

EL BAUTISMO DE FUEGO DE BERNARDO RIQUELME

Jorge Arancibia Clavel*

Resumen

El autor, luego de una muy documentada investigación, nos relata un período bastante desconocido de la vida del padre de la Patria, durante su estadía en Europa y las desventuras que tuvo que sufrir en sus intentos por regresar a Chile. A través de las cartas con sus padres, se vislumbran las dificultades afectivas y financieras que debió superar.

Palabras clave: O'Higgins, corsarios ingleses, guerra anglo-española

La RAE¹ define el "bautismo de fuego" como el hecho de entrar por primera vez en combate. Esta frase proviene del lenguaje militar y hay que recordar que los ejércitos y las flotas cristianas celebraban misa y comulgaban antes de entrar en combate, algunos que no estaban bautizados, recibían el bautismo de agua antes de recibir el de fuego. También se utilizaba la expresión bautismo de sangre cuando un soldado era herido por primera vez en combate. En forma más coloquial se usa cuando alguien se enfrenta a una actividad arriesgada o complicada por primera vez.²

Esta frase es una traducción del francés *baptême du feu*, que está registrada en el diario que llevaba el médico de Napoleón en Santa Helena, cuando éste expresó su admiración "a todo soldado que ha recibido el bautismo de fuego, de cualquier nación que sea."³

Y en el caso de Bernardo O'Higgins, éste ocurrió en el mar. Sí, en el mar.

Pero antes recordemos que el joven Bernardo, bautizado así por el santoral del día de su nacimiento, mantuvo el apellido Riquelme, con el que fuera conocido en Perú, España e Inglaterra y sólo cuando regresa a Chile (1802) y firma los papeles referidos a la sucesión de su padre, estampa en ellos su nueva firma Bernardo O'Higgins de Riquelme, asumiendo la identidad que le conocemos.⁴ (el "de" lo suprimió posteriormente).

Pero es necesario recapitular. Nuestro prócer nació en Chillán el 20 de agosto de 1778, y a la edad de 12 años embarca hacia el Perú donde permanece 4 años realizando sus estudios humanísticos para dirigirse posteriormente a Cádiz, donde es recibido, a mediados de 1794, en

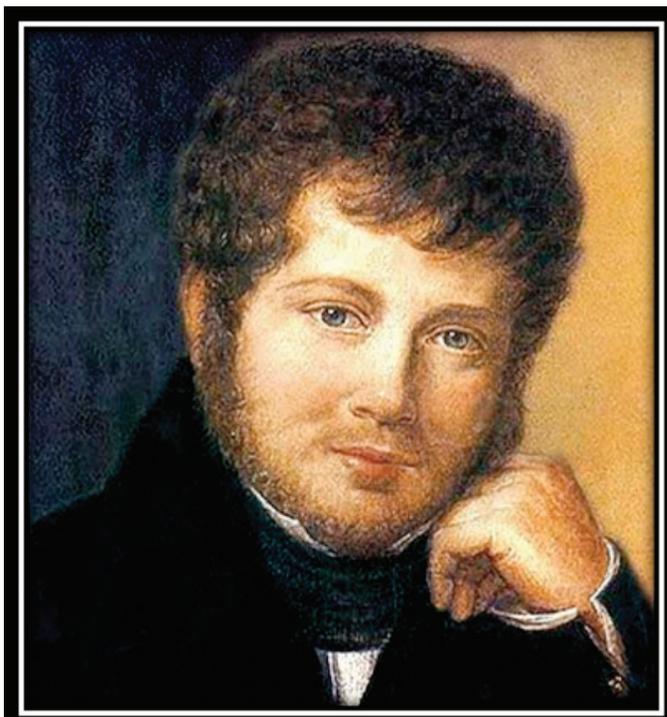
* Vicealmirante. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. (jarancibac@gmail.com).

1. Real Academia Española de la Lengua.

2. Abecedario de Dichos y Frases Hechas. Guillermo Suazo. Editorial EDAF. Madrid, 2017.

3. Napoleón en su destierro. Tomo I. Diario de Santa Helena, pág.69. Barry E. O'Meara. Barcelona, 1835.

4. Don Bernardo O'Higgins: Apellido y Legitimación. Jorge Ibáñez Vergara. Instituto O'Higiniano de Chile. 2010.



la casa de don Nicolás de la Cruz y Bahamonde, apoderado de su padre. Posteriormente se embarca hacia Londres, realizando estudios en una academia de Richmond de diversas materias como inglés, francés, geografía, historia, música y pintura. Bernardo permanece en Inglaterra entre los años 1795 y 1799, conforme a la voluntad de su padre, don Ambrosio O'Higgins.

Su estadía, las dificultades financieras, sus amores y amistades se encuentran descritas con todo detalle en la obra *Tras la huella de Bernardo Riquelme en Inglaterra 1795-1799*.⁵

En una fecha no precisada, a fines de 1798, el joven Bernardo regresa a Londres y conoce al general venezolano Francisco de Miranda quien lo instruye "en el gusto del dulce fruto del árbol de la libertad,"⁶ y lo mandata: "Amad a vuestra patria, acariciad ese sentimiento constantemente, fortificado con todos los medios posibles. No permitáis que jamás se apodere de vuestro ánimo ni el disgusto ni la desesperación" y, en síntesis, le agrega: "El alfa y omega de mí consejo es éste: ame Ud. a su Patria."⁷

Impulsado por estos nobles sentimientos y la influencia de su vivencia en Inglaterra, se dirige a don Ambrosio, a la sazón virrey del Perú, en carta fechada en Londres, el 28 de febrero de 1799, tratándolo por primera vez como padre:

Amantísimo padre de mi alma y único favorecedor:

Espero que V.E. excuse este término tan libre de que me sirvo, aunque me es dudoso si debo hacer o no uso de él para con V. E.; pero de los dos me inclino a aquel que la naturaleza (hasta aquí mi única maestra) me enseña, y si diferentes instrucciones tuvieran, las obedecería.

Y, a continuación, se lamenta:

Aunque he escrito a V.E. en diferentes ocasiones, jamás la fortuna me ha favorecido con una respuesta, como aquella siempre se muestra contraria mía en este particular; pero al fin ella se cansará y dará oídos a mis súplicas,

Pero también reconoce: "...sé que V. E. ha dado hasta aquí todos los requisitos para mi educación", y a continuación una petición solicitando una aprobación

...Me considero a lo menos de 21 años, y aún no he emprendido todavía carrera alguna. Me voy a incorporar a una academia militar de navegación, si puedo conseguirlo, para aprender esta carrera como a la que más me inclino...de que me hallo apto para ello, pero considerando las ventajas y honor que al presente resultarán de la carrera militar, la cual ciertamente congenia con mis inclinaciones, y me muestra señales de suceso, solamente espero con ansia las órdenes de V.E. para obedecer y emprender lo que V.E. disponga.⁸

5. *Tras la huella de Bernardo Riquelme en Inglaterra 1795-1799*. Roberto Arancibia Clavel. 1996.

6. *Ibidem*. pág.59.

7. Miranda y O'Higgins. Sergio Martínez Baeza. Instituto O'Higiniano de Chile. 2010.

8. Archivo de Don Bernardo O'Higgins Tomo I, pág.6. Editorial Nascimento, 1946.

Pero esta carta, junto a otras, nunca tendrían respuesta de su padre.

Así se va gestando quien será el futuro libertador de Chile y creador de su Armada que hoy muestra ya una estela de 200 años, burbujeante de gloria y tradiciones, ejemplo de empuje constante y creatividad.

En marzo de 1799, su apoderado don Nicolás le informa que su padre ha decidido que regrese a Cádiz para tratar de incorporarse al ejército español, con el grado de teniente.

Según don Benjamín Vicuña Mackenna, el duque de Portland le habría otorgado a O'Higgins un pasaporte el 25 de abril de 1799 y que él habría hallado en el archivo del prócer. Lamentablemente este valioso documento no se encuentra disponible y, sin lugar a dudas, era necesario para entrar, permanecer y salir de Gran Bretaña. Esto es curioso, porque el duque de Portland en aquella época era el secretario del Interior⁹ (Ministro del Interior), y no secretario de Relaciones Exteriores, por lo que pareciera más creíble la versión de don Casimiro Albano que establece:

...que al despedirse O'Higgins para Lisboa, con el objeto de pasar a Cádiz, y de allí a Chile, le dio un oficio confidencial, dirigido a todos los Almirantes y Capitanes de buques de guerra ingleses, que contenía una orden del Almirantazgo en que prevenía, que si el buque español en que iba O'Higgins navegando para Chile fuese apresado, se le ponga inmediatamente en libertad, desembarcándolo en la Península en el punto que gustase.¹⁰

Mas adelante se verá que esto no fue así.

Este documento de viaje, pasaporte o salvoconducto le permite a don Benjamín Vicuña Mackenna, con ayuda de otras referencias, elaborar un retrato de don Bernardo Riquelme, que establece entre otras, las siguientes características:

Su porte era algo menos que mediano, pues su estatura no pasaba

de cinco pies y seis pulgadas, medida inglesa (1,67 m). Era ancho de espaldas, levantado de pecho y de formas proporcionadas, si bien no esbeltas, a semejanza de su padre; consistiendo su principal belleza en la que le daba su lozana juventud.

El conjunto de su rostro era simpático y varonil, teniendo en él fuertemente impreso el tipo irlandés de su raza. Sus ojos eran de un hermoso color azul.¹¹

Siguiendo sus huellas

En abril de 1799, los puertos españoles sufrían el bloqueo de las fuerzas navales inglesas debido a la guerra anglo-española (1796–1802), por lo que para viajar a España desde Inglaterra debía hacerse vía Portugal. Normalmente los buques zarpaban desde Falmouth a Lisboa. Es de suponer que el embarque de don Bernardo habría ocurrido después de que se le otorgó el documento de viaje, es decir, después del 25 de abril de 1799.

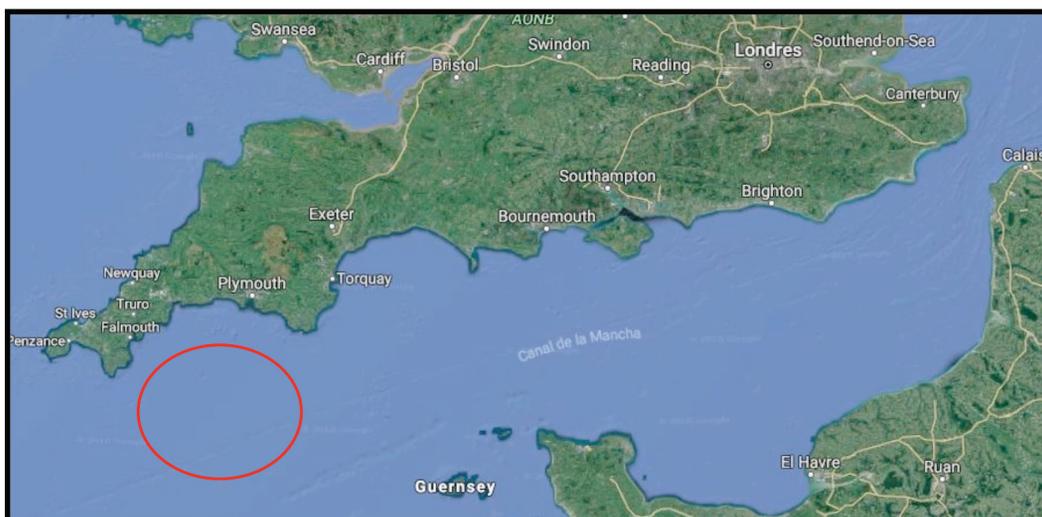
Falmouth era el puerto marítimo más occidental de Inglaterra, a 270 millas de Londres (435 Kms) y 92 de Exeter (145 Kms). El origen de la ciudad de Falmouth es incierto y data del año 1600. Era el tercer puerto natural más grande del mundo y el más profundo de Europa occidental. Tenía numerosas ventajas para los buques a vela: protegido de todos los vientos, aguas profundas aún en baja marea (entre 4 y 20 brazas), agua dulce en abundancia, un amplio seno que permitía el fondeo de grandes flotas (sobre 400 velas) y seguridad que otorgaban sus fortificaciones.

En 1688, Falmouth se convirtió en una estación del correo real. Su propósito era llevar y recibir correo desde las posesiones más lejanas del creciente imperio inglés. Durante más de 150 años, Falmouth fue el único lugar donde el correo entraba y salía del país, en los famosos paquebotes (*packet-boat*, en inglés; *paquebot* en francés). Estos buques eran similares a los bergantines, ligeramente armados ya que confiaban en la velocidad para su seguridad y servían para llevar la correspondencia y también pasajeros.

9. https://es.wikipedia.org/wiki/Ministro_del_Interior_del_Reino_Unido. Consultado el 05 diciembre de 2017.

10. Memoria del Exmo. Señor Don Bernardo O'Higgins, pág. 7. Casimiro Albano. Imprenta La Opinión. 1844

11. El Ostracismo de O'Higgins, pág. 55. Benjamín Vicuña Mackenna. 1860.



Posteriormente estos paquebotes se convirtieron en buques a vapor y pasaron a llamarse transatlánticos. Fue justamente el vapor lo que arruinó a Falmouth. Los buques a vapor eran más rápidos y más confiables que los viejos paquebotes y no tenían ningún problema para llegar a Londres, sin importar el clima.

■ De Londres a Falmouth

Para viajar a Falmouth desde Londres normalmente se hacía por tierra ya que por mar podía tomar mucho tiempo. Existían varias alternativas, a saber:

- Por carro privado, que se estima improbable porque era muy caro y Bernardo no tenía los medios para solventarlo. Además, podría ser más lento ya que probablemente haría paradas durante la noche (lo que aumentaría el costo) y demoraría unos cinco días.
- Por diligencia, que sería un viaje público por etapas desde Londres a través de Exeter en Cornwall y luego a Falmouth. El costo era de dos o tres peniques por milla si viajaba dentro del vehículo, pero sólo la mitad de esa cantidad por milla si se viajaba afuera. El viaje tomaba un promedio de dos a tres días, dependiendo de las condiciones climáticas, del camino, averías, etc.
- Por diligencia de correos, que también era un viaje público, pero su objetivo principal era llevar el correo para la oficina

respectiva y, por lo tanto, sólo llevaban cuatro pasajeros en el interior con algunos más afuera. Generalmente eran más rápidos, más cómodos, menos propensos a sufrir averías o fallas y potencialmente más seguros, ya que iban acompañados por un guardia armado. Las diligencias de correos iniciaban sus viajes desde Piccadilly, Londres, todas las noches. En la época del viaje de Bernardo, sólo habría podido viajar hasta Exeter, ya que la ruta se extendió a Falmouth a contar del 5 de julio de 1799. Por lo tanto, tendría que haber tomado una diligencia común para la última parte del viaje y probablemente podría haber llegado a Falmouth en aproximadamente dos días. El costo de viajar con el correo era un penique extra por milla sobre la tarifa de la diligencia común.

Por lo tanto, es poco probable que Bernardo haya llegado a Falmouth antes del 29 de abril de ese año.¹²

■ De Falmouth a Lisboa

Para llegar a Lisboa desde Falmouth el joven Bernardo probablemente tuvo que embarcarse en un paquebote. Habitualmente había cuatro de estos buques que efectuaban esa travesía bajo el mando de los capitanes más veteranos del servicio. Los correos para Lisboa se armaban en Londres los miércoles y el buque zarpaba el sábado, si las condiciones lo permitían. Los pasajeros pernoctaban en Falmouth en hoteles, como el *Wynn's Hotel* o en

12. Antecedentes obtenidos en el Museo Marítimo de Cornwall, en Falmouth por Don Pablo Santa María M. de la Misión de Chile en Londres. Septiembre 2017.

casas de hospedaje, esperando el zarpe. El costo del pasaje en cabina era de 22 libras esterlinas, un chelín y de £ 13 13s en el entrepuente.

En 1799, los buques que hacían el servicio regular a Lisboa, sus capitanes y las fechas de zarpe después del 29 de abril eran los siguientes:

- *Walsingham* - Charles Couse - 6 de mayo.
- *King George* - Edward Yescombe - 24 de mayo (pero zarpó bajo las órdenes de su máster Mr. Bett/Bell).
- *Lady Harriot* - Joseph Dillon - 25 de mayo (se incorporó en esa época al servicio regular).
- *Prince Adolphus* - John Boulderson - 8 de junio.
- *Prince of Wales* - Lowell Todd - 16 de junio.

El tiempo de navegación entre Falmouth y Lisboa dependía del clima, los enfrentamientos con buques enemigos o corsarios y otras emergencias del viaje, pero por lo general duraba entre 5 y 15 días.

Sin embargo, de acuerdo con el registro del Lloyd, un bergantín portugués, el *Gaivota*, también navegó hacia Lisboa el 8 de junio (en el mismo día que el *Prince Adolphus*), efectuando la travesía en cinco días. A la fecha no se han podido ubicar las listas de pasajeros de estos buques ni las entradas y salidas de los puertos respectivos, materia para futuras investigaciones.

El joven Bernardo permaneció aproximadamente un mes en Lisboa antes de continuar viaje a Cádiz, donde nuevamente es recibido por su apoderado, don Nicolás de la Cruz. Su estadía, sus problemas de filiación para ingresar a la carrera militar en España, la expulsión de la casa de su apoderado, la falta de recursos y todas las penalidades sufridas en Cádiz han sido ampliamente tratadas e investigadas por sus biógrafos. En realidad, no lo pasó bien y decide volver a Chile.

Su bautismo de fuego

Bernardo tiene ahora una única obsesión, volver a Chile. Corría ya el 1° de febrero de 1800, cuando le escribe a su madre con pena por no haber tenido tampoco noticias de ella "... ¡Cuán grandes tristezas, señora mía, no he pasado yo por usted, sin tener una sola cartita de usted para mi consuelo!, yo que tanto me he esmerado en

escribirle..." y a continuación le pide su bendición para el viaje próximo a emprender:

.... Le pido me encomiende a Dios, como yo la encomiendo a usted en todas mis oraciones, pues los peligros que tengo que pasar son bien grandes, pues los mares están llenos de corsarios y buques de guerra ingleses. No obstante, nuestra embarcación va bien armada.¹³

Finalmente, el 3 de abril de 1800, zarpa de Cádiz con rumbo a Buenos Aires a bordo de la fragata mercante *Confianza*, como parte de un convoy de 13 buques mercantes, escoltado por las fragatas *Nuestra Señora del Carmen*, *Santa Florentina* y *Santa Sabina*. Al mando de este convoy iba el capitán de fragata, don Joaquín Porcel, comandante de la primera.

Pero dejemos a Bernardo que nos relate lo que sucedió en la mar cuando le escribe a su padre el 18 de abril de 1800 desde Cádiz,¹⁴ en realidad sorprende el grado de detalle de su descripción:

Mi muy querido y amado padre:

Espero que al recibo de ésta goce V. E. de aquella salud y felicidad que su hijo le puede desear. Con bastante dolor y sentimiento anuncio a V. E. mi desdichado fin. Como tenía ya escrito a V. E. de mi regreso a Chile y de cómo había tomado mi pasaje en una fragata mercante, la *Confianza*, para Buenos Aires, y después de haber aguardado más de tres meses para que saliese, al fin dimos a la vela el 3 de abril, en convoy de las fragatas de S. M. *La Carmen* y *Florentina* para Buenos Aires y Lima, y la *Sabina* para Canarias, como también la *Divina Providencia Madre de Dios* y el bergantín *Barcelonés* para Lima; la *Confianza*, la *Bartonera*, el *Tártaro*, la *Joven María*, *Josefa* y la goleta *Jesús Nazareno* de la Compañía de Filipinas y una balandra para Buenos Aires, la *Caraqueña*, y cuatro buques menores más para Veracruz. El 7 a las tres de la mañana, estando

13. Archivo de Don Bernardo O'Higgins Tomo I, pág.9. Editorial Nascimento, 1946.

14. Archivo de Don Bernardo O'Higgins Tomo I, pág.10. Editorial Nascimento, 1946.

durmiendo, me vinieron a despertar dándome noticia que se divisaban algunas velas por la popa; apenas me había medio vestido cuando se nos tiró un cañonazo con bala que nos pasó por encima de la vela mayor haciéndonos muy poco daño, por lo cual habiendo nosotros descubierto ser ingleses, hicimos fuerza de vela, pero aún esto no nos salvó, porque en menos de diez minutos se nos vino encima una fragata de guerra inglesa y dos navíos de a 74, y habiendo considerado el gran peligro a que íbamos expuestos por el continuo fuego que se nos hacía de la fragata y las dos navíos, dispusimos de amainar para enterarnos de si eran ingleses o españoles.

La carta relata con mucho detalle la acción y cuenta como los buques ingleses rodearon la fragata española y que se solicitó en inglés un parlamento y que de no aceptarlo hundirían a la *Confianza*. El joven Bernardo, que hablaba correctamente inglés, tomó un megáfono e inició un diálogo, informando al comandante de las intenciones del enemigo de hundirlo si no se rendía, quien finalmente se rindió quedando al mando de una partida de abordaje del buque inglés. Y continúa

...Cuando el Almirante inglés envió su bote bien armado para tomar posesión del buque y trasbordar todos los prisioneros a su bordo, a mí, como a intérprete, me llevaban arriba y abajo. Al día siguiente los dichos navíos y la fragata inglesa amanecieron como a tiro de fusil haciendo fuego a las fragatas de guerra españolas la *Carmen* y *Florentina*, a las que tomaron después de una acción algo viva, matándoles un oficial, otro herido de muerte, el primer piloto muerto y como 20 más entre muertos y heridos. Después se siguió la toma de todo el convoy, exceptuando el *Tártaro* y la *María Josefa*, barcos mercantes para Buenos Aires y dos bergantines para

Veracruz, quienes pudieron huir; y la fragata de guerra La *Sabina*, que conducía tropas para Canarias, tuvo la buena fortuna de meterse en Cádiz, aunque le vino dando caza un navío de a 74. Este fue el fin del desdichado convoy, una pérdida tan sensible al comercio de Cádiz.

En España, la acción naval fue informada por el N° 33 de la *Gazeta* de Madrid, del viernes 25 de abril de 1800:¹⁵

El día 3 del corriente salieron del puerto de Cádiz para distintas comisiones las fragatas de S. M. nombradas *Carmen*, *Florentina* y *Sabina*, y bajo su escolta un convoy de buques del comercio que se dirigían a diferentes puntos de la América. Según el parte que ha dado con fecha del 13 el capitán de fragata D. Joaquín Porcel, comandante de estas fuerzas, experimentaron desde el siguiente día 4 calmas y vientos muy bonancibles del tercer cuadrante, que no solo dificultaban la reunión del convoy, sino que atrasándolo mucho en los puntos más peligrosos de los cruceros enemigos lo exponían a su encuentro. Como a las seis de la tarde del día 5 se descubrieron desde los topes de la *Carmen* tres embarcaciones á sotavento que parecieron dos navíos y una fragata, los cuales con fuerza de vela seguían la misma vuelta. Esto obligó a Porcel a cambiar la mura después de entrada la noche navegando en ella con toda diligencia. Habiendo amanecido fuera de la vista de aquellos que se juzgaron enemigos gobernó al S. derrota perpendicular a la suya suponiendo que hubiesen tomado la misma vuelta, pero por desgracia quedaron en calma todo aquel día y noche siguiente, atrasándose mucho la fragata *Sabina* del mando de D. Miguel Gastón. Las ventolinas fueron del S.O. con espesa neblina: y en esta disposición aparecieron

15. Gaceta de Madrid. Año 1800 (Tomo 1), paginas 333 y 334. Consultada en Hathi Trust Digital Library en Enero 2018.

muy inmediatos a las cuatro y media de la mañana dos buques que muy luego se reconocieron ser dos navíos de a 80 y una fragata de 42 que a la voz les intimaron la rendición; y viendo que se les contestaba con el fuego de sus baterías maniobrando para la huida hicieron un terrible fuego de cañón, fusil y pistola sobre ambas fragatas. Al mismo tiempo arribaron aquellas con toda vela a cruzar la proa del navío almirante para huir por sotavento en el rumbo de su mayor andar absoluto. Pero continuando la acción a tiro de pistola y perdida ya toda esperanza; maltratada considerablemente la fragata *Carmen* en su aparejo, arboladura y costado, en que recibió muchos balazos a flor de agua, no pudo excusar su rendición a tan desproporcionada superioridad de fuerzas, y poco después tomó el mismo partido la *Florentina*, cuyo comandante fue gravemente herido, y también, aunque de corta consideración, su segundo D. Juan Moreno García con 36 hombres de todas clases: y muertos los alféreces de fragata D. Rafael Bulnes y D. Nicolás del Pino con otros 21 hombres de tropa y marinería. La fragata *Sabina* amaneció á sotavento, y asegurada de la superioridad de los enemigos huyó, logrando entrar en Cádiz el día 9 sin embargo de haber sido perseguida por aquellos.

Por el lado inglés hay una abundante bibliografía respecto a esta acción, pero para efectos de este relato baste decir que un escuadrón inglés bloqueaba el puerto de Cádiz compuesto por los navíos de 74 cañones *Leviathan*, donde izaba su insignia el contralmirante John Thomas Duckworth y el *Swifsure*; la fragata *Emerald*, de 34 cañones y el brulote *Incendiary* de 8 cañones. Las dos fragatas españolas apresadas pasaron a prestar servicios en el Mediterráneo con los

nombres de HMS *Carmen* (ex *Nuestra Señora del Carmen*) y HMS *Florentina* (ex *Santa Florentina*).

Lo que sigue a continuación son solo penurias para Bernardo y así lo indica en su extensa carta que continua:

... Después de haber cruzado algunos días nos llevaron a Gibraltar: a mí me robaron todo lo que tenía encima. Los trabajos pasados en esta ocasión no son imaginables: hasta tres días me he llegado a estar sin comer, durmiendo en el suelo por espacio de ocho días, todo por no haber embarcado ni siquiera un real, como que no he recibido dinero alguno desde mi salida de Londres.

Sus desdichas continuarán en Cádiz por dos años más, donde casi muere al contraer la fiebre amarilla que asoló a Cádiz. No obstante, se sobrepone a la incomprensión, a la falta de cariños de sus padres, a la miseria, a la muerte de su padre y finalmente se embarca en la fragata *Aurora*, el 14 de abril de 1802, arribando a Valparaíso el 6 de septiembre después de cuatro meses y tres semanas de azarosa navegación. Pero esa es otra historia.

Con razón, el Comandante en Jefe del Ejército en la presentación de un nuevo libro sobre O'Higgins expresa:

Seguir la huella de O'Higgins es un desafío que asombra al descubrir los no siempre conocidos y fascinantes episodios de su vida. Es difícil encontrar personajes históricos que con tanta frecuencia se hayan enfrentado a la adversidad, como le ocurrió al prócer desde su infancia. La soledad, la lejanía, la incomprensión, la carencia de recursos y la ausencia de afectos templaron el carácter del joven Bernardo, permitiéndole cultivar la perseverancia y el amor por Chile como sello distintivo de su existencia.¹⁶

* * *

16. O'Higgins, CJE, U. Finis Terrae, Red Cultural. 2018.