

EL TENIENTE RAYMOND MORRIS, COMANDANTE DEL PRIMER BUQUE DE LA ARMADA DE CHILE

Edgardo Mackay Schiodtz*

Resumen

Su nacionalidad es un misterio, irlandés y ex oficial de la Royal Navy, o estadounidense. El 26 de febrero de 1817 abordó y capturó el bergantín Águila, asignándosele el mando del bergantín, lo que a sus 25 años de edad lo convirtió en el primer comandante del primer buque de la naciente Armada de Chile, correspondiéndole como primera misión, el rescate de los prisioneros patriotas relegados por Marcó del Pont en Juan Fernández.

Palabras clave: Morris; Águila; Escuadra; Cochrane; Blanco.

Difícil tarea comprometí cuando acepté preparar un trabajo sobre Raymond Morris, primer comandante de la primera nave de la Armada Nacional: el bergantín *Águila*.

¿Por qué difícil? Pues simplemente porque todo respecto de este hombre es un misterio, partiendo por su misma nacionalidad: irlandés y ex oficial de la *Royal Navy* según la página oficial de la Armada, que sin embargo reconoce no tener antecedentes respecto de su nacimiento ni de sus padres; estadounidense según el ilustre Benjamín Vicuña Mackenna, quien sin informar sus fuentes lo cataloga de “norteamericano de nacimiento” agregando que era “bravo pero indisciplinado”, “en cuyo ánimo la intrepidez natural tenía casi siempre por aliado al alcohol”; y “un mozo valiente pero de escasa moral, voluntarioso y arrogante, que estaba muchos grados bajo el nivel del alto e hidalgo pecho de su jefe” (refiriéndose a John Illingworth, su superior en la *Rosa de los Andes*).

Como estadounidense también lo identifica el historiador norteamericano Charles Lyon

Chandler en su obra *Inter-American Acquaintances*, quien contribuyó a cimentarle su fama de difícil al escribir que Cochrane al mes de arribado a Chile y tomado el mando de la Escuadra le quitara el mando del *Araucano*, aun cuando deja entrever que ello se debió más al hecho de que Cochrane, con Inglaterra recién saliendo de una guerra con los EE.UU., prefería oficiales británicos a estadounidenses (lo que le costó – también según él- igualmente la salida al capitán Charles Whitting Wooster, comandante de la *Lautaro*, otro norteamericano). Pero volviendo a la cuestión de su nacionalidad, Jacques Arnold, un articulista inglés, lo devuelve a Gran Bretaña afirmando que Raymond Morris era un “former Royal Navy officer serving with San Martín forces;” Enrique Bunster, en sus *Crónicas del Pacífico*, lo cataloga de “capitán irlandés ex Royal Navy”, coincidiendo con la información de la página de la Armada, y Carlos López Urrutia en su *Historia de la Marina de Chile*, igualmente lo identifica como un mercenario irlandés y antiguo teniente

* Ejecutivo de empresas navieras en Chile, EE.UU. y Alemania (edgardo.mackay@gmail.com).



■ Bergantín *Águila*, Guillermo Grossmacht.

en la *Royal Navy*, agregándole además el apellido Harvey, que podría corresponder al de su madre, i.e.: Raymond Harvey Morris.

Por último, para terminar con el asunto del origen de Morris, cabe resaltar dos trabajos que se refieren al tema: uno es un artículo publicado por Alexander Tavra en la Revista de Marina (*El almirante John Illingworth Hunt y la corbeta Rosa de los Andes*) que a mi juicio pareciera estar basado en otro artículo de 1877, también publicado en la citada revista por don Benjamín Vicuña Mackenna (*El crucero de la Rosa de los Andes*), que identifica a Raimundo Morris como un "bravo pero indisciplinado teniente de navío estadounidense", deletreando erróneamente el apellido de Illingworth como "Illinworth", eliminando la *g*, misma falta que comete el insigne historiador en el artículo de marras.

El segundo trabajo al que me refiero es –modestia aparte–, precisamente mío: se trata de mi novela *Balleneros y corsarios* en la que relato el encuentro en alta mar del ballenero *Lady Cheryl* con el *Águila*, identificando a su comandante como "un condenado yanqui" en palabras de un tripulante. Además, en mi novela inédita *El teniente Josh McCracken*, este oficial ficticio enrolado en la *Rosa de los Andes*, al preguntar si la nacionalidad del segundo comandante de la

corbeta, Raymond Morris, era británica, recibe la siguiente respuesta del teniente Percy Nash:

Pues debo confesar que su origen es algo misterioso, señor McCracken. Su acento es indudablemente irlandés, y aunque algunos lo identifican como norteamericano, su disciplina y comportamiento son definitivamente *Royal Navy*. En un buque como este, con una oficialidad tan diversa, es mejor no indagar en el pasado de nadie, señor McCracken.

Con esta anodina respuesta pretendo dejar mis espaldas medianamente cubiertas ante los sabihondos que nunca faltan y que pudieran objetar los orígenes de nuestro primer comandante naval, ello –por supuesto–, si es que esta segunda obra citada alguna vez se publica.

En todo caso, en lo que todos coinciden es en que Morris arribó a Chile como parte del Ejército Libertador de José de San Martín comandando una compañía de artillería, y en que aparentemente su comportamiento en Chacabuco fue tan distinguido que llamó la atención de O'Higgins, quien enterado de su calidad de oficial naval lo asignó a Valparaíso. ¿Cómo llegó a la Argentina? Nuevamente

tenemos que recurrir al terreno de la especulación, con dos opciones válidas dependiendo de su supuesta nacionalidad: si británico y ex *Royal Navy*, entonces podemos asumir que fue parte del contingente de marinos contratados en Londres por el agente chileno José Antonio Alvarez Condarco, responsable de la venida de numerosos oficiales navales desocupados al término de las guerras napoleónicas –el mismo Lord Cochrane entre ellos-, y que formaron la base de nuestra marina de guerra; si norteamericano, entonces habría llegado formando parte de las contrataciones efectuadas por José Miguel Carrera en los Estados Unidos –se entrevistó hasta con el presidente Madison buscando apoyo para la causa independentista chilena-, que concluyeron con la adquisición de un par de buques y la venida de oficiales de la calidad del ya nombrado Charles Wooster.

Raymond Harvey Morris

Como sea, estando Morris en Valparaíso, el 26 de febrero de 1817, el bergantín *Águila*, ex *Eagle*, contrabandista norteamericano capturado en Coquimbo el año anterior por los realistas, ingresó al puerto engañado por el pabellón español que se seguía manteniendo como caza-bobos en el fuerte San Antonio, y apenas echada el ancla fue abordado por Raymond Morris, quien al mando de una partida de chilenos apiñados en un bote se tomaron el buque por asalto. La acción fue llevada a cabo con tal audacia y desenfado que Morris se ganó inmediatamente el apodo de “El Loco”, asignándose además el mando del bergantín, lo que a sus 25 años de edad lo convirtió en el primer comandante del primer buque de la naciente Armada de Chile.

Como segundo se nominó al chileno Pedro de la Cruz y a James (Santiago) Hurrell y John (Juan) Young como pilotos, estos dos últimos también personajes de mi novela *Balleneros y corsarios*, ya que William Mackay, el osado corsario protagonista del libro y que se tomó también por asalto a la fragata *Minerva* en Arica, se convirtió en cuñado de Hurrell al casarse con la hermana de Tomasa Godoy, la esposa chilena del nombrado oficial inglés. La tripulación total sumaba 43 individuos, 18 de ellos chilenos, y para armarla se recurrió a

las naves mercantes surtas en la bahía, logrando reunir 16 carronadas.

Antes de ordenar el zarpe de la flamante adquisición fue necesario pagar a la tripulación, 50 pesos a los oficiales y 20 y 15 a los tripulantes dependiendo de su experiencia, en tanto Morris recibió a cuenta, además, 25 pesos mientras el gobierno determinaba el sueldo definitivo de un comandante de sus buques.

A manera de instrucción y prueba de mar, el buque zarpó mostrando su bandera –la de la Patria Vieja: azul, blanca y amarilla, en tres franjas horizontales-, alcanzando hasta San Antonio, regresando a Valparaíso para dar comienzo a su primera misión: el rescate de los prisioneros patriotas relegados por Marcó del Pont en Juan Fernández, travesía que inició con fecha 17 de marzo, regresando con personalidades de la talla de Manuel Blanco Encalada –futuro primer almirante de la Armada-, Manuel de Salas, Juan Egaña, Mariano Egaña –redactores de la primera Constitución de la República-, Francisco de la Lastra, José Ignacio Cienfuegos, y otros.

Mientras el *Águila* estaba cumpliendo esta misión, otro buque español cayó en la trampa del despliegue de banderas hispanas entrando inocentemente al puerto de San Antonio siendo capturado por una partida patriota, pero el asunto estuvo tan mal hecho que el gobernador del puerto sólo desembarcó al comandante en tanto pedía refuerzos a Valparaíso para tripular la nave. Ello hizo que la tripulación del buque, apenas se vio sin custodia, levantara anclas y escapara del puerto, simplemente abandonando a su capitán. Cuando arribó Morris a Valparaíso fue inmediatamente enviado a San Antonio con el *Águila* y una tripulación de emergencia, pero la presa ya se había esfumado.

No cabe duda, en todo caso, que algo de loco y atrevido sí tenía Morris aventurándose con su barquichuelo en una mar dominada por las fuerzas del virrey del Perú, que a la fecha contaba con dos fragatas de 44 cañones – la *Esmeralda* y la *Venganza*-, tres corbetas –la *Sebastiana*, la *Resolución* y la *Veloz*-, sumando 130 cañones entre las tres, y dos bergantines de 18 cañones cada uno –el *Potrillo* y el *Pezuela*. En otras palabras, siete naves con 254 cañones contra un cascarón armado de 16 carronadas. Esta flota estaba dedicada, a la

sazón, a aprovisionar la plaza de Talcahuano, sitiada por las fuerzas chilenas, bloqueando además el acceso y salida del puerto de Valparaíso. Es así que el 1° de julio la *Sebastiana* se presentó en la bahía de Valparaíso disparando una andanada contra el fuerte y retirándose posteriormente, pero el gobernador de Valparaíso, Rudecindo Alvarado, dándose cuenta de que el ataque era en solitario, inmediatamente comisionó a Morris para que saliera en persecución, fletando además al mercante neutral *Rambler* que puso al mando del francés Jean Joseph Tortel, armándolo con unas cuantas carronadas tomadas de la fragata *María* y pagadas a precio de oro. Tripular los dos buques no costó nada, porque Alvarado prometió ocho mil pesos si la corbeta era apresada y dos mil si era batida, lo que atrajo a cuanto aventurero se encontraba disponible. Antes del anochecer Morris y el *Águila* navegaba rumbo al Sur, seguido posteriormente por Tortel, pero sin encontrar oposición hasta llegar a la bahía de Concepción, Tortel, perdiendo de vista a Morris, retornó a Valparaíso acusando a Morris de desobediencia por no seguirlo. Este, descorazonado, había preferido seguir rondando la zona en busca de mejor suerte, pero finalmente sólo le cupo volverse también a Valparaíso con las manos vacías. La desavenencia entre ambos oficiales quedó en nada al reportarse el *Águila* siete días después en el puerto, recibiendo además una gratificación de 1.200 pesos por la brillante disposición mostrada.

Seis días después, el 13 de julio, la fragata *Venganza* y el bergantín *Pezuela* volvieron a presentarse ante Valparaíso, manteniéndose en la boca de la bahía por tres días. Alvarado solicitó fondos del gobierno para poder organizar una fuerza adecuada que se sumara al *Águila*, y obtuvo el concurso una vez más del *Rambler* al que logró sumar además a la fragata *María*, en ambos casos con el anzuelo de un suculento premio en caso de éxito. La ocasión se dio el 10 de agosto cuando reaparecieron las naves españolas, zarpando inmediatamente en persecución los tres buques chilenos, pero en virtud del exceso de velamen que desplegó Tortel en el *Rambler* para aumentar su velocidad, terminó perdiendo la verga del trinquete, lo que obligó a la expedición a volver a puerto. Morris, sin

embargo, una vez más llevado por esa audacia, locura o indisciplinada bravura que le achaca Vicuña Mackenna, se mantuvo constantemente al acecho hasta que su perseverancia fue premiada encontrándose en solitario con el transporte *Perla*, que procedente de Cádiz se había separado del convoy protegido nada menos que por la poderosa fragata *Esmeralda*.

Demás está agregar que el *Perla* se convirtió así en la primera presa de la primera nave del primer comandante de la Armada de Chile, y aunque Morris se vio en amarillos aprietos para poder tripular ambos buques, manteniendo además a raya a una partida de prisioneros que superaba en número a sus propios hombres, el osado irlandés/norteamericano pudo darse el gusto de entrar triunfalmente a Valparaíso con su captura.

Durante todo el resto del año 1817 no hubo mayores acciones navales que reportar, descontadas un par de escaramuzas con los buques bloqueadores, todas ellas sin mayores consecuencias, pero que permitieron a los realistas desembarcar en Talcahuano una división de 3.300 hombres al mando del general Osorio que, sumadas a las que habían mantenido la defensa de la sitiada plaza, sumaban un total de 5.000 tropas aguerridas para marchar hacia Santiago.

El bloqueo de Valparaíso se mantuvo con cierta regularidad por las naves del virrey, pero el 3 de marzo de 1818 la *Venganza*, con su tripulación atacada por el escorbuto, tuvo que ser reemplazada por la *Esmeralda*, manteniendo el bloqueo sólo dos buques, a saber: el bergantín *Pezuela* y la citada fragata. Esto permitió la entrada sin ser avistada de la fragata *Windham*, de 800 toneladas y 34 cañones, con troneras para 58 y perfectamente apertrechada y que correspondía a una de las naves que el agente Alvarez Condarco había conseguido en Inglaterra para la causa chilena.

Este buque fue recibido con alborozo, se pagó con fondos aportados por el gobierno y por los comerciantes del puerto que querían hacerse parte de las presas, se le izó la bandera chilena –la de la estrella solitaria, ya en vigencia–, y se le bautizó como *Lautaro*, y no precisamente por el guerrero araucano sino que en homenaje a la logia a la cual pertenecían la gran mayoría

de los jefes patriotas. El mando se le otorgó al marino irlandés George O'Brien y la guarnición de infantería de marina del buque fue comandada por William Miller, otro oficial arribado con el Ejército Libertador. La misión encomendada: la captura de la *Esmeralda*. El problema fue tripularla, y para ello se echó mano a la marinería del *Águila* y la *Perla*, se reclutó a 100 extranjeros y se enganchó a la fuerza a la peor gentuza del puerto, patanes y ventajistas de bares y burdeles de mala muerte, para seguir posteriormente con los vagos de Santiago traídos en cuerda de presos, hasta reunir 250 patibularios desarrapados que completaron la dotación del buque.

Es materia de otro estudio lo que siguió, con el fracaso de la operación luego de una batalla naval sangrienta en la que O'Brien hasta logró abordar el buque enemigo, sólo para morir en su cubierta gritándole a sus hombres: "*Do not abandon her, lads, the ship is ours!*". Sin embargo, esta vez el mando naval español empezó a mirar con respeto a esta incipiente marina que desafiaba todos los cánones, arriesgándolo todo por su honor y su bandera, aunque para muchos de ellos esta era la de una patria adoptiva.

Nuestro Raymond Morris, quien tuvo que ceder a sus oficiales y marinería para completar la dotación de la *Lautaro*, fue sólo un frustrado testigo presencial de esta acción naval.

La fiebre corsaria se apoderó del país, incentivada por el éxito de la aventura de Mackay, James y Budge, quienes con un refaccionado lanchón desecho de naufragio se dieron el lujo de navegar hasta Arica para capturar por asalto a la fragata *Minerva* (acción que como ya he indicado es la base de mi novela *Balleneros y corsarios*). Y mientras ello ocurría, las incansables gestiones de Álvarez Condarco en Inglaterra incrementaron la Marina de Chile con el *Cumberland*, de 1.350 toneladas y 64 cañones, rebautizado *San Martín* en homenaje al entonces considerado libertador de Chile, y cuyo mando se mantuvo en el capitán William Wilkinson que lo había traído a Valparaíso; con el *Colombo* adquirido en los EE.UU. y rebautizado *Araucano*, cuyo mando se entregó a nuestro Raymond Morris en tanto Wooster tomó el mando de la *Lautaro*; y con la *Chacabuco*, una corbeta norteamericana originalmente fletada por particulares para corso y que terminó siendo

adquirida por el gobierno chileno. El *Águila*, por su parte, fue renombrado *Pueyrredon* en honor al Director argentino y quedó estacionada como nave de protección del puerto.

Chile tenía una flota: esas "cuatro tablas de las que depende el destino de América", como enunció proféticamente Bernardo O'Higgins al verla zarpar desde lo alto del puerto. Los resultados de esta operación al mando de Manuel Blanco Encalada son también materia de otro estudio, pero baste decir que el éxito obtenido superó todo lo imaginable, regresando las "cuatro tablas" desde la bahía de Concepción con tres presas majestuosas: las fragatas *María Isabel*, *Magdalena* y *Dolores*, a las que se sumaron los bergantines *Intrépido* y *Galvarino* llegados desde las Provincias Unidas Argentinas y con cuyas tripulaciones pudo cubrirse las plazas de las naves capturadas. Poco después se capturaron, además, las fragatas *Elena*, *Rosalía* y *Carlota*.

La Armada de Chile domina el Pacífico

El 28 de noviembre de 1818 arribó a Valparaíso la corbeta *Rose*, al mando del comandante John Illingworth, trayendo a bordo a Lord Thomas Cochrane, décimo conde de Dundonald, héroe de las guerras napoleónicas, adorado por sus tripulaciones y oficiales, y la más rutilante adquisición lograda por el eficiente agente chileno José Antonio Álvarez Condarco. Manuel Blanco Encalada, no obstante el éxito y prestigio ganado en la captura de la *María Isabel* y las demás naves en la bahía de Concepción, no hizo mayor cuestión y dando un paso al lado respetó la decisión del Gobierno central poniéndose a las órdenes del nuevo jefe de la marina chilena, primer vicealmirante de la Armada de Chile.

Cochrane procedió inmediatamente a reorganizar la escuadra, estableciendo como patrón el modelo británico, y cubriendo sus cargos de importancia con oficiales principalmente ingleses, lo que le costó la salida a Wooster y —era que no—, también a nuestro indisciplinado y rebelde Raymond Morris. La realidad respecto de la pérdida del mando del *Araucano* por Morris tuvo más que ver con un problema de platas —sueldos y primas impagas—, que a un acto efectivo de rebeldía (su buque se negó a zarpar cuando así fue ordenado), pero la

cuestión se tradujo en que una vez que Cochrane terminó la re-estructuración de la escuadra, Morris se encontró sin ocupación. Ello, sin embargo, lo unió con otro ilustre desocupado, y aquí hay distintas versiones respecto de cómo fue que un capitán calificado, de tanto prestigio como el mismísimo Cochrane, se encontrara de pronto sin nave y sin mando dentro de la recientemente organizada Armada de Chile. Me refiero a John Illingworth.

Fuentes que encontré en mi investigación para la novela *El teniente Josh McCracken* mencionan algún tipo de desavenencia entre Cochrane e Illingworth durante el viaje a Chile, y la verdad es que ello es perfectamente posible: Illingworth era la perfecta imagen de *an officer and a gentleman*, y aunque Cochrane también respondía a dicho molde de oficial y caballero, su carácter impulsivo y no exento de arrogancia es muy probable que haya llevado a ambas fuertes personalidades a enfrentarse en algún momento.

Pero ello ya es materia de elucubración. Lo concreto es que Illingworth y Morris se encontraron sin ocupación dentro de la recién creada y organizada Marina de Chile. Y sin embargo había disponible un buque perfecto, equipado, marinero como el que más, y además ya probado, navegado y comandado por el mismísimo Illingworth: la corbeta *Rose*.

Esta corbeta, con aparejo de fragata, fue adquirida gracias a que cada miembro del ejército de Los Andes, desde su generalísimo hasta su más humilde tambor, donó la tercera parte de sus magros salarios para cubrir su precio, en tanto mediante escritura pública suscrita ante el escribano José Manuel Menares se establecieron las capitulaciones en favor de oficiales y tripulantes –representados por Mr. William Anderson-, y de los corredores y comerciantes de Valparaíso –representados por el señor Antonio Arcos-, estableciendo la repartición en partes iguales del producto de las presas.

El buque, rebautizado *Rosa de Los Andes*, zarpó en mayo de 1819 y durante exactamente un año asoló el comercio español del océano Pacífico desde Valparaíso hasta Panamá, luciendo el pabellón de la estrella solitaria, desembarcando

tropas y marinería y ocupando territorios desde Taboga hasta el Chocó, cruzando el istmo de Panamá acarreando un bote desde Pacífico a Atlántico en una época en que un canal que uniera ambos océanos no era ni siquiera remotamente imaginado, hasta terminar varado y destruido en la boca del Iscuandé.

Epílogo

Cabe lamentar que ni en la relación de Benjamín Vicuña Mackenna, ni en la posterior biografía del comandante Illingworth escrita por su descendiente Camilo Destruge, haya mención alguna a la labor de Raymond Morris como segundo comandante de la nave. Aún más, cuando el buque se dio por perdido e Illingworth licenció a sus tropas dándoles la libertad de elegir sus próximos pasos –algunos lo siguieron en su propósito de unirse a las tropas de Bolívar, en tanto otros decidieron regresar a Chile-, tampoco hay mención respecto del camino que eligió Morris. Sin embargo, todo indicaría que regresó a Chile, dado que un archivo de la Marina de Chile fechado en 1824 lo destaca como parte de su escalafón con el grado de teniente 2°, pero sin mayores detalles que den indicios de la labor que desempeñaba. Su rastro, lamentablemente, parece haberse perdido en las brumas del pasado.

Concluyo con un dato anecdótico: al investigar respecto de Raymond Morris en la web (Google, que se ha convertido en parte de nuestras vidas), aparece un Dr. Raimundo Morris Cárdenas, actualmente médico cardiólogo en el Hospital del Salvador, cuya coincidencia de nombres permite pensar que se trata indudablemente de un descendiente del ilustre primer comandante de la primera nave de la Armada de Chile. Pero, además, la inefable red de internet menciona también a un Raymond Morris, de Staffordshire, Inglaterra, asesino serial que en los años sesenta del siglo pasado violó y mató a tres niñas de corta edad, lo que le significó una condena de por vida en prisión, donde murió en 2014 a los 84 años de edad. En este último caso se trata obviamente de un mero alcance de nombre.

* * *