversos y avituallamientos; y además resguardada por la misma unidad que había chocado con O'Brien en Valparaíso, la fragata "*María Isabel*". La acción emprendida en esa ocasión por Blanco es un episodio memorable y glorioso en la tradición de la improvisada Escuadra Nacional. Don Bernardo O'Higgins tenía completa confianza en la flotilla patriota, sus palabras son más que decidoras: "Cuatro pequeños buques le dieron al Rey de España la posesión del Nuevo Mundo, y estos cuatro van a privarlo de ella"²⁰.

Las órdenes selladas de Blanco Encalada fueron abiertas la primera noche y sus instrucciones eran navegar al sur, hacia la isla Mocha en busca de la "*María Isabel*" y los transportes que se creía venían en camino doblando el Cabo de Hornos. Durante el viaje las tripulaciones fueron entrenadas constantemente y su eficiencia mejoró considerablemente, aunque los oficiales, en su mayor parte extranjeros, no estaban capacitados para impartir órdenes en castellano. Indudablemente fue una suerte que Blanco Encalada poseyera cualidades que lo capacitaban para establecer armonía,

18. LANGLOIS, Luis. (1911). *Influencia del poder naval en la historia de Chile desde 1810 a 1910*. Valparaíso: Imprenta de la Armada. Pág. 50.
19. TOLEDO LEAL, Guillermo. (2009). *La Infantería de Marina en la Armada de Chile, 1817-1903*. Valparaíso: Imprenta de la Armada. Pág. 38.
20. BARROS ARANA. Op. cit. XI. Pág. 638.

unidad de objetivo y orden, cualidades que eran mucho más valiosas para el éxito de la campaña que una gran destreza náutica. Mientras la mayoría de los oficiales y suboficiales eran extranjeros, la mayor parte de los marineros eran “rotos chilenos” que nada sabían del mar, pero, sin embargo, demostraron rápidamente que tenían excelentes aptitudes: eran obedientes, rápidos y ávidos de aprender y, por sobre todo, valientes²¹.

El 26 de octubre la “*Lautaro*” y el “*San Martín*” llegaron a la isla Santa María, al sur de Concepción. El “*Chacabuco*”, el “*Araucano*” y el “*Pueyrredón*” se habían alejado mientras hacían frente a los vientos dominantes. Al amanecer Blanco se enteró de las paupérrimas condiciones en que se encontraban las tripulaciones realistas luego de la travesía desde la metrópoli por un ballenero inglés luego confirmado por un transporte realista capturado y encontró las instrucciones selladas dejadas cinco días antes por la “*María Isabel*” para los capitanes de los transportes, ordenándoles que se reunieran en Talcahuano²².

El 28, la “*Lautaro*” y el “*San Martín*” arriban a Talcahuano. Antes de entrar Blanco Encalada declaró: “Es necesario que la Armada de Chile señale la época de su nacimiento con un acto de gloria”²³.

Al aproximarse al fondeadero, la nave chilena izó la bandera británica y se dirigió hacia la fragata realista, izando la bandera chilena solamente al encontrarse a tiro de mosquete. El navío español arrojó rápidamente una andanada de costado mal apuntada, luego de lo cual sus tripulantes arriaron los cables y trataron de vararla. La “*Lautaro*” y el “*San Martín*” viraron y descargaron sus fuegos, luego fondearon el ancla a tiro de pistola de los realistas y marineros e infantes de marina abordaron el buque enemigo y se apoderaron de él en breves instantes, pero el viento soplabla hacia la costa y sólo al día siguiente pudo librarse²⁴.

El 1 de noviembre de 1818, los buques patriotas anclaron con la presa, entre la costa y la isla Santa María. Se unieron a la Escuadra el “*Chacabuco*” y el “*Galvarino*” quienes fueron muy bien recibidos por los insurgentes.



Fig. 17. Comisario de la Marina Real española. Fig. 18. Capitán de Fragata de la Marina Real española en uniforme de diario. Fig. 19. Granadero de la Marina Real española en uniforme de a bordo. Fig. 20. Médico de la Marina Real española. Fig. 21. Contramaestre de la Marina Real española. Fig. 22. Capitán de Fragata de la Marina Real española en uniforme de ceremonia. Obras del dibujante español Félix Xuncia. © 1999.

21. KIRKPATRICK, F. A. (1907). *Establishment of Independence in Spanish America*. Vol. XI. Cambridge: University Press. Pág. 292.

22. MILLER, John. (1828). *Memoirs of General Miller, in the services of the Republic of Perú*. London. Pág. 189-195.

23. BARROS ARANA. Op. cit. XI. Pág. 641.

24. MILLER. Op. cit. Pág. 196-197.

En el espacio de la siguiente semana, llegaron siete transportes separadamente y al ver blasones españoles izados en los mástiles, obedecían la señal de fondear a popa de la "*María Isabel*". Entonces era disparado un mosquete desde el buque Insignia y toda la Escuadra izaba la bandera patriota, ante lo cual los transportes realistas se rendían²⁵.

El objetivo de la expedición española estaba casi completamente frustrado y los patriotas chilenos se alegraron enormemente por su primer triunfo naval.

El 17 de noviembre de 1818, regresa la victoriosa Escuadra chilena a Valparaíso, puerto donde fue aclamada con apasionadas demostraciones. Trece buques ingresaron navegando en línea de fila a la rada y la imponente vista fue saludada por las multitudes reunidas para celebrar el éxito de la "Pequeña Armada". Leamos las palabras del Sargento Mayor Miller al respecto: "La captura del convoy fue un acontecimiento de la mayor importancia que impidió que tropas recién llegadas, compuestas por más de 2.000 hombres de refuerzo, se unieran con los 1.000 bajo el mando del Coronel Juan Francisco Sánchez. Éstas pronto podrían haber aumentado, mediante reclutamiento forzoso a cerca de 5.000, fuerza de potencia suficiente para amenazar nuevamente Santiago, de donde una parte considerable del Ejército de Los Andes había sido despachado a través de la cordillera para la protección de la República Argentina"²⁶.

Los inconvenientes que habían entorpecido la formación de una Escuadra estaban todavía presentes. Carencia de fondos y falta de armonía entre oficiales, suboficiales y marinería, entre otros problemas. El gobierno de O'Higgins, aunque satisfecho y orgulloso por la cantidad de naves reunidas en siete meses de cam-



Fig. 23. Lord Thomas Alexander Cochrane al servicio de Chile.

paña naval, todavía enfrentaba la carencia de suficientes oficiales competentes. Las miradas estaban dirigidas a Inglaterra. Desde Londres llegó la "*Galvarino*" que, además de su comandante, el Capitán Spy, trajo a bordo al Capitán inglés Mr. Guise, quien abrigaba la esperanza de obtener el mando de las fuerzas navales patriotas. El Capitán Robert Forster albergaba el mismo anhelo. Y en esa coyuntura, el éxito de la última expedición no había predispuesto a los Capitanes Wooster o Wilkinson a ceder ante cualquier oficial menos antiguo al servicio de Chile²⁷.

Entretanto en Londres, Álvarez Condarco ha tomado contacto con personalidades inglesas que se interesan por la independencia de Sudamérica, entre ellas: Jeremy Bentham, David Peter Brougham, George Burdee, Sir James Mackintosh y Mathew Foster Ellice, entre otros. Ha aparecido entonces para él, a través de estas conversaciones, una figura muy notable, aunque polémica. Es un parlamentario de 42 años que ha sido marino y héroe nacional del mar en Inglaterra pero que, además, fue víctima de un error judicial trágico y es mal visto como político por su intratable intransigencia. Pero una extraña unanimidad lo encumbra como comba-

25. LYON CHANDLER, Charles. (1919). *Admiral Charles Whithing Wooster in Chile*. Washington: American Historical Association Annual Report. Pág. 53-54.

26. MILLER, Op. cit. Pág. 198-199.

27. VICUÑA MACKENNA, Benjamín. (1918). *El Almirante Don Manuel Blanco Encalada: correspondencia de Blanco Encalada y otros chilenos eminentes con el Libertador*. Madrid: América. Pág. 86.

tiende, jefe de dotes extraordinarias, organizador de alta capacidad y abanderado sin tacha de la libertad. Decepcionado porque no se le ha reivindicado como la justicia lo exige, ya que la política lo impide, y expulsado de la Marina británica, ha rehusado un ofrecimiento del gobierno español para tomar el mando de su Escuadra de guerra y se interesa en cambio por lo que oye de Chile. Álvarez Condarco entra en contacto con él. El personaje le inspira confianza y admiración.

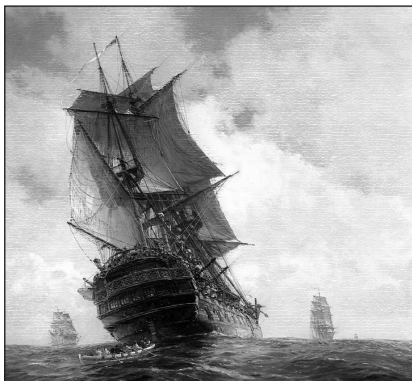


Fig. 24. Fragata "O'Higgins" ex "María Isabel" convertida ahora en buque insignia de la Escuadra de guerra de la naciente Marina de Chile. Adaptación en grafito de Javier Vargas Guarategua. © 2011.

Así lo comunica a su gobierno y obtenida la autorización para contratarlo, conviene con él que se traslade a Chile con su familia para que allá arregle directamente con O'Higgins las condiciones de servicio. Entretanto Cochrane, con su joven mujer –Katherine– y sus dos niños, luego de dejar el Parlamento, se embarca en el puerto francés de Boulogne-sur-Mer por la vía del Cabo de Hornos a Valparaíso, adonde llega el 28 de noviembre de 1818 a bordo de la corbeta británica "Rose", siendo recibido con mucha distinción por el Director Supremo don Bernardo O'Higgins.

Considerado por muchos como el mejor líder naval viviente. Era un marino probablemente no inferior a Nelson en

habilidad, visión y audacia; pero sus cualidades como comandante estaban debilitadas por una violencia de carácter imposible e intemperancia en el trato que conducían a constantes riñas y recriminaciones indignas²⁸.

De lo que no cabe dudas es que, la contratación de Lord Cochrane para entrar al servicio chileno fue, probablemente, la contribución más importante de Álvarez Condarco a la causa de la Independencia de Chile. Cochrane trajo a la joven República los conocimientos de las leyes y costumbres marítimas, el talento para la organización y disciplina, y el prestigio que en sí mismo era una valiosa carta de triunfo. Su presencia en la Marina de Chile estableció el tono y los precedentes de este servicio desde entonces en adelante y los heterogéneos elementos que él moldeó hasta convertirlos en una fuerza de batalla disciplinada de alta calidad, elevaron la posición de Chile ante los ojos de los europeos y americanos. El conocimiento de las leyes internacionales y su insistencia sobre el respeto de los derechos chilenos también iban a ser de vital importancia para el porvenir del Chile independiente.

Poco después de su llegada a Chile, Cochrane fue nombrado Vicealmirante de Chile y Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de la República. Blanco Encalada por su parte fue nombrado Contraalmirante y segundo en la cadena de mando. El 23 de diciembre de 1818, Cochrane asumía el mando de las siete naves que componen su Escuadra, a saber, el navío "San Martín", las fragatas "Lautaro" y "O'Higgins" (ex "María Isabel"), la corbeta "Chacabuco" y los bergantines "Araucano", "Galvarino" y "Pueyrredón", sumando 220 bocas de fuego contra las fuerzas del virrey compuestas por once buques. El mismo día en que Cochrane llegó a Valparaíso, las noticias sobre el triunfo chileno llegaban al Callao²⁹.

28. KIRKPATRICK. Op. cit. T. X. Pág. 292.

29. BARROS ARANA. Op. cit. T.XII. Pág. 194.

La primera fase de la lucha marítima durante la Guerra Civil de la Independencia en 1817 se había resuelto a favor de Chile. Sin embargo, esto no era más que el comienzo, pues mientras los buques españoles navegaran por el Pacífico el trabajo de la Escuadra patriota no estaba terminado. Destruir el poder naval realista en el antiguo Mar del Sur fue la tarea a la que Lord Cochrane dedicó su extraordinaria energía, su vasta sabiduría naval y su inmenso e innegable coraje.



Fig. 25. El corsario chileno "Rosa de Los Andes" atacando a la fragata española "Prueba". 1906. Publicado en la Revista Zig-Zag. Óleo de Pedro Subercaseaux sobre tela.

Trabajosos días quedaban por delante tanto en tierra como en el mar. La mayor parte del sur de Chile (Talcahuano, Valdivia y Chiloé) estaba todavía dominada por fuerzas realistas cuando Cochrane abordó su actuación como jefe de la Marina patriota. Los rumores de nuevas expediciones realistas para reforzar aquellas tropas leales a la Corona que se hallaban en territorio chileno desconcertaban a los patriotas. En Lima el virrey Pezuela dedicaba todos sus esfuerzos en mantener el régimen absolutista en sus dominios y a reafirmarlo sobre Chile tan pronto como tropas y armas necesarias llegaran desde la metrópoli. Al otro lado de la cordillera las Provincias Unidas del Río de La Plata vivían desgarradas por la

Guerra Civil y no podían ayudar a Chile en su lucha. Contra este telón de fondo, el apoyo inalterable de O'Higgins y José Ignacio Zenteno a la naciente Marina de Guerra constituye un elevado tributo a su sagacidad y valor. En esta época de desaliento en tierra, fundaron grandes esperanzas en los buques nacionales.

En medio de esta ansiedad, el Lord -como comúnmente se le denominaba en Chile- comenzó a preparar la Escuadra para una campaña contra los buques de guerra realistas surtos en el Callao. Dado que la mayoría de los marinos con experiencia eran británicos o norteamericanos fue necesario comprometerlos al máximo posible con el servicio, y aunque muchos de ellos eligieron el servicio chileno por simpatizar con los intereses del país durante su lucha por la emancipación de la corona española, el motivo principal de la mayoría eran las ganancias pecuniarias. El mismo Cochrane entendía perfectamente estos sentimientos, pues él también esperaba recuperar su fortuna a expensas de España. Sin embargo, el gobierno chileno estaba continuamente abrumado por la falta de dinero y hubo veces en que el pago de las dotaciones estuvo largamente atrasado.

Las instrucciones del Vicealmirante eran bloquear el Callao y destruir las fuerzas navales del virrey. Además, las noticias que llegaban de Europa revelaban que se preparaba otra gran expedición para usarla contra Chile, y que estarían protegidas por dos buques de línea, el "Alejandro I" y el "San Telmo" y, además por la fragata "Prueba" y otros buques menores³⁰.

El 14 de febrero de 1819, Cochrane ordena zarpar a la primera división compuesta por los buques "O'Higgins", "San Martín", "Lautaro" y "Chacabuco". Le seguiría la segunda división al mando de Blanco Encalada con el "Galvarino",

30. URIBE ORREGO, Op. cit. Pág. 93-96.

el “*Araucano*” y el “*Pueyrredón*”. Los oficiales y tripulantes de la primera división se componían de 147 extranjeros y 431 chilenos. Todos los capitanes de buque, con excepción de Blanco Encalada, eran extranjeros³¹.

Los navíos de guerra españoles en el Callao, según el relato de Cochrane eran catorce, de los cuales al menos diez estaban en condiciones de presentar combate y habría que sumar, además, veintisiete cañoneras de apoyo. Sin embargo, y a pesar de la abrumadora superioridad de las fuerzas navales realistas, no se levó un ancla ni buque alguno fue enviado a combatir a los patriotas. Aparentemente el virrey prefirió no arriesgar sus naves hasta que los buques de línea procedentes de España le dieran una superioridad aún mayor. Dicha actitud, si bien molesta para los patriotas, ansiosos de entrar en combate, fue tremendamente perjudicial para la causa realista.

Las palabras de Alfred Thayer Mahan son significativas a este respecto: “El probable valor de una flota en potencia ha sido demasiado exagerado; a lo más, el juego de evadir, que es en lo que consiste, si se mantuviera, no puede tener sino que un objetivo: la fuerza superior atraerá a tierra a la inferior”. Sin embargo, con esto, un tiempo vital puede haberse perdido.

El gran fin de la guerra marítima no es tanto capturar, ni correr, sino controlar el mar. Cuando la velocidad y no la fuerza es el respaldo, la destrucción puede ser pospuesta, pero sólo puede escaparse a la destrucción permaneciendo en puerto. No se deja deducir, del posible aunque temporal efecto de una “flota en potencia” que la velocidad es el principal de todos los factores de un buque de guerra. Esta plausible noción superficial, tan fácilmente acep-

tada, perjudica la eficiencia futura de la Armada. No es la velocidad sino el poder de la acción ofensiva, el factor dominante en la guerra. El elemento preponderante decisivo de las grandes fuerzas terrestres ha sido la infantería, la cual es también la más lenta. La doméstica síntesis del arte de la guerra “lleve o ponga allí primero el mayor número de hombres” ha sido, con extraña perversión distorsionada en la concepción naval, y es más popular en desmedro de la segunda y más importante consideración: “La fuerza no existe para la movilidad sino que la movilidad para la fuerza”. Esto es especialmente cierto en el mar, porque la inferioridad de la fuerza -de los cañones- no puede ser compensada, como puede ocurrir en tierra, por un adecuado uso de los accidentes del terreno”³².

Y luego, siguiendo a Mahan agregaremos que: “Toda guerra debe ser agresiva... ya que, a menos que se dañe al enemigo, si usted se limita a una simple defensa en contra del enemigo, obviamente él no va a tener móvil o motivo para ceder a sus objetivos”³³. Estas convincentes palabras permiten comprender fácilmente la errónea conducta del virrey, pues lo más que pudo conseguir con su táctica fue retrasar la destrucción de su ociosa fuerza naval, siendo que en esa época, el Callao estaba considerado como uno de los puertos más poderosamente fortificados de Hispanoamérica y es probable que los realistas confiaran en su calidad de inexpugnable en lugar de hacerlo con sus propios esfuerzos ofensivos.

En junio de 1819, la Escuadra chilena recibió un poderoso refuerzo con la llegada de la corbeta “*Curiacio*” de 36 cañones, una de las embarcaciones construidas por solicitud del agente Aguirre en EE.UU. La nave fue rebauti-

31. MILLER. Op. cit. Pág. 189.

32. MAHAN, Alfred Thayer. (1899). *Lessons of the war with Spain*. Boston: Little, Brown & Co. Pág. 75-88.

33. MAHAN, Alfred Thayer. (1919). *Sea Power in Its Relation to the war of 1812*. Boston: Little, Brown & Co. Pág. 121-125.

zada “*Independencia*” y estaba comandada por el Capitán Paul Délano y traía una dotación de 297 hombres, la mayoría de los cuales entró al servicio de Chile y de la causa patriota.

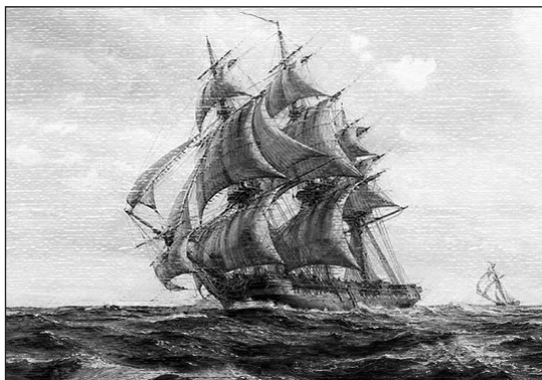


Fig. 26. La fragata “O’Higgins” (ex “María Isabel”) al servicio de la Escuadra de guerra de la naciente Marina de Chile desde 1817 durante los días de la Independencia. Dibujo en grifo de Javier Vargas Guarategua. © 2011.

Entre tanto, no solamente la Escuadra virreinal no ha intentado en casi un año un solo ataque a la fuerza bloqueadora, sino que ésta, lejos de permanecer concentrada frente al Callao, se ha dividido desde el principio constantemente, desempeñando así una misión eficaz, desde que, la concentración de la Escuadra frente a un solo puerto, si fuere el principal, habría significado el libre acceso a todos los demás. Tal política, mal podía apoyarse en la superioridad material cuando precisamente se basaba en renunciarla.

No cabe pues la menor duda que la presencia de Cochrane valía por varias naves. Esto no todos en Santiago de Chile lo veían claramente, aunque en general todos lo sospechaban y por eso, cuando el Lord volvió a Valparaíso a raíz de su primera expedición, donde había vanamente intentado destruir a la Escua-

dra virreinal al abordaje o con brulotes³⁴, fue, no obstante, recibido triunfalmente en medio de un grande y sostenido entusiasmo popular, como un héroe nacional genuino.

Es cierto que el pueblo tenía para distinguirlo con su afecto motivos de otro orden: lo que sabía de su presencia entre su gente en el peligro, en la animación, en la providencia de cada día, en la iniciativa siempre exitosa en mar o en tierra, que arrebatava el cariño del marinero o del soldado. Esto no contaba mucho en los medios dirigentes del gobierno patriota que apreciaban, ante todo, los resultados. ¿Y cuáles eran? El dominio del mar. En su segunda expedición y luego de fallidos ataques, el Almirante en su informe al gobierno chileno saca la consecuencia con entera franqueza, manifestando incluso su gran pesadumbre, pero con un laconismo cortante. Declara inútil intentar nuevos ataques a la Escuadra española refugiada en el Callao, fortaleza que constituye un amparo invulnerable desde el mar. Y termina con un anuncio enigmático: “He decidido obrar de otro modo, que espero será acompañado de mayores ventajas”³⁵.

- Conclusiones.

El Director Supremo de Chile, General don Bernardo O’Higgins Riquelme, fue el primer estadista latinoamericano que comprendió la necesidad de crear un poder naval adecuado para asegurar la Independencia de la América española³⁶ y tanto fue así que, adquirió dos buques en EE.UU., el “*Horacio*” y el “*Curiacio*”, con dineros entregados a su enviado especial en Washington, don Manuel Hermenegildo de Aguirre³⁷.

34. BRULOTE: del francés “brûlot” es un buque de vela no tripulado, repleto de materiales combustibles e inflamables, y dotado de arpeos (ganchos de abordaje) en los penoles (puntas o extremos) de sus vergas (palos engarzados transversalmente en los mástiles). Con el viento apropiado, se lanzaban contra los buques enemigos, para que se engancharan a ellos y les diesen fuego. (N. del A.).

35. COCHRANE, Op. cit, Pág. 128.

36. ORREGO VICUÑA, Eugenio. (1946). *O’Higgins, vida y tiempo*. Buenos Aires: Francisco de Aguirre. Pág. 87.

37. PERI FAGERSTRÖM, René. (1992). *O’Higgins de América*. Santiago de Chile: Red Internacional del Libro. Pág. 99-105.

La instauración y puesta a flote de la Primera Escuadra Nacional entregó a la naciente República un poder que no siempre se ha sabido aquilatar en el contexto histórico contemporáneo. Cuando Buenos Aires comenzó a flaquear en los propósitos de liberar al Perú, el Senado chileno pudo darse el lujo -a pesar de las circunstancias de la guerra- de autorizar a O'Higgins para intentar esa acción libertadora por su propia cuenta.

Hasta ese momento, los hombres de la Independencia se habían limitado a expulsar a los españoles del continente, sin tomar conciencia de la importancia de una fuerza naval protectora. Ni Simón Bolívar ni José de San Martín tuvieron la visión marítima de nuestro Prócer y ambos -en momentos difíciles- reconocieron esta anomalía. Por ese motivo, México, Colombia y Argentina estuvieron a punto de ser reconquistados por España.

Mientras O'Higgins alistaba una armada de guerra republicana, los Generales realistas Morillo y Calleja vencían a los independentistas de Nueva Granada y Nueva España, al igual que amenazaban Buenos Aires en 1819. El dominio americano -que consideraba la emancipación como una tarea común- levantó la idea de auxiliar a esos patriotas. El 9 de diciembre de 1818, O'Higgins solicitó al Senado la autorización reglamentaria para ayudar a los países hermanos y los congresistas se apresuraron a dar su aprobación al Mensaje Directorial porque: "...era un deber de todos los Estados americanos auxiliarse mutuamente en cuanto sea conducente a sacudir el yugo de nuestros opresores"³⁸.

Necesario será recordar la situación general en los años anteriores. Chile

estaba prácticamente en quiebra. Agréguese los recientes desastres militares de Yumbel, Pangal y Tarpellanca a manos del Comandante realista Vicente Benavides, la banda de los Pincheira y de los caciques mapuches sublevados. Mientras, la corbeta "*Chacabuco*" fue el único buque de nuestra Marina de Guerra que quedó guarneciendo las costas chilenas, mientras la Escuadra Libertadora del Perú con pabellón chileno expedicionaba al norte. También se remitieron armas y dineros a la provincia de Cuyo.

El renombre alcanzado por el eficiente gobierno chileno tuvo ecos insospechados en los demás países hispanoamericanos. Sus armas eran respetadas, había ganado grandes batallas terrestres y su Marina de Guerra era comandada por un Lord Almirante británico. A tal extremo llegó la sensación de poder que emanaba de la Supremacía santiaguina, que el Libertador Simón Bolívar solicitó más tarde al nuevo Estado un refuerzo urgente de 6.000 soldados para proteger sus operaciones en el Perú, en caso de una derrota³⁹.

Según el historiador argentino Enrique de Gandia, el encuentro "entre la poderosa flota española y la pequeña pero gloriosa Escuadra chilena habría sido la batalla más grande de los Tiempos Modernos, previo a la Primera Guerra Mundial"⁴⁰.

Por último, debemos señalar que, sin la estructura financiera y el severo marco económico que puso el Libertador O'Higgins a la naciente República, no habría tenido manejo propio de su poder militar y naval, ni habría permitido a Chile desempeñar un rol protagónico en la Independencia Hispanoamericana.

* * *

38. BALLESTEROS, Manuel E. (1905-1907). *Índice general del Boletín de las leyes y decretos del Gobierno de Chile: que comprende todas las leyes y disposiciones supremas dictadas en la República de Chile y publicadas en esa obra desde 1810 hasta la actualidad: le sirve de base el índice publicado en 1882 por don Manuel E. Ballesteros*. Santiago: Cervantes. Pág. 151.

39. ORTIZ MENA, Antonio. (1819). *Libro Agentes Diplomáticos en Chile*. Caracas: Archivo Nacional de Colombia. Pág. 34.

40. GANDIA, Enrique de. (1973). *La batalla que no se realizó*. Academia Nacional de la Historia Argentina, Investigaciones y Ensayos. Buenos Aires, (14):45-105.