

LAS PRIMERAS DOTACIONES DE LA ESCUADRA

Gustavo Jordán Astaburuaga*

Resumen

La gran epopeya de la Escuadra en la guerra de la Independencia nos sorprende hasta hoy. La clave estuvo en las cualidades de las dotaciones y, en especial, de los almirantes Blanco y Cochrane, quienes inculcaron en nuestra Armada el lema de vencer o morir, incólume ya por 200 años.

Otro legado que nos dejó Cochrane fue la importancia del entrenamiento para el combate, tendencia que perdura hasta nuestros días.

La tradición más valiosa que nació en la escuadra fue que nada es imposible en la Marina de Chile, especialmente cuando está al mando líderes de cualidades excepcionales.

Palabras clave: Escuadra, almirante Cochrane, almirante Blanco, O'Higgins.

La historia nos ha enseñado que es casi imposible improvisar el poder naval, por eso es que hasta el día hoy nos sorprende cómo Chile logró crear una escuadra en solo seis meses, que pudo triunfar ante las fuerzas navales españolas existentes en el océano Pacífico, siendo aquella la tercera marina más importante del mundo de aquella época.

Las victorias de la escuadra en la guerra de la Independencia son logros nacionales trascendentes que hasta hoy en día sobresalen por su relevancia, habiendo generado valiosas tradiciones que se han convertido en un legado invaluable, señalando el rumbo a seguir de la Marina de Chile por dos siglos.

La clave de esta historia increíble está en los hombres: la visión estratégica de O'Higgins, la eficiencia demostrada por el ministro Zenteno, las capacidades de mando y liderazgo de los oficiales, en especial de los dos primeros almirantes que tuvo nuestra Armada: Manuel Blanco Encalada y Thomas Alexander Cochrane y, por supuesto,

las cualidades profesionales de las dotaciones de gente de mar.

Lo más complejo de la creación de la escuadra fue el reclutamiento y entrenamiento de sus dotaciones de gente de mar, conformadas mayoritariamente por chilenos, sumado a numerosos marineros extranjeros.

“La verdadera fuerza de la Armada son los hombres bien entrenados.”¹

Lord Cochrane.

* Vicealmirante. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. Antiguo colaborador desde 2008. (gustavojordan1955@gmail.com).

1. LÓPEZ, Carlos, Más Allá de la Audacia. . . , p. 365, citando a Cochrane.



■ Captura de la fragata *Esmeralda* en el Callao (detalle). Archivo histórico de la Armada, Repositorio Digital.

Oficiales

Los pocos oficiales de marina que existían en Chile eran Lastra, Tortel, Francisco Díaz y Blanco Encalada, algunos de ellos tenían reducida experiencia operativa.

Junto con Cochrane, arribaron a Chile el comandante Foster, los tenientes Cobett y Crosbie y los guardiamarinas Simpson y Grenfell.

El primer comandante de la Infantería de Marina fue el teniente coronel James Charles, distinguido oficial inglés, quien falleció en combate en 1819. William Miller lo reemplazó después de su muerte.

Secretario y auditor de la escuadra fue designado Antonio Álvarez, quien había sido previamente el representante de Chile en Londres. Posteriormente, lo reemplazó el inglés William Bennet, quien escribió sus memorias de este periodo.

Las decisiones sobre la contratación de los oficiales de la escuadra eran adoptadas por O'Higgins y Zenteno, con la recomendación del Comandante en Jefe de la Escuadra.

En septiembre de 1818 la naciente marina contaba con 59 oficiales (1 oficial superior, 5 jefes, 28 tenientes, 14 guardiamarinas, 7 cirujanos y 4 contadores).

A continuación, utilizando el texto inédito *El General, Conversaciones de John Thomas con el ex Director Supremo, Don Bernardo O'Higgins*, del historiador chileno Carlos López Urrutia,² se describirá las características y cualidades de los principales oficiales de la Escuadra.

■ Comandante Carter

Miembro de una distinguida familia irlandesa y como consecuencia recibió una educación liberal. En cuanto a su personalidad, muestra un contraste completo con la de lord Cochrane. Es muy respetado por sus conocimientos prácticos de navegación en todos los detalles de la disciplina naval. En esto tiene una ventaja sobre Lord Cochrane cuya mente extraordinaria no parece adecuada para estos diminutos detalles. Como lord Cochrane que tiene las cualidades de un jefe escocés, el comandante Carter muestra en su personalidad las cualidades que han marcado a un oficial irlandés en cualquier país en que haya servido. 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 afección calurosa al bello sexo y no es tampoco enemigo de la botella. Sabe hablar la mayoría de las lenguas modernas sin haber tenido que empeñarse mucho en aprenderlas."

2. Por ser una obra inédita no existen número de páginas para estas citas.

■ Comandante Guise

Miembro de la ilustre casa Guise del condado de Gloucester y tiene un ancestro tan distinguido como el de Lord Cochrane. Fue así como pudo educarse bajo la tutela de aquel distinguido marino y estricto, el conde Saint Vincent y le da mucha fama a la escuela en que se educó. Creo que de ahí viene su desavenencia con Cochrane, pues en la *Royal Navy*, Cochrane representaba otra escuela, la de los escoceses, y fue siempre opuesto a Saint Vincent. No puede existir un comandante de buque de guerra mejor que Guise. En asuntos de disciplina marinera es superior a lord Cochrane. En su coraje es igual, pues es imposible ser superior en valentía a lord Cochrane. De hecho, Chile en ese período de su existencia, ha tenido la buena fortuna de tener al mando de sus naves a los más valientes oficiales navales que ha producido el mundo. Su existencia como Estado independiente depende del éxito que obtenga su naciente marina. Ninguna empresa es tan difícil ni tan arriesgada cuando el éxito promete una rica cosecha de premios de presa. Ante esta consideración todos los peligros y las dificultades se desvanecen. Guise es un oficial del más estricto honor e integridad que está muy por encima de todo sentimiento de odio o envidia. Generoso, tal vez hasta que esta cualidad sea una falla. No es sin duda, un hombre que el mundo en general y en particular, lord Cochrane, puedan llamar una persona prudente. Para sus amigos es el más constante y no es menos para sus enemigos. En sus amigos no ve falta alguna y en sus enemigos ninguna virtud. En esta actitud es similar a lord Cochrane. Es por naturaleza valiente como lo prueba su alta cuna y su ambición de llegar a los grados más altos como sus servicios en el océano Pacífico lo han hecho merecedor. Se puede considerar a lord Cochrane como un perfecto ser anfibio, que se siente tan a gusto en el mar como sobre la sal del océano, pero el comandante Guise en tierra, parece estar tan fuera de su elemento como un pez fuera del agua.

■ Comandante Illingsworth

Hombre de incuestionable valor y de gran experiencia náutica, un oficial que en puntos de sentimiento tiene un raro parecido con el lamentado comandante O'Brien. Al decir esto decimos lo mismo que ya se ha dicho de sus valientes condiciones.

■ Comandante Wilkinson

Uno de los pocos comandantes que venían del servicio mercante. Había sido comandante o primer oficial en los buques de la compañía de la India y trajo el *Cumberland* a Valparaíso. Le gustó Chile y la oferta que se le hizo y se quedó. Era un excelente marino, tal vez el mejor navegante de cuantos vinieron a Chile. Supe después que cada vez que había dificultades en desembarcos o navegación llamaban a Wilkinson. En Arica, prácticamente salvó la expedición, incluyendo a Miller que había sido desembarcado en un lugar imposible, entre las rocas. Se radicó después en Chile.

■ Mayor William Miller

De teniente ascendió a mariscal. No puedo dejar de ponderar lo que se diga del general Miller. ¡Qué excelentes cualidades tiene! No es sólo valiente, además, era audaz y atrevido en el ataque. Era en la organización un hombre metódico que sabía lo que se necesitaba. Tomaba las decisiones que calzaban a las circunstancias. No sé si será su personalidad o el entrenamiento que daba a su gente, pero su unidad, ya fuera un pelotón, una compañía, un regimiento o una división, siempre fue la mejor disciplinada, la que se distinguía en el combate. Me culpo hoy día de no haberle dado más responsabilidades... Luego en el combate contra la *Esmeralda* sus rifles no dejaron un segundo de hacer fuego sobre la cubierta enemiga y cuando bajó de los palos, quería lanzarse él, ¡él sólo en un bote a rescatar a O'Brien! En Valdivia, en Arica, en Pisco, dondequiera que luchara su nombre fue el que resonó con más fuerza entre los participantes. La lealtad que creaba entre sus subordinados era legendaria. En Chiloé, cuando tuvo que retirarse, herido y sangriento, el cabo Rojas se negó a subir al bote con él, se quedó en la playa protegiéndolo. Charles con su sacrificio y Miller con su comportamiento fueron el mejor ejemplo que podía tener la Infantería de Marina de Chile.

■ Comandante Foster

El mejor dispuesto a establecer una buena disciplina antes que encabezar empresas desesperadas.

Profesionalismo de los oficiales ingleses

Considerando que Cochrane y la mayoría de los oficiales de la escuadra provenían de la

Armada británica, es interesante conocer cuál era el grado de profesionalización de los oficiales británicos en aquellos años.

La captura de buques era extremadamente importante para el esfuerzo de guerra de las armadas de la época. La principal motivación de las dotaciones no era precisamente el patriotismo, sino que el dinero que obtendrían al capturar las presas.

La formación de los oficiales británicos era eminentemente práctica, como fue la de Cochrane. Una de las formas más seguras de obtener ascensos en la *Royal Navy* era distinguiéndose en combate ante el enemigo.

En los años 1744 y 1757 ocurrieron dos incidentes en que fuerzas navales británicas evitaron el combate contra el enemigo por no contar con la superioridad de fuerzas. En el primero el almirante y los comandantes fueron sometidos a una corte marcial; en el segundo, el almirante fue fusilado por no cumplir la doctrina de la *Royal Navy*. Estos hechos acentuaron el carácter ofensivo de esta armada, quedando muy claro que la presencia de superiores fuerzas enemigas no era necesariamente una excusa para no entrar en combate.

La *Royal Navy* fomentaba en sus oficiales actuar en forma enérgica y ofensiva contra sus adversarios. Las dotaciones no solo deseaban entrar en combate, sino que lo hacían con una gran confianza de obtener la victoria, la doctrina imperante era que “la mejor defensa era siempre un enérgico ataque.”

El famoso almirante Nelson fomentó siempre el espíritu ofensivo y la iniciativa de sus comandantes, haciendo famosa su afirmación que nunca un comandante cometería un error si lograba entrar en combate con el enemigo.

El éxito en combate dependía tanto de la habilidad táctica de los comandantes, de los oficiales, de su espíritu ofensivo y, por cierto, del nivel de entrenamiento del personal.

La mejor manera de entrenar a las dotaciones era hacerlo en la mar, los buques de la *Royal Navy* acostumbraban a navegar largos periodos de tiempo, siendo factible mantenerlas en un óptimo grado de entrenamiento.

A contar de 1780, con la puesta en servicio de las carronadas, la preferencia de los oficiales

británicos fue la de establecer combates a corta distancia con estos cañones que eran más efectivos que los cañones tradicionales.

Por el contrario, la doctrina española (y francesa) enfatizaba desarrollar el combate a largas distancias para tratar de desarbolar primero al buque enemigo y, una vez limitada su movilidad, destruirlo o evadir el combate.

Cambios de mando en la Escuadra

Al primer zarpe de la Escuadra (9 de octubre de 1818) los comandantes de los buques eran Wilkinson (navío *San Martín*); Wooster (fragata *Lautaro*); Díaz (corbeta *Chacabuco*) y Morris (bergantín *Araucano*).

Una de las primeras medidas que adoptó Cochrane al asumir el mando de la Escuadra (diciembre de 1818), fue destituir a Morris por negarse a zarpar cuando le fue ordenado, reemplazándolo por Ramsay. Posteriormente, designó a Foster al mando de la *O'Higgins*, Guise de la *Lautaro*, Prunier del *Pueyrredón* y Carter de la *Chacabuco*.

El único comandante, aparte de Cochrane, que tenía experiencia de mando en la *Royal Navy*, era Guise, quien previamente se había negado a servir bajo las órdenes del almirante Blanco aduciendo su falta de experiencia.

Gente de Mar

Al no contar los chilenos con experiencia marinera, fue necesario contratar inicialmente hasta casi 300 marineros extranjeros para dotar a la Escuadra, entre ellos se encontraban ingleses, rusos, norteamericanos, hindúes, chinos y polinesios, entre otros.

Los hechos contradicen categóricamente la afirmación del historiador español Fernández Duro (1903), quien sostuvo que “En verdad, la Escuadra no tenía de chilena más que los colores de la bandera; las tripulaciones eran en mayoría de ingleses y norteamericanos” (p. 188), porque fue siempre tripulada mayoritariamente por chilenos.

Respecto del origen de nuestros marineros, el vicealmirante Huerta (1995) escribió que:

Poca duda cabe que el elemento predominante de las tripulaciones de

la Escuadra fue el mestizo, mezcla de español y picunche. Reclutados entre los jornaleros del puerto, pescadores, aventureros, desertores, gente del interior, muchos de ellos someramente familiarizados con la vida de a bordo a través del contacto con las naves que recalaban y con nociones de maniobra marinera, soñaban con emular una vida variada y deleitable de los tripulantes extranjeros que contrastaba con las sencillas diversiones de la vida colonial. (p. 2).

La desertión de los marineros fue un problema recurrente, pero no exclusivo, de la Escuadra, era un fenómeno común para todos los buques que recalaban a Valparaíso. Los desertores de los buques extranjeros que arribaron a Valparaíso, a principios del siglo XIX, constituyeron una de las formas más importantes de inmigración en Chile.

A medida que las deserciones aumentaban y se acercaba la fecha del primer zarpe de la Escuadra, el Gobierno adoptó medidas cada vez más drásticas para completar las dotaciones. El 4 de agosto de 1818 dictó un decreto que reguló la proporción de marinos chilenos y extranjeros que podrían embarcarse en los buques mercantes.

Posteriormente, estableció graves penas, incluido el destierro, a todo aquel que indujese o protegiese la desertión de la marinería de los buques de guerra. Se ordenó, además, una leva generalizada entre los pescadores y personas que vivían cerca del mar embarcándolos a la fuerza en los buques.

Finalmente, en una medida casi desesperada, O'Higgins dispuso una redada en Santiago de casi 2.000 vagos, escogiendo a 500 de ellos, entre 15 y 25 años de edad y dispuso su embarco en la Escuadra.

Las dificultades de reclutamiento de la Escuadra fueron analizadas por el periódico capitalino *El Sol* (24-julio-1818), afirmando que:

El Gobierno debe ocuparse seriamente de organizar una Marina Nacional, que es el mejor baluarte de Chile en las actuales circunstancias; teniendo presente que la escasez de marineros exige imperiosamente que no se

permita el armamento de los corsarios. La experiencia de todas las naciones marítimas demuestra que mientras hubo corsarios y barcos mercantes, acudían a servir en ellos los marineros, prefiriéndolos a los buques de guerra; y estos no se tripularán jamás.

La realidad es que la Escuadra, estaba formada por grupos heterogéneos y de gente obtenida de levas, en gran parte obligatorias, la que se hallaba en un permanente estado de agitación y descontento que presagiaba su disolución completa. Había una multitud de aventureros, solamente guiados por el interés, que exigían el pronto abono de sus pagas y mientras tanto se insolentaban con sus jefes, negándose a cumplir las órdenes. (Fuenzalida, 1975. p. 74).

Después del arribo de Cochrane no fue necesario emplear nuevamente el método de levas, numerosos extranjeros fueron atraídos por la celebridad de su nombre y se alistaron voluntariamente en la Escuadra.

En Perú, en los puertos de Huarney y Huacho, en 1819, se reclutaron a 150 esclavos peruanos que habían sido liberados por la Escuadra, incorporándolos al servicio naval chileno. (De Ávila, 1976, p. 97).

Finalizada la primera expedición al Perú, en 1819, se desembarcaron los criminales y personas más conflictivas, por lo que Cochrane informaba al Gobierno que "A raíz de estas medidas reinaba en las naves un espíritu alegre y optimista." (Cox, 1976, p. 71, citando a Cochrane).

El no pago de los sueldos y de las presas fue la principal causa de los motines y de las deserciones de las dotaciones de la Escuadra.

Cochrane escribiría en 1845:

Durante todo el tiempo de mi mando en la Escuadra, fue la práctica uniforme del Gobierno el de diferir el pago a los oficiales y gente de mar, teniéndolos siempre descontentos e insubordinados, por lo cual la eficiencia del servicio se empeoró mucho" (Cochrane; 1845; p. 3).

Para solucionar este problema, el almirante recomendó en un momento al Gobierno vender el bergantín *Intrépido* para pagar a las dotaciones.

Lo contratos de los marineros eran de corto plazo, duraban entre seis meses y un año, y cuando vencían existían graves dificultades para renovarlos por lo ya indicado.

Terminada la segunda expedición al Perú, en 1819, la mayor dificultad fue nuevamente la de reclutar los marineros para tripular los buques, ya que muchos se negaron a recontratarse. Solo una declaración conjunta del general San Martín y del almirante Cochrane, que les garantizaba el pago de sus salarios y el pago de un año extra a la entrada del Ejército Libertador a Lima, logró convencerlos de reengancharse.

La falta de marineros se agravó durante la Expedición Libertadora, debido a que las presas capturadas eran tripuladas por marinos de la Escuadra y enviadas a Valparaíso, pero no regresaban a Perú oportunamente.

Composición de las dotaciones

De los 1.106 marinos que zarparon con los cuatro buques de la Escuadra al mando directo de Cochrane en enero de 1819, eran chilenos 828. A contar de 1820 esta relación empezó a cambiar a favor de una mayor proporción de marineros chilenos.

En 1821 el problema de dotar a la Escuadra se complicó cada vez más por el alto nivel de desertiones a favor de la futura Marina del Perú, proceso fomentado intencionalmente por San Martín, ofreciendo sueldos muy superiores a los de la Escuadra, y no habiéndose pagado los sueldos atrasados a los marinos chilenos.

La Escuadra quedó tripulada, prácticamente, solo con marineros chilenos. Por ejemplo, en octubre de 1821, la fragata *O'Higgins* contaba solo con tres marineros extranjeros.

Ante la emergencia de falta de marineros, en noviembre, el Gobierno envió desde Valparaíso a Callao, a bordo del *Aránzazu*, a 54 marineros para la Escuadra.

En junio de 1822, a la recalada a Valparaíso de la Escuadra, la proporción de marineros extranjeros era mínima.

Por otra parte, la Escuadra siempre estuvo dotada con menos personal de lo que le correspondía. Como conclusión de sus estudios, el historiador británico Cubitt (1974), determinó que entre 1818 y 1823, como promedio, la Escuadra estuvo dotada con entre 17 y un 25% menos de la dotación que le correspondía a cada buque, afectando, sin lugar a dudas, a su capacidad operacional por este efecto (p. 231).

Entrenamiento

Posterior al primer zarpe de la Escuadra a capturar al convoy de la fragata *María Isabel*, los buques tuvieron 17 días de entrenamiento antes de recalar a la isla Santa María. El almirante Blanco no podía dar las órdenes por sí mismo a los comandantes angloparlantes, porque no sabía hablar inglés.

La tarea más compleja de los oficiales fue entrenar y convertir a los chilenos en diestros marinos, lograr que entendiesen y cumplieran las órdenes, junto con mantener la disciplina. No eran infrecuentes duros castigos a bordo, incluida la pena de muerte.

Cochrane, en diciembre de 1818, evaluó que "La Escuadra no estaba en estado de combate". (Subercaseaux; 1946; p. 217, citando a Cochrane). Zarpó en enero de 1819 destino a Callao con dotaciones descontentas y mal entrenadas.

Los ejercicios, la instrucción, la disciplina y el interés despertado por la misión de la Escuadra, pensaba el almirante, serían el mejor remedio para ese mal espíritu.

Durante los 40 días que duró la navegación hasta el Callao, aprovechó cada minuto para efectuar un completo ciclo de entrenamiento a las tripulaciones de ejercicios náuticos y artilleros, incluyendo una redistribución de las dotaciones entre los buques, según se determinó necesario.

En todos los buques el entrenamiento era ejecutado siguiendo un mismo plan estandarizado y sistemático.

Gracias al alto nivel de entrenamiento logrado, cuando llegó el momento de enfrentarse al enemigo, los marinos chilenos se batieron con valentía y en excelentes condiciones.

Consideraciones finales

El principal problema que enfrentó la Escuadra en la guerra de la Independencia fue el de tripular a los buques porque los chilenos no tenían experiencia marinera.

Ya en el año 1822 se había formado una cantidad adecuada de marineros chilenos que permitían tripular satisfactoriamente a la Escuadra.

Sin embargo, la mayor parte de los oficiales fueron extranjeros, mayoritariamente ingleses y norteamericanos, situación que no varió sustancialmente durante esta guerra.

La mayor ventaja de la Escuadra sobre los españoles fue el alto nivel de entrenamiento

operativo y espíritu ofensivo alcanzado por sus dotaciones.

Cochrane inculcó en nuestra marina la importancia de lograr un excelente entrenamiento para el combate, tendencia que perdura hasta hoy.

A 200 años de los hechos relatados, aparecen como increíbles los éxitos y hazañas logrados por la Escuadra, demostrando que el factor humano siempre ha sido clave en nuestra Armada, y que cuando las capacidades de mando y liderazgo son excepcionales, no existen tareas imposibles para nuestra marina, logrando siempre la victoria.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. ALEGRÍA MIRANDA, Carla (2013): El Gibraltar de las Américas. Marinería Chilena y Extranjera en Valparaíso, 1811-1840, tesis de doctorado, Universidad de Chile, Santiago.
2. BARROS ARANA, Diego (2005): Historia de Chile, Tomo XII, Santiago.
3. COX BALMACEDA, Ricardo (1976): La Gesta de Cochrane, Buenos Aires.
4. COCHRANE, Thomas (1845): Memorial al Presidente y Gobierno de la República de Chile, Londres.
5. CUBITT, David (1974): Lord Cochrane and The Chilean Navy, 1818-1823, Universidad de Edimburgo, U.K., tesis de doctorado.
6. DE ÁVILA MARTEL, Alamiro (1976): Cochrane y la Independencia del Pacífico, Santiago.
7. EL SOL (Periódico) (1818): Santiago de Chile, 24 de julio.
8. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1903): La Armada Española, desde la Unión de los Reinos de Castilla y Aragón, 1808-1833, Madrid.
9. FUENZALIDA BADE, Rodrigo (1975): La Armada de Chile, desde la Alborada hasta el Sesquicentenario, Valparaíso.
10. HUERTA DÍAZ, Ismael (1995): El Elemento Humano en la Primera Mitad de Siglo de la Armada de Chile, Revista de Marina. N° 5.
11. KAISER, Nicholas (2015): Professionalism and the Fighting Spirit of the Royal Navy. Rules, Regulations and Traditions that Made the British Royal Navy an Effective Fighting Force During the French Revolutionary and Napoleonic Wars, 1793-1815, tesis de doctorado, Acadia University, Canadá.
12. JORDAN ASTABURUAGA, Gustavo, CASTAGNETO GARVISO, Piero (2017): Los Almirantes Blanco y Cochrane, y las Campañas Navales de la Guerra de la Independencia, Valparaíso.
13. LÓPEZ URRUTIA, Carlos (2001): Más Allá de la Audacia, Vida de Thomas Cochrane, Santiago.
14. LÓPEZ URRUTIA, Carlos: El General. Conversaciones de O'Higgins con John Thomas, obra inédita.
15. SUBERCASEAUX, Benjamín (1946): Tierra de Océano, La Epopeya Marítima de un Pueblo Terrestre, Santiago.
16. URIBE ORREGO, Luis (1910): Nuestra Marina Militar. Su Organización y Campañas durante la Guerra de la Independencia, Valparaíso.