

LOS ALMIRANTES
Blanco y Cochrane
y las campañas navales de la
Guerra de la Independencia

Gustavo Jordán Astaburuaga
Piero Castagneto Garviso



Ediciones Universitarias de Valparaíso
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

Gustavo Jordán Astaburuaga

Los almirantes Blanco y Cochrane

«Bookwire»

Astaburuaga G.

Los almirantes Blanco y Cochrane / G. Astaburuaga — «Bookwire»,

El 9 de octubre de 1818 se hacía a la mar desde Valparaíso la primera Escuadra que Chile había podido organizar, fuerza en torno a la cual se consolidaría un poder naval de crucial importancia para la emancipación no sólo de nuestro país, sino también del Perú. A dos siglos de este hecho, el libro Los almirantes Blanco y Cochrane y las campañas navales de la Guerra de Independencia, de Gustavo Jordán Astaburuaga y Piero Castagneto Garviso, es la única obra disponible centrada en el aspecto naval de este conflicto, que toma como ejes a ambos personajes retratados en toda riqueza de sus vidas, con sus puntos altos y bajos, virtudes y defectos. En paralelo a sus biografías, las operaciones navales se han analizado recurriendo a una amplia documentación y bibliografía, así como a un atractivo acompañamiento iconográfico que incluye imágenes inéditas o muy poco conocidas.

LOS ALMIRANTES
Blanco y Cochrane
y las campañas navales de la
Guerra de la Independencia

Gustavo Jordán Astaburuaga
Piero Castagneto Garviso



EDICIONES UNIVERSITARIAS DE VALPARAÍSO
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO

EN PORTADA se ha reproducido

Ataque de la Escuadra chilena al Callao (fragmento),
óleo del pintor español Rafael Monleón.

Colección Museo Naval de Madrid

© Gustavo Jordán Astaburuaga / Piero Castagneto Garviso, 2017

Registro de Propiedad Intelectual N° 282.494

ISBN Edición Impresa: 978-956-17-0734-4

ISBN Edición Digital: 978-956-17-0943-0

Derechos Reservados

Ediciones Universitarias de Valparaíso

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

Calle Doce de Febrero 21, Valparaíso

Teléfono 32 227 3902

Correo electrónico: euvs@pucv.cl

www.euv.cl

Jefe de Diseño: Guido Olivares S.

Diseño: Mauricio Guerra P. / Alejandra Larraín R.

Corrección de Pruebas: Osvaldo Oliva P.

Agradecimientos a la Empresa Naviera ULTRANAV

La realidad geográfica de Chile es de ser un país esencialmente marítimo. Una de las primeras medidas de la Junta de Gobierno, adoptada el 21 de febrero de 1811, fue decretar la libertad de comercio en los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia, los que fueron abiertos al comercio mundial, dejando sin efecto el monopolio del comercio exterior de la Corona Española.

Esta iniciativa cobró mayor fuerza cuando O'Higgins pronunció la famosa frase, luego del triunfo en la Batalla de Chacabuco, en 1817: "Este triunfo y cien más serán insignificantes si no dominamos el mar".

El otorgamiento de la primera patente de navegación a una nave nacional fue concedido el 26 de junio de 1818. Así, la fragata "Gertrudis de la Fortuna", perteneciente a Don Francisco Ramírez, permitió integrar a los armadores chilenos al libre comercio exterior.

Los roles claves cumplidos por los Almirantes Manuel Blanco Encalada y Thomas Alexander Cochrane fueron determinantes en la creación de la Escuadra Nacional y la formación de una valiosa tradición en la Marina que perdura hasta nuestros días.

Los autores y la Fundación Mar de Chile desean agradecer a la Naviera ULTRANAV por su contribución a esta obra.

ULTRANAV fue fundada el año 1960 por el Capitán Albert von Appen, ha tenido una trayectoria ininterrumpida a lo largo de su vida empresarial. Se afianzó inicialmente en Chile, posteriormente en América Latina y, después, en diversos países del mundo, como armador, fletador y operador de naves mercantes, cubriendo en la actualidad un amplio espectro de flotas especializadas en el transporte marítimo internacional y de cabotaje.

Su inspiración y lema es "Un socio en quien confiar", que no solo se refiere a sus clientes sino que se extiende con fuerza hacia su personal, sus tripulaciones, y las comunidades, incluidas las vinculadas en el ámbito marítimo, en las regiones del mundo donde desarrolla su actividad.

Estas razones motivaron a ULTRANAV a apoyar esta obra, rescatando las virtudes y visiones que forjan las bases para los grandes emprendimientos, destacando el legado de estos dos importantes personajes de la historia naval y marítima, como el de los Almirantes Blanco y Cochrane, que han sido trascendentes en el desarrollo de Chile como un país marítimo por ya casi 2 siglos.

Agradecimientos de la Empresa Raylex

Con motivo del bicentenario de nuestra Armada, y como una forma de reconocer este importante hecho histórico, cuando la Fundación Mar de Chile nos propuso participar de la edición del libro "Almirantes Blanco y Cochrane y las Campañas Navales de la Guerra de la Independencia"

decidimos de inmediato apoyar esta iniciativa y de esta manera contribuir a difundir la historia de dos de los más importantes miembros fundacionales de nuestra Marina: Don Manuel Blanco Encalada y Lord Thomas Cochrane, y así legar para las generaciones futuras parte de nuestra rica historia naval.

Quisiéramos hacer un especial reconocimiento a los autores de este libro, el Sr. Piero Castagneto, periodista especializado en temas culturales e históricos; y al Vicealmirante Sr. Gustavo Jordán, quienes desarrollaron una ardua y profunda investigación la que traspasaron a la escritura de estas páginas con inmejorable precisión y claridad.

Si somos capaces de mirar hacia atrás, preservar y atesorar nuestra historia, seremos también capaces de proyectar el futuro, donde nuestra Armada siempre ha cumplido un rol relevante al servicio del país, y en la actualidad es un actor que está cada vez más presente en el contexto del mundo globalizado donde se encuentran nuestros intereses como nación.

Finalmente, en nombre de toda la Familia Raylex, reciban nuestro reconocimiento y agradecimiento todas las tripulaciones de marinos de ayer, que con su gran esfuerzo, entrega y sacrificio marcaron cada una de las singladuras vividas durante estos primeros 200 años de nuestra Marina, y reciban también nuestros mejores deseos para las futuras generaciones, para que sigan construyendo la gran Armada del futuro, con el mismo espíritu y sello que han mantenido hasta ahora.

Santiago, septiembre 2017

Agradecimientos de la Fundación Claudio Castro Jonas

En el marco de las obras de conmemoración del bicentenario de nuestra Armada de Chile y su extensa relación con la Marina británica, este libro viene a complementar el esfuerzo realizado por nuestro padre y abuelo Claudio Castro Jonas (Q.E.P.D.), quien luego de rescatar la hacienda y casa utilizada por el Almirante Lord Thomas Alejandro Cochrane en Valle Alegre, Quintero, durante su estadía en Chile, la transformó después de 189 años en una Casa Museo.

Esta propiedad comprada por el marino escocés el año 1820 fue visitada y descrita por la escritora/historiadora inglesa María Graham durante sus visitas a Valle Alegre el año 1822 y que, en sus memorias, da cuenta de la estrecha relación con Cochrane, en su vida más personal.

Hoy la Fundación dedica sus energías en disponer de la Casa Museo y la hacienda para visitas educativas y sociales, así como remembranzas y honores de la estadía del Lord británico en estas tierras y su legado a esta, su segunda patria por voluntad.

Agradecemos a los autores y a la Fundación Mar de Chile por sacar a flote esta obra y es un privilegio contribuir a mostrar a los chilenos la tremenda gesta realizada por el Almirante Cochrane, al mando de valientes marinos chilenos, que hace 200 años nos permitieron transformarnos en una nación independiente.

Claudio Ignacio Castro Bravo

Fundación Claudio Castro Jonás

Agradecimientos de los autores

Escribir un libro siempre es una aventura, y en esta ocasión debemos reconocer a todos quienes contribuyeron a que este libro llegara a buen puerto.

Los primeros agradecimientos vayan para la Fundación Mar de Chile que, con su auspicio, hizo posible la publicación de este libro.

También es indispensable agradecer los apoyos brindados por el Museo Marítimo Nacional, encabezado por su Director Contraalmirante Sr. Cristián del Real Pérez y sus colaboradores la señora Cecilia Guzmán, del Archivo Histórico de la Armada; Raimundo Silva, Bibliotecario, y Eduardo Rivera, Curador de Colecciones, quien además nos suministró una espléndida iconografía original.

Queremos también agradecer al fotógrafo Juan Chaura Fredes, por su excelente disposición para obtener imágenes de los monumentos a Cochrane y Blanco Encalada en Valparaíso, destinados a enriquecer nuestro material gráfico.

Vayan nuestros sinceros agradecimientos por el apoyo recibido de la bibliotecóloga Srta. Roxina Burgos Trejo y del Suboficial Mayor Luis Burboa Pacheco, de la Academia de Guerra Naval, y

también por el apoyo recibido por la bibliotecóloga Srta. Karina Valladares J., de la Escuela Naval “Arturo Prat”.

También debemos recordar en esta oportunidad al Vicealmirante don Ariel Rozas Mascaró, ex presidente del Círculo de Almirantes en Retiro, quien en varias conversaciones inspiró la idea de escribir este libro en homenaje y reconocimiento a los dos primeros almirantes que tuvo la Armada de Chile y de sus increíbles proezas y hazañas al mando de la Escuadra Nacional.

Queremos también expresar nuestros agradecimientos al Contraalmirante Sr. Matías Purcell Echeverría, profesor de la asignatura de estrategia, de la Academia de Guerra, quien formuló valiosos aportes para el Capítulo de la Estrategia Naval en la Guerra de la Independencia.

Deseamos expresar nuestro especial reconocimiento y agradecimientos al Comandante en Jefe de la Escuadra, Contraalmirante Sr. Ignacio Mardones Costa por su motivación y valiosos comentarios formulados en la revisión de este libro.

Finalmente deseamos agradecer a nuestras familias por su incondicional apoyo para materializar esta obra.

Índice

[Introducción](#)

[CAPÍTULO I · Marco Histórico, Político y Estratégico 1808 - 1818](#)

[CAPÍTULO II · Blanco Encalada: Marino, Militar y Estadista](#)

[CAPÍTULO III · Curaumilla, el Primer Combate Naval](#)

[CAPÍTULO IV · La Creación de la Escuadra y su Primera Campaña](#)

[CAPÍTULO V · Se Aparece el “Diablo”](#)

[CAPÍTULO VI · El “Diablo” al Ataque](#)

[CAPÍTULO VII · La Expedición Libertadora del Perú](#)

[CAPÍTULO VIII · La Última Campaña de Cochrane en Chile](#)

[CAPÍTULO IX · La Estrategia Naval en la Guerra de la Independencia](#)

[CAPÍTULO X · Logística de la Escuadra Nacional](#)

[CAPÍTULO XI · En la Estela de Cochrane](#)

[CAPÍTULO XII · En la Estela de Blanco Encalada](#)

[Cronología](#)

[Bibliografía](#)

[Acerca de los Autores](#)

Introducción

En el 2018 se cumplirán 200 años de la creación de la Escuadra Nacional y de su primer zarpe. Estas celebraciones bicentenarias, iniciadas en 2010, que proseguirán hasta 2026, parecen ser el momento propicio para revisar los hechos que resultaron en que el territorio más alejado y pobre del Imperio español se convirtiera en una entidad política viable: la República de Chile.

Estimamos que estas conmemoraciones, hasta la fecha, no han sido adecuadamente aprovechadas para revisar temas y figuras claves como lo fueron la Junta de 1810 y los primeros gobiernos autónomos, José Miguel Carrera, la Patria Vieja, sus campañas militares, la Reconquista española, el rol de O’Higgins, entre otros, que son hechos que marcaron al país para siempre, que merecen una nueva mirada cada cierto tiempo, para reafirmar nuestras convicciones, valorar nuestras raíces y permitirnos proyectarnos hacia el futuro como país.

Hasta la batalla de Maipú la guerra había sido terrestre, transformándose en esencialmente naval a contar de esa fecha. Chile siempre ha sido un país de condición geográfica esencialmente marítimo: somos una isla geopolítica, limitada por los desiertos del norte, la cordillera de los Andes y por los mares del sur y del oeste, de esta manera la forma más eficiente de asegurar la independencia de Chile era ganar la guerra naval e invadir vía marítima, con un Ejército Expedicionario, al Perú, el centro del poderío español en Sudamérica.

La historia nos ha enseñado que es imposible improvisar el poder naval, por eso es que hasta el día hoy nos sorprende cómo Chile logró conformar y armar una Escuadra en solo seis meses, que pudo triunfar ante la fuerza naval que la Armada española tenía destinada en el Océano Pacífico, siendo aquella, pese a estar en decadencia, la tercera marina del mundo en importancia de aquella época, al menos en número de buques de guerra en servicio.

Las victorias de la Escuadra en la Guerra de la Independencia son logros nacionales trascendentes que hasta hoy en día sobresalen por su magnitud y 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 marítima y estratégica de O'Higgins, la eficiencia demostrada por el Ministro de Guerra y Marina Zenteno, y las cualidades de mando y liderazgo demostradas por los dos primeros almirantes que tuvo nuestra Armada: Manuel Blanco Encalada y Thomas Alexander Cochrane.

Lo más complejo de la creación de la Escuadra fue el reclutamiento y entrenamiento de sus dotaciones, las que estuvieron conformadas principalmente por oficiales extranjeros y, mayoritariamente, por marinos chilenos, sumados a casi 300 marinos extranjeros. En este libro se rendirá un justo homenaje a los primeros marinos y soldados de mar chilenos, en un principio inexpertos, y luego fogueados en los rigores de la campaña, disciplinados a la vez que valerosos, y díscolos en otros momentos por entendibles razones.

El presente libro también busca destacar un aspecto clave en la historia de Chile: la importancia de la guerra naval en la independencia de nuestro país y en el devenir de la Marina de Chile, por lo tanto otro de los objetivos que motivó la realización de este libro es simple: reunir, en un solo volumen, un relato analítico y crítico de la guerra naval en la Independencia de Chile. Lo anterior va aparejado de un esfuerzo bibliográfico amplio, consultando fuentes nacionales, españolas, peruanas y de países angloparlantes, algunas muy poco conocidas en el país y otras de reciente data e inéditas, las que en su conjunto amplían insospechadamente la riqueza y complejidad del tema tratado.

Esta obra también se ha centrado en las dos figuras capitales de la guerra en el mar en el período 1817-1826: los almirantes Cochrane y Blanco Encalada, con un espíritu igualmente innovador. No solo se explican los hechos históricos en torno a estas figuras ilustres como protagonistas únicos, sino como ejes útiles para mejor explicar y exponer procesos que tienen un origen, desenvolvimiento y resultado en el largo plazo. Plazo aún más extenso si se considera las largas vidas de estos líderes, y que, por lo tanto, abarcaron varias épocas.

Por otro lado, nuestros personajes-ejes, Cochrane y Blanco, están tratados en toda su humanidad, con sus luces y sombras, virtudes y defectos, considerando sus momentos de triunfos y fracasos, propios de existencias por lo demás notablemente longevas para la época. Sus biografías, algunas de ellas poco conocidas en nuestro medio, nos permiten conocer sus vidas más allá del mencionado período de las campañas de emancipación y nos ayudan a entenderlos mejor.

En lo que respecta a las operaciones navales en sí, la narrativa y análisis a que hemos hecho referencia incluyen hipótesis y análisis alternativos de cómo pudieron haberse desarrollado los hechos en otras circunstancias como, por ejemplo, los riesgos que debió afrontar la inexperta Escuadra Nacional en su primer zarpe. También se incorporan, creemos que, por primera vez en una obra de origen chileno, las visiones y puntos de vista de los enemigos de entonces, los jefes políticos y militares españoles, y sus reacciones ante la creación del poder naval chileno prácticamente desde la nada.

Una visión crítica de la actuación de ambos bandos se expone especialmente al momento de hacer un balance de las campañas navales, analizando sus aspectos estratégicos y logísticos.

Hemos querido utilizar en este texto abundantes citas de los protagonistas y de estudiosos de estos temas, de manera que el lector pueda evaluar en forma directa los hechos y las motivaciones que los originaron, como asimismo las dificultades que se debieron vencer para lograr la victoria final.

Lo anterior, no impide rendir un tributo a las figuras protagónicas y a quienes las secundaron. Así, Cochrane se renueva como una figura relevante de la historia naval universal por sus excepcionales capacidades estratégicas y de innovación en el arte de la guerra en el mar, como lo siguen reconociendo sus biógrafos hasta nuestros días; y por su parte, Blanco Encalada se perfila no sólo en su dimensión de un valiente oficial de marina y caballero, sino también como un estadista, uno de los artífices de la República, condición que quizá no le ha sido suficientemente reconocida. También destacaremos a un tercer nombre, a George O'Brien, el primer héroe naval chileno, injustamente olvidado.

Estimamos que la producción bibliográfica nacional para conmemorar el bicentenario de la república ha sido bastante escasa hasta la fecha, lo que no deja de sorprender si se piensa que se trata de acontecimientos fundamentales, que marcan a un país para siempre, y que merecen una nueva revisión cada cierto tiempo.

Desde nuestra mirada, esperamos contribuir con esta obra al proceso de revisión histórica de la Guerra de la Independencia, a través de un tema que paulatinamente nos fue conquistando y apasionando, como lo fueron las campañas navales de Blanco y Cochrane al mando de la Escuadra Nacional.

“El tiempo es como el barniz de los hechos memorables. Pone de relieve su alcance, descubre todos los resortes que los produjeron, destruye las preocupaciones, a veces arraigadas, de los contemporáneos, señala a los actores el puesto que en justicia les corresponde”, escribía en 1888 el periodista y corresponsal de guerra Eloy T. Caviedes, al comenzar su extenso relato sobre el Combate Naval de Iquique, acaecido nueve años antes.

Nosotros, con la perspectiva mayor de casi dos siglos, aspiramos que este tiempo transcurrido, sea también el barniz que haga resaltar en toda su trascendencia la épica de la guerra naval y la importancia de la Marina en la emancipación de Chile y Perú, y en el futuro de Chile como país independiente.

Los autores

CAPÍTULO I

Marco Histórico, Político y Estratégico 1808-1818

Guerra Peninsular e Independencia Americana, 1808-18171

En febrero de 1808 las tropas francesas invadieron España, y el 24 de marzo controlaban Madrid. El 2 de mayo el pueblo de esta capital se rebeló contra los ocupantes y las primeras batallas no tardarían en comenzar. Paralelamente, a lo largo del territorio español, comenzaron a organizarse juntas constituidas como gobiernos provinciales o locales para resistir al invasor. Desde entonces en adelante, los acontecimientos en el Viejo y el Nuevo Mundo seguirían un curso paralelo y sincronizado a la vez, que llevarían a desencadenar otro proceso, el de la Independencia de Hispanoamérica.

La recepción de dichas noticias en América provocó, no solo el esperable impacto, sino que también fue una motivación para que los propios americanos actuasen de una forma similar. Es así como también comenzaron a formarse juntas, con el propósito original de resguardar la soberanía del cautivo Rey Fernando VII hasta que recuperase su libertad y su trono, aunque en la práctica, fueron derivando en tendencias progresivamente más autónomas. Así, estaban dados los factores para una verdadera guerra civil en la América hispana, producto de la aparición de múltiples movimientos separatistas.

No es el propósito de esta obra recapitular sobre este proceso, del que existen abundantes estudios y publicaciones, sino limitarnos a hacer un breve paralelo entre los acontecimientos europeos y los que ocurrían en el Nuevo Mundo, y cómo aquellos gravitaban en estos. Este curso simultáneo tenía necesariamente una dinámica de causa y efecto, puesto que, mientras la suerte de las armas españolas y de sus aliados en la Guerra Peninsular que se libró entre 1808 y 1814 era adversa, la insurgencia americana ganaba terreno, mientras que cuando el invasor francés comenzó a sufrir los

reveses que le condujeron a la derrota y la retirada de la Península Ibérica, la causa patriota americana también experimentó importantes retrocesos. Al menos de forma momentánea.

De esta manera, en las primeras fases de la lucha en tierras españolas y portuguesas la iniciativa estaba en manos de Napoleón, al tiempo que, durante el año 1809, se formaban las primeras juntas de gobierno americanas en Alto Perú (25 de mayo), La Paz (10 de julio) y Quito (10 de agosto), suprimidas a finales de año por las tropas realistas.

En el transcurso del año 1810, cuando comienzan los movimientos autonomistas en Buenos Aires, Nueva Granada, Nueva España (México) y Chile, que a la larga conducirían a la Independencia, el poderío de Napoleón en Europa se hallaba en su cenit. Había combatido y firmado la paz con sus grandes enemigos: Prusia, Rusia y Austria; Inglaterra seguía haciéndole la guerra en solitario, obstinadamente. Solo había un lunar en tan brillante panorama político - militar: la cruenta Guerra Peninsular, la “úlcera española”, que consumía los recursos y energías de cerca de la mitad del ejército imperial francés.

El año 1811 marcó el comienzo de la lucha armada entre españoles y patriotas en América, año en que declararon su independencia Venezuela (5 de julio) y Nueva Granada (11 de noviembre), aunque la suerte de las armas fue dispar y aún faltaba mucho para una definición.

En Europa, el año 1812 el eje de las operaciones militares de Napoleón se desplazó hacia Rusia. Su Gran Ejército (Grande Armée) inició la campaña el 24 de junio, y el punto culminante fue la batalla de Borodino el 7 de septiembre, seguida de la entrada en Moscú, el día 14 y el gran incendio de esta capital, el día 25. Los meses finales de ese año estuvieron marcados por la penosa retirada y progresiva desintegración del Grande Armée. Aquel año 1812 fue de indecisión en América, tanto en los teatros de operaciones de Nueva España como del Alto Perú.

Durante 1813, los enemigos de Napoleón, tanto en Alemania como en la Península Ibérica, asumieron la iniciativa estratégica. El General británico Wellington obtuvo una decisiva victoria en la batalla de Los Arapiles o Vitoria (21 de junio), y el teatro de operaciones se desplazó al norte de España, con los franceses en retirada.

En América, la lucha experimentó una cierta intensificación a lo largo de dicho año, que implicó retrocesos momentáneos para los españoles. En Nueva Granada y Venezuela, el General Simón Bolívar se convirtió en figura protagónica, declarando la “Guerra a Muerte”, con métodos particularmente cruentos, e iniciando la llamada “Campaña Admirable”, que culminó con su entrada en Caracas el 6 de agosto de 1813.

Este año también significó el comienzo de la actividad bélica efectiva en Chile, hasta donde llegó, procedente del Callao, una expedición al mando del Almirante Antonio Pareja, destinada a suprimir el excesivo autonomismo que estaba demostrando el Gobierno del General José Miguel Carrera. Tras desembarcar en la bahía de San Vicente el 26 de marzo de 1813, y ocupar Concepción el 1 de abril, reforzando sus fuerzas con tropas reclutadas en el país, los españoles prosiguieron su avance hacia el norte. Los primeros choques con las inexpertas tropas patriotas se produjeron en Yervas Buenas (26 de abril) y San Carlos (15 de mayo), oportunidades mal aprovechadas que resultaron en desbandadas de los separatistas. Tras recibir refuerzos, las tropas de Carrera emprendieron, a fines de julio, un sitio a la plaza de Chillán, asedio deficientemente planificado que resultó profundamente desgastador material y moralmente.

Un ataque por sorpresa español, repelido en El Roble por fuerzas chilenas al mando del Coronel Bernardo O'Higgins (17 de octubre) contribuyó a morigerar la situación y elevar la moral de los patriotas. Esto, unido a las dudas sobre la competencia militar de José Miguel Carrera, llevó a que la Junta de Gobierno decidiera su relevo y su reemplazo por O'Higgins, ascendido a Brigadier el 27 de noviembre. Así, el año 1813 terminaba en un estado de indecisión e incertidumbre para Chile.

Volviendo a la Península, el 7 de octubre de 1813, Wellington cruzaba el río Bidasoa para entrar en territorio francés, donde prosiguieron las operaciones. Pocos días después, Napoleón sufría una decisiva derrota en la batalla de Leipzig del 16 al 19 de octubre. España se hallaba en el bando

victorioso, pero había quedado agotada y devastada por una guerra prolongada y cruda. Al menos había alcanzado la paz y se hallaba con las manos libres para destinar algunos recursos, aunque fuesen escasos, para la reconquista de las provincias americanas insurrectas.

En sincronía con los acontecimientos en Europa, que conducían a una restauración absolutista, la marea revolucionaria en América sufrió un reflujo durante el año 1814. Pese a no contar con nuevos recursos, el Virrey del Perú, José Fernando de Abascal, fue capaz de organizar dos nuevas expediciones contra Chile, la primera de las cuales, bajo el mando del Brigadier Gabino Gaínza, obtuvo no un triunfo militar, sino la paz de Lircay, el 3 de mayo, que no satisfizo a nadie y fue una mera pausa en la lucha, en la que el mando patriota fue reasumido por José Miguel Carrera.

Relevado Gaínza del mando, desde el Callao se envió a otra expedición, al mando del Brigadier Mariano Osorio, que consiguió derrotar a los patriotas en la batalla de Rancagua, el 1 y 2 de octubre de 1814, para entrar pocos días después a Santiago, y dar por reconquistado Chile. Varios cientos de patriotas, incluyendo los restos del Ejército, cruzaron la cordillera rumbo a Mendoza.

En el teatro de operaciones de Nueva España, la causa española se hallaba estancada, y en los frentes de Nueva Granada y Venezuela se daba una despiadada lucha cuyo resultado era desfavorable a los patriotas. Los españoles recibían un importante refuerzo, la llamada “Expedición Pacificadora” procedente de Cádiz, fuerte en poco más de 10.000 hombres bajo el mando del General Pablo Morillo, que llegó a aguas americanas en abril de 1815. Su presencia se hizo sentir, con una notoria recuperación de territorio, sin que sirviera un nuevo esfuerzo de Simón Bolívar, en tanto que en Nueva España el líder patriota José María Morelos era capturado y ejecutado.

En Europa en tanto, el nuevo orden, o más bien, la restauración del viejo orden absolutista, se estaba resolviendo en la serie de conferencias después conocidas como Congreso de Viena, que había empezado en octubre de 1814, acontecimiento superpuesto al último intento de Napoleón de recuperar su trono. Su efímero reinado de los llamados “Cien Días” llegó a su fin con la campaña de Bélgica de junio de 1815, que culminó en su derrota definitiva de Waterloo, el día 18, a manos de británicos y prusianos.

De modo que, a mediados de 1816, el panorama general de América era ampliamente favorable a la causa española. Tan solo Montevideo y las Provincias Unidas del Río de la Plata quedaban como bastiones patriotas seguros, a salvo de un ataque. Estas condiciones permitieron a las Provincias Unidas declarar su Independencia el 9 de julio, y también, apoyar la formación del Ejército de los Andes organizado por el Gobernador de Cuyo, General José de San Martín. A partir del año siguiente, la marea comenzaría a cambiar, esta vez en favor de los patriotas.

El declive de la Armada Española, 1808-1818

La doble adversidad que fueron para España la invasión napoleónica y las revoluciones americanas, sorprendieron a su Marina en una época de indudable declive, en la que esta fuerza era solo una sombra de lo que había sido en la segunda mitad del siglo XVIII, es decir, hacía solo unas pocas décadas atrás. Esta situación se acentuó de modo constante entre 1808, año del comienzo de la Guerra Peninsular, y 1833, al final del reinado de Fernando VII, quien ha sido quizá el peor monarca que ha tenido España en toda su historia. Su Armada vivió asimismo uno de los procesos de degradación más agudos de su existencia, sino el que más, solo comparable al sufrido tras la desastrosa guerra contra los Estados Unidos, en 1898.

La explicación más comúnmente aceptada de dicha decadencia es la derrota en la batalla naval de Trafalgar del 21 de octubre de 1805 a manos de la Royal Navy, durante la cual la Armada española, aliada de Francia, perdió una cantidad muy sustantiva de navíos y jefes y oficiales valerosos y capaces. No hay duda que este fue un elemento determinante, pero no basta por sí solo para explicar este proceso. En efecto, en 1808 la Armada española aún podía alinear un poderío no desdeñable: 42 navíos, 30 fragatas, 20 corbetas y más de 130 buques auxiliares.² A decir verdad, al factor Trafalgar hay que agregar el prolongado desgaste, principalmente por falta de recursos y descuido, que sufrió esta fuerza naval durante la prolongada guerra de 1808-1814.

Ello se explica por ser esta cruenta conflagración principalmente terrestre, de manera que los españoles que combatían a Napoleón debieron volcar principalmente allí sus esfuerzos. Así, mientras sus aliados británicos tenían un dominio casi absoluto del mar, y para ellos la flota francesa, también fuertemente disminuida, no era un problema, España pudo limitarse simplemente a dejar sus buques en puerto, lo cual significaba que aún conservaba un poder naval no menor en el papel; sin embargo, en la práctica la realidad era muy distinta.

El historiador naval español José Cervera Pery lo explica claramente al señalar que una cosa era el inventario que ofrecían anualmente los Estados Generales de la Armada, “tan optimista como falta de realismo, de los buques a disponer”, ya que en su mayoría estos necesitaban importantes reparaciones, y al arribar a destino quedaban nuevamente inutilizados. Más exactos y actualizados eran los Estados de fuerzas que redactaban los comandantes de los apostaderos navales de América.³ En suma, como señala dicho autor, era más apropiado hablar de la existencia de cascos que de buques propiamente tales, lo que implicaba que además estuviesen bien tripulados, pertrechados y armados en guerra.



Batalla de Trafalgar, óleo de Auguste Mayer, 1836.

En lo que respecta a los astilleros, estos eran herederos de una excelente tradición, pero el proceso que vivía la Armada no podía dejar de afectarlos. Los principales astilleros peninsulares eran los de Cádiz, Cartagena y El Ferrol, a los que se sumaban los de Mahón, Pasajes y Guarnizo y, en ultramar, La Habana, Manila y el Callao, establecimientos que, se estimaba, podían compararse a los mejores de Europa. Pero la situación general de abandono también los afectó, de modo que perdieron su capacidad tanto de construir como de reparar buques y, en palabras del ministro de Marina Vázquez de Figueroa, “ahora son páramos desiertos, ninguno está útil para realizar trabajos; todo aquel que no haya visto los Departamentos no podrá creer sin repugnancia el mal estado de cuánto tiene relación con la Marina...”.⁴ A esto se sumaba el desmantelamiento y saqueo de los elementos de dichos arsenales por el propio personal naval, quienes no lo hacían por afanes delictuales o vandálicos: sustraer estas especies para comerciarlas era, simplemente, un modo de supervivencia ante la situación impaga de sus sueldos, que se eternizaba.⁵

Si tal era la realidad de los buques y astilleros de la Armada española, la de sus tripulaciones no era mejor, tanto por la escasez de hombres como por su nivel de entrenamiento. Ello se debía en

gran parte a que oficiales, marineros e infantes de marina debieron unirse al esfuerzo bélico en tierra contra los franceses. De modo que tras el final de la guerra, según señala el historiador Cervera Pery: “era empresa difícil poder encontrar un Capitán de Navío que regentase un apostadero, porque los más capacitados habían sido premiados por sus relevantes servicios con la licencia de abandonar la Armada para enrolarse en la marina mercante y evitar que muriesen de hambre; y los que quedaban, cuando por casualidad llegaban a sus oídos los preparativos de una expedición a ultramar, acudían al Capitán General a pedir, poco menos que como limosna, una pequeña cantidad a cuenta de las pagas en débito de siete y ocho meses atrás”.⁶

Esta afirmación es absolutamente clave y el lector deberá retenerla en la memoria al llegar a los capítulos que siguen, puesto que las consecuencias de dicha situación se reflejarán claramente en las fuerzas navales españolas a que debería enfrentarse la naciente Marina de Chile: buques con tripulaciones insuficientes y mandos carentes de auténticos liderazgos. Difícilmente podría encontrarse en las campañas navales por la Independencia del continente a un auténtico Comandante en Jefe de Escuadra con dotes de tal, especialmente en el Pacífico. Además, los casi inoperantes apostaderos navales peninsulares poco podían hacer para equipar y tripular adecuadamente a las expediciones enviadas rumbo a América, cuyo destino prometía ser azaroso y lleno de riesgos desde el momento mismo del zarpe, lo que solía cumplirse durante el trayecto, como se verá más adelante.

En 1816 el sufrido Ministro de Marina Vásquez de Figueroa levantaba una verdadera “acta de defunción” de esta fuerza al exponer: “la Armada dispone de 21 cascos de navíos, 16 fragatas y algunos buques menores y digo cascos, porque a duras penas se mantienen en el agua y carecen de aparejos y pertrechos”. Y continuaba: “es preferible que los barcos no salgan a la mar, porque los comandantes y oficiales comprometen sus experiencias profesionales ante la nación, porque piensan que navegan en barcos en perfectas condiciones”.⁷

Si la anterior ha sido llamada un acta de defunción, lo señalado por el Director General de la Armada en 1818 puede considerarse una verdadera lápida: “la Armada no existe; sólo la memoria de lo que fue; de 70 navíos apenas queda uno en la lista porque necesitaban todos carenas, de modo que es lo mismo que hacerlos nuevos”.⁸ Un plan para reconstruir la flota fue elaborado por el mencionado Ministro Vásquez de Figueroa, consistente en adquirir 20 navíos, 20 fragatas, 26 bergantines y 18 goletas, el que quedó en nada. Más aún, durante el resto del reinado de Fernando VII, la situación de la Armada hispana siguió empeorando.⁹

A mayor abundamiento y a manera de recapitulación de este dramático proceso de declive, entre 1795 y 1825 España perdió 22 navíos en combate, 10 por accidentes en la mar, 8 fueron transferidos a Francia y 39 dados de baja por su mal estado; es decir, que en treinta y dos años un total de 79 navíos desaparecieron de inventario naval de la Marina Española. Proceso análogo puede decirse de las fragatas, lo que se acentuaba por el escaso número de nuevas construcciones de buques de esta clase. De manera que para finales de 1825 (hacia el final de las campañas por la Independencia de Chile) solo figuraban en servicio activo seis navíos de línea, siete fragatas y nueve corbetas.¹⁰

Un contraste ciertamente chocante, lastimoso, con el estado de la Marina española a la muerte del rey Carlos III en 1788 cuando, en uno de los mejores momentos de su historia, los estados de esta fuerza podían arrojar las cifras de 76 navíos, 50 fragatas, 49 corbetas, 20 bergantines y unas 140 unidades menores, buques en general modernos y de excelente factura.¹¹

Para los efectos de lo que nos interesa en esta obra, podemos acotar que aquí está la razón de la escasísima presencia de navíos de línea en los teatros de las operaciones navales de la Independencia americana, en las que los patriotas pudieron desplegar solo escuadras ligeras, compuestas fundamentalmente de goletas, bergantines, corbetas y, en menor medida, fragatas. Solo un navío patriota, el chileno San Martín, se alineó en las filas independentistas. Por lo tanto, una división de tres o cuatro navíos de línea españoles, con su correspondiente escolta de fragatas y corbetas, fuerza relativamente reducida para estándares europeos de la época, pudo haber hecho

la diferencia decisiva. Pero aún ese esfuerzo estaba más allá de las posibilidades de la castigada y exhausta Armada española.

¿Qué medidas rápidas podía tomar España para reconstruir, al menos parcialmente, su poder naval? La situación de los astilleros, ya descrita, imposibilitaba una reanudación rápida y eficaz de las construcciones navales, por lo cual se consideró que la mejor solución, aunque fuese un paliativo, fue la adquisición de buques a Francia en 1817 (tres corbetas, una goleta y un bergantín goleta) y a Rusia (cinco navíos y tres fragatas), a fines del mismo año.

En el caso de estos últimos, el término adquisición en verdad fue un eufemismo que encubría un negociado de escandalosa corrupción, que se puede adivinar ya a partir del hecho que España no se tomó la molestia de enviar ninguna comisión de expertos para verificar el real estado de las nuevas adquisiciones. De manera que los beneficiados fueron, en este orden, los agentes que llevaron las negociaciones, la corona rusa y, a la larga... la naciente Marina de Chile, por una ironía del destino, como se verá en capítulos siguientes.¹²

Recapitulando, un autor español ya citado nos corrobora que el golpe fatal para el poder naval español se debió, no a la sucesión de derrotas navales de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, sino que al desgaste de la Guerra Peninsular de 1808-1814: “no fue la derrota en San Vicente, ni en Finisterre, ni siquiera el cataclismo de Trafalgar la causa del hundimiento de la Marina; lo fue la Guerra de la Independencia”.¹³ Y lo que era relevante para el futuro inmediato, la solución no podía ser rápida; por el contrario, “el proceso de reconstrucción será lento y penoso a consecuencia, sobre todo, del retraso en la industrialización del país”.¹⁴

La Situación Naval Española en América

Aun cuando para 1814 España, liberada ya del yugo napoleónico, podía acometer con más concentración la reconquista de América, la situación era de “casi total inexistencia de fuerzas navales”, como lo señala el citado autor Cervera Pery.¹⁵ Además, había que tener en cuenta que, tanto en el Gobierno como en la sociedad española, preferirían la atención y fortalecimiento del Ejército en desmedro de la Armada. Para esta última, el Ministerio de Hacienda era invariablemente cicatero al momento de decidir sobre los recursos a otorgarle.

Y ya que hablamos de la autoridad económica, esta prefería mantener una situación que, a esas alturas, con diversos focos rebeldes en plena actividad bélica a lo largo del continente americano, era completamente irreal. No solo se negaban recursos extraordinarios a la supresión de dichos focos, sino que se seguía esperando que las posesiones ultramarinas continuaran contribuyendo con su cuota anual de recursos enviados a España, como si nada hubiera pasado:

“La guerra con América no impidió seguir considerando a ésta como fuente de ingresos para la Real Hacienda y los virreyes y gobernadores que tenían asignado el mantenimiento de los apostaderos e instalaciones navales preferían enviar a España el producto de sus escasas recaudaciones, y una vez ingresadas en las arcas fiscales, los caudales precedentes de América ya no revertían en los gastos de su pacificación”.¹⁶

Esta situación también explica la ausencia de refuerzos provenientes de España destinados a sofocar las rebeliones separatistas, siendo la gran excepción del período aquí estudiado, la llamada “Expedición Pacificadora”, ya mencionada, que desembarcó en Venezuela. Estos casi 10.000 hombres fueron transportados en 65 transportes más una escolta. Fuera del indudable aporte a la causa española que significó, y el consiguiente retroceso de los patriotas y la prolongación de la guerra en los frentes del norte del continente, la presencia naval española en esa región fue escasa. Y aun así bastó, al menos por el momento.

La casi total ausencia de fuerzas navales patriotas en Nueva España, Venezuela y Nueva Granada, así como la escasa capacidad de éstos de improvisarlas (salvo fuerzas muy ligeras), hizo que la gran mayoría de las operaciones navales españolas en estas zonas se limitaran al apoyo de los ejércitos de tierra o a bloquear puertos en manos insurgentes. La actividad de los corsarios separatistas

en dichos teatros de operaciones fue escasa; solo a partir de 1816 los venezolanos pudieron organizar una Escuadra ligera, bajo el liderazgo de los Almirantes Padilla y Brión.

En el teatro de operaciones del Río de la Plata, los españoles disponían de fuerzas navales de alguna importancia, si bien sus condiciones operativas no eran óptimas, pero a la vez, los patriotas de las Provincias Unidas tuvieron la capacidad de armar una Escuadra ligera en una fase relativamente temprana de la guerra continental. Tras algunos primeros enfrentamientos, el choque decisivo fue la batalla naval de Montevideo del 14 al 17 de mayo de 1814, donde el Almirante patriota Guillermo Brown obtuvo una importante victoria de consecuencias duraderas. No solo Montevideo cayó en manos patriotas y los patriotas obtuvieron el dominio del mar: “fue, sin duda, un suceso importante, pues permitió la intensificación de las operaciones navales y la creación de una flota capaz de operar en el Pacífico, donde se encontraba el grueso del potencial español y, sobre todo, posibilitó –con las espaldas cubiertas– las campañas sudamericanas del General San Martín”.¹⁷

Dicho en otras palabras, esta victoria naval fue uno de los factores que posibilitó que se pudiesen formar con el tiempo, la tranquilidad y los recursos suficientes el Ejército de los Andes, con la consiguiente liberación de Chile, en 1817, y poco después, el surgimiento de un poder naval chileno.

Los Apostaderos Navales. El Callao

El sistema de apostaderos, elemento fundamental para mantener a la Armada Española en su sitio de sus tiempos de gloria, fue reforzado durante la segunda mitad del siglo XVIII, infraestructura heredada en el siglo siguiente, aunque disminuida en su operatividad, como ya se ha adelantado. Concepto homologable al de base naval, con los requisitos de ser “un puerto abrigado y fortificado, estratégicamente situado respecto de una zona de interés. En él los buques surtos debían estar a cubierto de ataques enemigos y poder recibir el apoyo logístico necesario”. Aunque en la práctica, se les consideró más que una mera base naval, siendo también departamentos marítimos, con sus respectivas líneas costeras de responsabilidad, cuyo comandante tenía variadas responsabilidades.¹⁸

Al momento de la invasión francesa a España, los principales apostaderos navales en América eran Montevideo, el Callao, Valparaíso, San Blas de California, Puerto Cabello, Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana. En el Pacífico se contaba, además, con el astillero de Guayaquil, el puerto de Talcahuano, la plaza fuerte de Valdivia y el puerto de Ancud, que adquirirían relevancia y protagonismo en las operaciones navales que se relatarán en los capítulos siguientes. Se trataba, como puede notarse, de un “entramado organizado”, al decir del autor Jesús García Bernal, que podía garantizar el despliegue de las fuerzas navales españolas en todo el litoral Atlántico y Pacífico; “sin embargo, estos efectivos irán disminuyendo en la medida en que los convoyes, armas y pertrechos van dejando de llegar y los insurgentes van consolidando sus conquistas”.¹⁹

Esta última referencia alude también a las diversas etapas de las operaciones bélicas, en las que, en la medida en que los patriotas iban haciendo progresos y conquistando territorios, diversas plazas y apostaderos navales se iban perdiendo para los españoles. Así, por ejemplo, Valparaíso se perdió en febrero de 1817, días después de la victoria patriota en Chacabuco y, en contraste, el Callao fue la última plaza española en capitular en América, en 1826.

El hecho de que los apostaderos dependiesen del Virrey respectivo y también del Ministerio de Marina, fue causa de diversos roces, como sucedió particularmente en el Callao. A partir de 1805, los apostaderos americanos debieron arreglárselas con sus propios recursos, siendo en el caso específico del Callao, responsabilidad del Virrey del Perú. Por ser estas autoridades fundamentalmente jefes militares, las decisiones que aplicarían obedecerían a criterios estratégicos fundamentalmente terrestres, ya que carecían de una visión marítima, la que, por otro lado, difícilmente se les podía exigir: “la mentalidad continental imperante dio preferencia a la defensa de costas, desaprovechando los beneficios de la movilidad de las fuerzas navales para dar seguridad al dispositivo”.²⁰

Esto se vería claramente en la práctica. Si bien el Virrey Abascal pudo organizar exitosamente las sucesivas expediciones de 1813-14 que terminaron por aplastar el primer intento separatista chileno, conocido como la “Patria Vieja”, su sucesor a partir de 1816, Joaquín de la Pezuela, tuvo

una mentalidad totalmente defensiva y de escasa iniciativa en lo naval. Además, fue común a ambos gobernantes el querer asegurar sus bases principales –Callao, Valdivia, Chiloé–, que, que eran puntos de apoyo a las actividades navales.

En el caso de Pezuela podemos afirmar que estaba casi totalmente fuera de su imaginación, que los patriotas chilenos hubiesen podido ser capaces de crear la Escuadra Nacional en un corto lapso, después de la batalla de Maipú del 5 de abril 1818.

Volviendo al Apostadero Naval del Callao, éste había ganado progresiva relevancia en paralelo a la reconstrucción de este puerto tras el terremoto de 1746, y a principios del siglo XIX seguía siendo una sólida plaza fuerte y la base naval más importante en el Pacífico.²¹ Contaba con capacidades que le daban el carácter de una sólida posición estratégica. A lo que cabe añadir que era un fiel reflejo del papel que jugó el Virreinato del Perú en su conjunto durante las Guerras por la Independencia de América, de ser el más fiel y sólido bastión de la causa española.

La Armada Española en el Pacífico Sur, 1808-1817

Desde un principio los medios navales con que contaba el Apostadero del Callao fueron insuficientes para controlar el litoral que tenían bajo su jurisdicción, pero al comenzar la oleada de juntas separatistas después de los sucesos de 1808 en España, los españoles poseían el control absoluto de las comunicaciones marítimas, pese a que el plan teórico de disponer de dos navíos y tres fragatas con base en dicha base naval fue imposible de concretar después de 1805.²²

Las principales tareas cumplidas en este período por los buques españoles dependientes del Apostadero Naval del Callao fueron de apoyo a las operaciones terrestres contra la insurgencia (principalmente transporte de tropas), auxiliar al Apostadero de Montevideo y, como ya se ha anticipado, el apoyo a las diferentes bases navales y el envío de las contribuciones económicas a España.²³ Durante el período del Virrey Abascal, la Comandancia de Marina del Callao estuvo a cargo del Capitán de Navío Pascual de Vivero, hasta 1816.

Un ejemplo de la crónica escasez de buques lo tenemos en las fuerzas existentes en el Callao a comienzos de 1810: las corbetas Castor y Peruana, el bergantín Alavés, cinco lanchas cañoneras y dos botes de fuerza. Pues bien, tras cumplir diversas comisiones, los buques principales fueron siendo dejados en estado de desarme por economías. Con la perspectiva de los mandos de aquella época, no faltaban razones para tomar tales medidas, puesto que la supremacía naval española solo tuvo un desafío de cierta importancia hacia abril de 1813, y este vino desde Chile.

En efecto, la expedición del Almirante Pareja ya había desembarcado y estaban por comenzar las hostilidades contra las fuerzas del General Carrera, cuando este último, enterado de que además había un corsario realista, la fragata Warren, amenazando la costa de Valparaíso, instruyó medidas al respecto. En cumplimiento de ello el Gobernador de Valparaíso, Francisco de la Lastra y De la Sota dispuso apresuradamente el arriendo de la fragata Perla y la compra del bergantín Potrillo; para completar su armamento, y se requisó el que tenía una fragata mercante portuguesa surta en dicho puerto. Las tripulaciones fueron completadas con igual premura.

El 2 de mayo de 1813, al divisarse la Warren frente a la bahía, la precipitadamente constituida flotilla patriota zarpó en su cacería, y el enfrentamiento que siguió fue insólito: en síntesis, la Perla se cambió de bando y, junto con la Warren, comenzó a atacar al Potrillo hasta lograr su captura. Después se supo que las tripulaciones de ambos buques habían sido sobornadas, por lo cual este efímero intento por crear el primer poder naval chileno apenas si alcanzó a ser una amenaza para los españoles.²⁴

En suma, lo único que pudieron sacar en limpio los patriotas de este fiasco fue una lección para el futuro: aunque resultasen triunfantes en las campañas terrestres, ello sería inútil si no se lograba dominar el mar. Un principio que el General O'Higgins haría suyo. Pero como precedente, el historiador naval Carlos López Urrutia rescata del olvido un manifiesto emitido por el Gobernador de la Lastra a propósito de la requisición de cañones de la citada fragata portuguesa, donde por primera vez se puede encontrar en Chile “una política naval de mérito”. Declaraba dicho manifiesto que el objetivo de tal requisición había sido “el de equipar una Escuadra que pase a resguardar los mares

chilenos de los refuerzos que el Virrey pretende enviar a Pareja, proteger el comercio al mantener los puertos chilenos abiertos a neutrales, cortar las comunicaciones realistas del sur de Chile con Lima y por fin impedir la retirada de Pareja una vez que éste haya sido derrotado”.²⁵

La suerte de las armas, que progresivamente favoreció a los españoles, quienes pudieron seguir enviando nuevas expediciones del Callao a Chile sin amenaza alguna, dio, para desgracia de los patriotas, la razón a las ideas expresadas en dicho manifiesto.

Volviendo a la Armada española en el Pacífico, para el 31 de enero de 1814, las fuerzas disponibles en el Apostadero del Callao eran las corbetas Castor y Peruana, ambas en desarme, al igual que cuatro lanchas cañoneras y dos botes de fuerza. Es decir, una situación no muy distinta a la de 1810, de no ser por el añadido de la corbeta Sebastiana, venida de Europa vía Montevideo, y del capturado bergantín Potrillo, estos últimos en comisión en la costa de Arauco.²⁶

En el mes de abril de 1814 se recibió el importante refuerzo desde España, el navío Asia, que había llegado al Pacífico escoltando una expedición al mando del General Mariano Osorio, parte de cuya fuerza llevaría a cabo la reconquista de Chile, meses después.

Sin embargo, este refuerzo sería pasajero puesto que, pacificado dicho territorio y cumplidas algunas comisiones puntuales, se juzgó más adecuado que el Asia retornase a España, en febrero de 1815. Años más tarde, ya en una fase tardía de las Guerras por la Independencia, este navío volvería a tener cierto protagonismo por su fugaz e ineficaz paso por aguas del Pacífico, como veremos posteriormente.

Una vez más, las tareas de las escasas fuerzas navales disponibles se redujeron al transporte de tropas, aunque no tardó en aparecer una nueva molesta amenaza: los corsarios. La idea de hacer la guerra de corso se gestó en el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, puesto que, por un lado, ya en 1814 se había conseguido el dominio del mar en la costa Atlántica y se disponía de medios navales, pero no un enemigo que combatir. La situación en el Pacífico era exactamente la contraria, con un dominio absoluto de sus aguas por parte de la Armada española, lo que implicaba un tráfico marítimo tranquilo por sus costas. Lo que, a su vez, significaba la existencia de presas susceptibles de ser capturadas. Por ello, se organizó una fuerza expedicionaria al mando del Almirante Brown, integrada por la fragata Hércules y los bergantines Santísima Trinidad y Halcón, que ingresó al Pacífico en diciembre de 1815, tras un dificultoso paso entre los océanos.

Estos buques se reunieron en Isla Mocha, donde se decidió que la Hércules y el Halcón se dirigieran directamente al Callao, en cuyo trayecto capturaron dos fragatas mercantes; al llegar a dicho puerto, el 10 de enero de 1816, hicieron una nueva presa. Entretanto, el Trinidad había enrumboado a Juan Fernández con el propósito de rescatar a los patriotas chilenos allí confinados, objetivo que no concretó por el mal tiempo y el riesgo de enfrentar a la guarnición.

Esta expedición no pudo sino provocar la alarma entre los españoles, que improvisaron una escuadrilla provisional, financiada por los comerciantes del Callao, con mercantes armados y artillada con piezas sacadas de las fortalezas chalacas con el fin de dirigirse al sur, creyendo que Brown ahora se propondría atacar Chile. Sin embargo, el Almirante anglo-rioplatense se había dirigido a Guayaquil, donde había vivido una peripecia de transitoria captura, y luego a las Galápagos, donde la fuerza repartió presas y se dividió, para retornar, finalmente, a Buenos Aires.

Pero en fecha tan tardía como diciembre de 1816 los realistas, más concretamente el gobernador de Chile, Marcó del Pont, tenía la convicción de que los corsarios de Brown seguían activos en el Pacífico y operarían en conjunto con el Ejército de los Andes de San Martín. Probablemente, esta versión no era sino parte de la campaña de desinformación que había desplegado este jefe militar.²⁷

El experimento corsario había sido todo un éxito y provocó un enorme trastorno al comercio español, pero ello no estaba destinado a ser duradero. Una razón fundamental es haber carecido de una base de apoyo en el Pacífico; sintetiza el autor español Cervera Pery: “la flotilla de Brown hostilizó cuanto pudo consiguiendo, en algunos momentos, desarticular el tráfico marítimo, causar

daños al comercio e incluso permitirse el lujo de atacar a la autoridad real, poniendo en entredicho la efectividad del poder naval español. Sin embargo, su falta de continuidad operativa le hizo perder fuerza”.²⁸

Los buenos resultados de la expedición Brown tuvieron un efecto que los patriotas no hubieran deseado para el curso futuro de las operaciones en el Pacífico. Porque la alarma que provocó la campaña de esta flotilla, hizo que los españoles se decidieran a reforzar su presencia naval basada en el Callao. Más aun considerando que la corbeta Peruana, en desarme hacía años, había sido dada de baja, y el recién adquirido bergantín Trinidad resultó estar en tan malas condiciones que en octubre de 1816 se recomendó su venta.

Sin embargo, la presencia naval española empezó a aumentar gradualmente. El 8 de septiembre de 1816 arribó la fragata Venganza, a la que debe agregarse el arriendo de otra fragata, la Veloz Pasajera y la compra del bergantín Cicerón, rebautizado Pezuela, en diciembre. A lo que se sumó la habilitación de siete cañoneras, dos botes con obuses y los buques preexistentes: la corbeta Sebastiana y el bergantín Potrillo.²⁹ Es decir, salta a la vista que el aumento del poder naval español en el Pacífico experimentó un incremento sustancial en un breve tiempo.

Entretanto, el 14 de septiembre de 1816 había asumido la Comandancia de Marina del Callao el Capitán de Navío Antonio Vacaro en reemplazo de Vivero, poco después de asumir el Virreinato del Perú el General Joaquín De la Pezuela (7 de julio), sucesor de Abascal.

En los acontecimientos que sobrevendrían en los meses y años siguientes, Vacaro demostró ser más un Comandante de Apostadero que un auténtico Comandante en Jefe de la Escuadra Española, tal y como podría decirse de su antecesor, solo que a este le tocó en suerte un período más tranquilo que a Vacaro. Por ello, la actuación de este último ha sido fuertemente criticada, aunque hay quien lo defiende, a la luz de la documentación que se ha conservado, en especial por sus esfuerzos para convencer a sus superiores de reforzar los medios navales disponibles ante la inminente amenaza de los insurgentes.³⁰

El refuerzo de los efectivos navales españoles en el Pacífico coincidió con la proximidad de la travesía por parte del Ejército de los Andes del cordón cordillerano homónimo, de cuyos detalles estaba enterado el Virrey Pezuela.³¹ Teniendo en cuenta este factor, es interesante ver cuáles fueron las decisiones del alto mando realista respecto de cómo utilizar su poder naval.

Los buques del Apostadero del Callao fueron comisionados a perseguir a los corsarios de Brown (que hacía meses habían partido de regreso a Buenos Aires), y también a cumplir tareas de transporte de tropas, algunas de ellas destinadas al frente del Alto Perú. Ello, pese a que a finales de 1816 las fuerzas patriotas se hallaban en una fase netamente defensiva y de reorganización frente a una ofensiva española. En contraste, las tropas españolas en Chile no recibieron refuerzos.

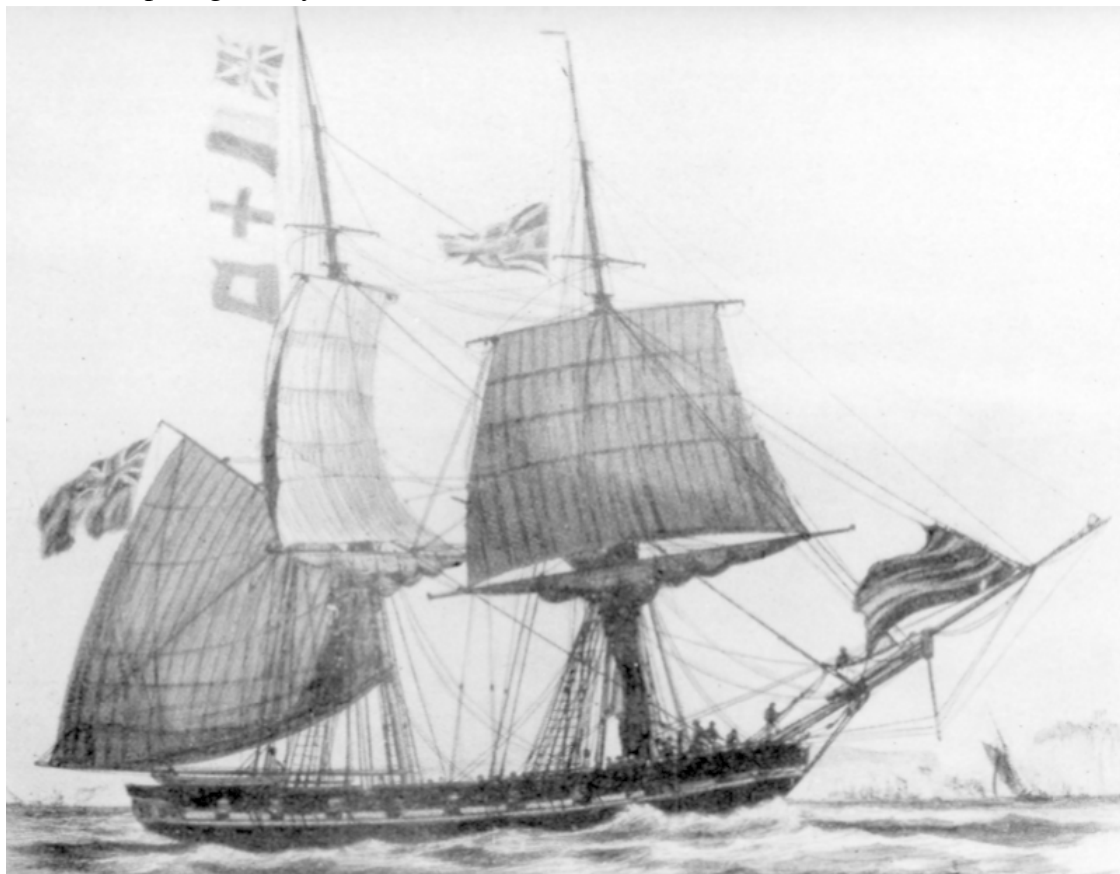
Para el 31 de enero de 1817, es decir, cuando ya se habían producido los primeros choques entre las unidades españolas y las avanzadas del Ejército de los Andes, la Armada Española disponía de dos fragatas, una corbeta y dos bergantines, además de las fuerzas sutiles en el Pacífico sur. De ellos se hallaban guarneciendo Valparaíso, en una comisión aparentemente apacible, la fragata Venganza, la corbeta Sebastiana y el bergantín Potrillo.³²

El 12 de febrero se libró la batalla de Chacabuco, clara victoria del Ejército de los Andes. Sin intentar defender Santiago, los restos de las tropas españolas siguieron en precipitada huida a Valparaíso, incluyendo a su propio jefe, Coronel Rafael Maroto, llegando a destino al día siguiente. Con igual premura, se embarcaron en los buques de la Armada Española ya mencionados, surtos en la bahía, y otros mercantes, con el fin de huir rumbo al Callao.

El 26 de febrero el bergantín español Águila, que recaló en la bahía de Valparaíso, fue capturado por las nuevas autoridades patriotas gracias a un ardid, iniciándose así una nueva fase en la historia del poder naval chileno, que a diferencia del breve episodio de la Patria Vieja, tuvo una continuidad que se prolonga hasta nuestros días. Una historia que se retomará a partir del Capítulo IV de esta obra; pero antes, deben mencionarse los movimientos de la Armada española después de Chacabuco.

El Virrey Pezuela se enteró de esta batalla y del resultado, tan nefasto para su causa, el 27 de febrero, con la llegada del primer buque de la flotilla con los fugitivos procedentes de Valparaíso³³ y, en una reacción por lo demás no carente de lógica, decidió priorizar la defensa de Talcahuano. Ello porque hasta esta plaza habían llegado los restos del ejército español en Chile, y allí habían podido hacerse fuertes, más aún tras la llegada de la fragata Veloz y los bergantines Pezuela y Potrillo.

Asegurada esta plaza, que las fuerzas patriotas no pudieron expugnar por largo tiempo, las fuerzas navales españolas iniciaron el bloqueo de Valparaíso, a partir del 13 de julio de 1817, en principio por parte de la fragata Venganza y el bergantín Pezuela; otros buques se irían turnando y este bloqueo se prolongaría por meses, aunque con interrupciones. Romperlo sería, precisamente, el primer objetivo inmediato de la fuerza naval chilena que iría tomando forma en los meses siguientes y tendría un rol protagónico ya entrado el año 1818.



Bergantín de guerra británico *The Wolf*, de la misma clase que el Águila, rebautizado *Pueyrredón*. Grabado sobre un dibujo de E. W. Cooke, Londres, 1828, reproducido en el libro *El Poder Naval y la Independencia de Chile*, de Donald E. Worcester.

Aún faltaba un importante actor para los diversos actos del drama que se desarrollaría a partir de entonces: la fragata española Esmeralda, de 44 cañones, que había zarpado de Cádiz en mayo de 1817, escoltando un convoy de tropas, y que arribó al Callao el 30 de septiembre. Constituía un importante refuerzo para la Armada española en el Pacífico, pero, por vueltas del destino, su nombre terminaría por ser icónico para la historia naval chilena.

CAPÍTULO II

Blanco Encalada: Marino, Militar y Estadista

Aún vivía cuando su nombre ya comenzaba a ser epónimo, y después de su muerte a avanzada edad, en 1876, esta condición se consagró, llevando el nombre de Blanco Encalada calles o plazas a lo largo de la geografía nacional, y una sucesión de buques a lo largo de la historia de la Armada. Por supuesto, los monumentos no faltarían. Un recuerdo que se ha mantenido hasta hoy en tales nombres,

aunque el personaje tras este nombre se haya ido desvaneciendo lentamente de la memoria colectiva, conforme han ido pasando las generaciones.

Ya en pleno siglo XXI, vivimos en una época en que es forzoso explicar quién fue, a diferencia de otros próceres que han permanecido en el recuerdo común. No fue un héroe popular, como Manuel Rodríguez o Arturo Prat; fue uno de los próceres de la época fundacional de la República, pero no despierta las pasiones y controversias que aún pueden provocar O'Higgins, Carrera o Portales. Y ello, pese a ser contemporáneo de todos ellos y tener una estatura que casi los alcanzaba.

Tuvo una vida rica en vivencias y servicios, viviendo, por cierto, varios momentos de triunfo, pero también conoció la derrota, el fracaso y la crítica. Su vida no puede ser reducida a un momento estelar, como suele hacerse con el abordaje de Prat, y sus momentos controvertidos no se alcanzan a cubrir por el rayo de una muerte, como sucedió con los asesinatos de Manuel Rodríguez o Diego Portales. Enfrentó muchas veces el peligro, pero falleció en su hogar; fue militar, pero no abandonó esta vida combatiendo. Eso sí, enfrentó a la muerte de manera decidida, como un caballero que acude puntual a una cita.

Precisamente el sentido de la caballería de Manuel Blanco Encalada le jugó en contra en más de una oportunidad, al igual que el haber vivido tanto, acaso más de lo que él mismo hubiese querido. Era muy joven cuando llegó a ocupar altos cargos que lo situaron en la cúspide de la política, la milicia y la sociedad nacionales, pero el haber fallecido a los 86 años, teniendo una vida pública hasta una edad muy avanzada para la época, le significó importantes logros y honores, pero también cometer errores y sufrir cuestionamientos. Eso sí, a la larga se fue decantando como una figura patriarcal, de esas que se sitúan por sobre la contingencia e imponen una mezcla de aprecio y respeto cívico.

Porque no podía sino imponer a las generaciones que le fueron contemporáneas, una mezcla de sentimientos positivos quien había sido Almirante, General, veterano de la Independencia, Presidente de la República, Intendente de un progresista Valparaíso, diplomático y un pensador preocupado del porvenir del país. Para decirlo de la forma más simple y resumida, el Almirante Blanco Encalada fue uno de los fundadores de la República.

Cabe citar al primero de sus biógrafos, Benjamín Vicuña Mackenna, quien dos días después de su fallecimiento, publicaba un bosquejo de su vida, donde resumía:

“Fue en las vicisitudes de su vida todo lo que un ciudadano podía alcanzar en sus tiempos. Fue General de tierra con una graduación creada exclusivamente para él y que ya no existe en la carrera militar de la República; tuvo en la mar el primer puesto; fue senador, magistrado civil y local; General en Jefe en cinco o seis ocasiones de su vida, ligada íntimamente a la de la Nación; ocupó, por último, la Presidencia de la República, y tuvo todavía otro honor mayor que ese, el de renunciarla”.³⁴

Como marino, Blanco Encalada conoció, en el período en que fue Guardiamarina y oficial en Cádiz, la tradición naval española heredada del siglo XVIII, de marinos de gran profesionalismo y cultura, hijos de la época de la Ilustración, como lo habían sido los oficiales y científicos que habían visitado las costas americanas en dicha centuria. Es decir, este adolescente, que en no muchos años más sería el Comandante en Jefe de la primera Escuadra que tuvo Chile, estuvo inmerso en una Armada hispana que vivía sus últimos años de esplendor antes de entrar en la época de declive que la caracterizó durante los años napoleónicos y posteriores, descrita en el capítulo anterior.

Como joven oficial, ya en plena lucha por la Independencia americana, Blanco también tuvo contacto cercano e intenso con la oficialidad británica que vino a participar en este conflicto, y queda campo abierto a la especulación la amalgama de influencias que debió complementar su formación naval. Nos atrevemos a aventurar que prevaleció en él un cierto sello hispano, que no fue obstáculo para que la Marina que él había contribuido a crear, recibiera y se empapara de la idiosincrasia anglosajona.

La fortuna o desgracia que significó para él —no lo sabemos— su larga vida, también le permitió presenciar cambios revolucionarios en el arte de la guerra naval. Sus años juveniles coinciden con el

mayor auge de la navegación a vela, cuyos máximos exponentes en lo militar eran el navío de línea y la fragata, con diseños que alcanzaron grados de máxima perfección; poco después, en los años de las campañas por la emancipación, ya se conocía la navegación a vapor como una tecnología viable, que se expandió en los años de madurez de don Manuel. Su ancianidad coincide con el nacimiento de los acorazados y el desarrollo de sus primeras generaciones; detalle significativo es que hubiese fallecido justamente cuando Chile adquiriría sus primeros buques de este tipo, y más elocuente aún que, con motivo del deceso, se hubiese bautizado a uno de ellos como Blanco Encalada.

Cabe destacar que Blanco logró al menos entenderse medianamente con el Almirante Cochrane, un oficial más veterano, formado en una tradición muy diferente, y en una coyuntura de claro contraste: a diferencia de lo que comenzaba a suceder con la Armada española, Cochrane perteneció a una de las generaciones más brillantes de la Royal Navy, cuya trayectoria ascendente había tenido un hito clave en Trafalgar.

Blanco Encalada es recordado ante todo como un Almirante, lo cual ha opacado sus otras facetas, en especial la de Oficial del Ejército, en circunstancias que, así como fue el primer Comandante en Jefe de la Escuadra, fue también uno de los primeros oficiales artilleros con que contó el Ejército de Chile. Ello, en una época en que esta arma se había consolidado en su importancia gracias al aumento de la eficacia del poder de fuego en el campo de batalla, en gran parte por el uso que le había sabido dar uno de sus más destacados especialistas de todos los tiempos: Napoleón Bonaparte.

No solo eso. También le fue conferido el grado de Mariscal de Campo, único en la historia militar de Chile, y comandó una importante expedición, la que hizo la primera campaña de la Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana de 1836-39. Su resultado, en el tratado de Paucarpata, rechazado por el Gobierno de Chile, sin duda es uno de los puntos controvertidos de su biografía, que además contribuyó a oscurecer aquella faceta de militar terrestre. Pese a que este episodio aún puede discutirse, que debe considerarse que él hizo lo que pudo con los medios disponibles y que, en el proceso respectivo resultó absuelto, lo cierto es que de aquella coyuntura bélica quien es claramente recordado es el General Manuel Bulnes y su campaña, que culminó en la victoria de Yungay.

Nacido en Buenos Aires, hijo de un funcionario español oriundo de Galicia y de una dama chilena, Blanco fue por lo tanto un criollo, típico hijo de la ecúmene hispana, y, como cualquier combatiente de las guerras de la emancipación, luchó por lo que se consideraba la causa americana. Apunta uno de sus biógrafos que: “español por sangre y educación, fue americano de sentimientos”, observando también que: “obró siempre como un europeo frente a la vida criolla, discerniendo con igual claridad sobre asuntos militares, gubernativos y diplomáticos”.³⁵

A la hora de escoger, se hizo chileno, y cabe especular si acaso un elemento que pesó fue la expresión del gran amor que sentía por su madre. Por eso mismo, aprovecharemos aquí la oportunidad de destacar su aporte a Chile no solo como guerrero, sino también en tiempos de paz, y adelantaremos un aspecto que nos es especialmente cercano: el de Intendente de Valparaíso, justamente en los años en que la ciudad - puerto dejaba atrás su imagen criolla, heredada de tiempos coloniales, para comenzar a adquirir una apariencia más cosmopolita.

En vista de todo lo expuesto, otro hecho que llama la atención es que su extensa y variada vida no haya atraído tanta atención de los investigadores como la de otros personajes de la generación fundacional de la República. Dejando aparte las entradas de diccionarios biográficos y las monografías o artículos de revistas, la bibliografía de Blanco Encalada se limita a tres autores, fundamentalmente a Benjamín Vicuña Mackenna, con una obra que en realidad es una compilación;³⁶ Enrique Villamil Concha,³⁷ su bisnieto, y Darío Ovalle Castillo,³⁸ quien publicó su epistolario. Esta última es la más reciente y data de 1934, es decir, más de 80 años antes de escribirse estas líneas. Hecho significativo, si se considera que para la memoria de un país siempre es bueno y sano que sus personajes y acontecimientos o procesos históricos sean periódicamente revisados, al menos en el curso de una generación. Los trabajos de épocas más recientes son, fundamentalmente,

los mencionados artículos de revistas, que por lo general suelen utilizar datos aparecidos en las obras más antiguas.

Un caso muy contrastante al del Almirante Cochrane, quien por lo demás no ha sido objeto de demasiados trabajos en Chile, aunque en Gran Bretaña su figura es objeto de periódica atención con una numerosa bibliografía, que se prolonga hasta nuestros días, como se verá en los capítulos siguientes. Además, a diferencia de Blanco Encalada, el Almirante Cochrane dejó escritas sus Memorias, publicadas tanto en inglés como en castellano, y reeditadas cada cierto tiempo.

Tras estas reflexiones, ahora cabe entrar derechamente en un bosquejo de los primeros años y juventud de don Manuel Blanco Encalada, en base a información contenida principalmente en las fuentes que ya se han citado.

Orígenes y Primeros Años

El futuro Almirante, General y hombre público fue hijo de un alto funcionario, también un servidor público, pero de la corona española. Razones del cargo que desempeñaba su padre, con destinos cambiantes, explican el por qué Manuel Blanco Encalada hubiese nacido y vivido sus primeros años en Buenos Aires, virreinato del Río de la Plata.

Como ya se ha adelantado, su padre, Lorenzo Blanco Cicerón, había nacido en Galicia, tenía sangre noble, formación jurídica y durante la mayor parte de su vida activa se desempeñó primero como fiscal y luego como oidor, es decir, un funcionario judicial con el rango de juez, cargo que llevaba otras obligaciones anexas. En tal calidad se desempeñó en diversas audiencias (órganos de administración de justicia) de diversas ciudades del Imperio español en América: Santiago de Chile, Lima, La Paz y Buenos Aires. Mientras se desempeñaba en Santiago, conoció a la joven dama chilena Mercedes Calvo Encalada y Recabarren, de cuna distinguida, hija de Manuel Calvo de Encalada Chacón, Marqués de Villapalma;³⁹ esta condición nobiliaria no obstaría a que, décadas más tarde, familiares suyos simpatizasen o apoyasen el proceso independentista.

Lorenzo y Mercedes contrajeron matrimonio en Santiago el 24 de agosto de 1779, previo otorgamiento de dispensa, necesaria para que un funcionario como él pudiese casarse con una mujer residente en su jurisdicción, a fin de resguardar su imparcialidad y fidelidad al reino.⁴⁰ Pero, como ya se anticipado, el matrimonio debió trasladarse a otras ciudades, de manera que se llevaban poco tiempo en Buenos Aires cuando nació su hijo Manuel, el 21 de abril de 1790. Era el menor de cuatro hermanos, siendo los otros Ventura, Carmen Ana y Carmen Rafaela. Es posible que se haya elegido el nombre de Manuel como forma de honrar al padre y al hermano de doña Mercedes, Manuel Calvo de Encalada y Recabarren, tercer Marqués de Villapalma. Señala Vicuña Mackenna sobre los orígenes y carácter de nuestro personaje:

“Blanco Encalada nació (...) noble y aristócrata; pero nació también criollo, es decir, con el virus de esa democracia activa y poderosa que ha cubierto de repúblicas el suelo americano, en odio de un trono extranjero y rapaz. Blanco fue siempre aristócrata de maneras, de fisonomía, de traje, de todas las exterioridades que forman el concepto vulgar del hombre. Pero, en el fondo de su naturaleza, amaba la República por convencimiento, como había amado la independencia por instinto”.⁴¹

El padre de Manuel falleció cuando éste tenía solo siete meses, de modo que prácticamente no lo conoció, siendo la opción de su madre permanecer en Buenos Aires, donde su hijo menor vivió sus primeros años y comenzó su educación. Doña Mercedes ya había enviado a su hijo mayor, Ventura, a España, a continuar su formación, bajo la protección de su hermano Manuel Calvo de Encalada, ya citado. La viuda, quien siguió viviendo en Buenos Aires, había decidido hacer lo mismo con su hijo menor cuando cumpliera doce años, de modo que en 1803, el todavía niño Manuel tendría su primera experiencia con el mar.

Sin duda eran decisiones dolorosas para la viuda, ya que implicaban una separación de sus retoños, pero que dicen mucho sobre su visión acerca del futuro de sus hijos, y de querer darles algo que no se podía obtener en América. Así lo reflexionaba Ventura, en un testimonio sobre su hermano menor, Manuel: “No será fuera de propósito indicar aquí que éste era uno de los infinitos males a

que se condenaba a los americanos, la tiranía intelectual y política ejercida por la metrópoli dentro de sus colonias”.⁴²

Y en efecto, esta actitud de evitar formar élites intelectuales, industrias o trabajadores con cierta calificación en América, también fue causa de que en Chile no hubiese marinos cuando eran más necesarios, al comienzo de las guerras por la emancipación.

Manuel realizó este viaje bajo el cuidado de dos oidores, colegas de su difunto padre, a bordo del buque Infante Don Francisco de Paula, con destino al puerto de La Coruña, Galicia que era, recordemos, la tierra natal de su progenitor. Conjetura el autor Pedro Pablo Figueroa que acaso este viaje “le inspiró el amor a las olas y a las brisas del océano, y quiso ser soldado naval”.⁴³

Llegado a La Coruña, se alojó en casa del Almirante José Joaquín de Bustamante y Guerra, de destacada trayectoria, tanto pasada como futura. En efecto, para ese entonces Bustamante ya tenía su renombre, tanto por acciones de guerra como por la extensa expedición científica que dio la vuelta al mundo entre 1779 y 1784, realizada junto a su camarada, Alessandro Malaspina. Posteriormente, Bustamante seguiría teniendo una carrera tan destacada como controvertida, y nos hemos detenido brevemente en su figura por ser el primer personaje del mundo naval que el casi adolescente Manuel conocería en su vida, un típico representante de la Armada española formado en la época de la Ilustración, con una hoja de servicio a caballo entre dos siglos.

Pero el objeto de su viaje no estaba en La Coruña, sino en Madrid, donde gracias a los contactos de su tío pudo ingresar al Seminario de Nobles para continuar su educación. Gracias a sus maneras finas y distinguidas, Manuel pudo vencer la distancia inicial de sus condiscípulos peninsulares por los criollos americanos y supo ganarse afectos, recibiendo el apodo cariñoso de “Blanquito”,⁴⁴ y recibir enseñanzas de destacados profesores de la época. Allí también –acota Vicuña Mackenna–, tuvo como compañero de estudios al futuro escritor y dramaturgo Ángel de Saavedra, Duque de Rivas, amistad “que fue guardada medio siglo”.⁴⁵ También conoció al Conde de Montijo, padre de Eugenia, futura esposa de Napoleón III y emperatriz de Francia, origen de otra amistad duradera.

No tardaría mucho en evidenciarse su vocación, y en 1805 pasaría a la Academia Náutica de la Isla de León. Si la información de sus años de infancia y juventud es más bien parca, lo referente a este, su período formativo como marino, es realmente escasa, y una de las pocas fuentes disponibles se conserva en un testimonio de Bernardo O’Higgins, de sus años de exilio en Perú. Este, que tuvo dispares relaciones con Blanco, incluyendo momentos de francas diferencias, relataba a su secretario privado, en tono un tanto socarrón, que se había informado que: “durante su aprendizaje el joven Guardiamarina, tuvo que aprender como adrizar, timonear y lanzar el escandallo, pero mostró también gran diligencia en aprender a bailar, a jugar, impresionar a las señoras y cuidarse de su propia persona”.⁴⁶

En 1807, Blanco egresó al servicio de la Armada española embarcándose como Guardiamarina de la cañonera Carmen. Su bautismo de fuego fue en Cádiz, en la acción desarrollada entre el 8 y el 14 de junio de 1808, cuando fuerzas navales y terrestres bajo el mando del Almirante Juan Ruiz de Apodaca, capturaron una Escuadra francesa de seis navíos, en una de las primeras acciones de la guerra contra Napoleón. En la ocasión, el joven Blanco tenía a su cargo un mortero, con el que perfeccionó sus conocimientos de artillería y tuvo su bautismo de fuego, defendiendo con él uno de los accesos al arsenal gaditano de La Carraca, y causando gran daño al enemigo. Su desempeño le valió ser condecorado y ascendido a Alférez de Fragata efectivo.

En casa de su tío (y tocayo) Manuel, conoció también al joven chileno José Miguel Carrera, recién llegado a la Península para incorporarse al regimiento de caballería Farnesio. Acaso este primer encuentro fue importante para el cultivo del germen revolucionario que ambos llevaban.

Siendo ya un oficial naval hecho y derecho, una vez más operaron los contactos del tío Manuel, para recibir un destino que le significara volver a América, como era su deseo. Ahora fue transbordado al Apostadero Naval del Callao, para lo cual se embarcó en la fragata Flora rumbo a Buenos Aires,

donde pudo abrazar a su madre y hermanas, para luego atravesar la pampa y el macizo Andino, rumbo a Chile, antes de seguir al Perú.

Llegaba por primera vez a Santiago, y, por lo tanto, conocía el lugar donde había nacido su madre y pudo también conocer a su otro tío materno, Martín, quien también fue una influencia importante para él. Permaneció en la capital chilena algunos meses. No deja de llamar la atención el hecho que, a la larga, Blanco Encalada haya optado por la nacionalidad chilena, pese a que no conoció esta tierra antes de los 18 años. El historiador Rodrigo Fuenzalida lo explica con una razón que hemos anticipado:

“El hecho que el niño Manuel no haya virtualmente conocido a su padre, por cuya memoria siempre tuvo extrema veneración, hizo que sus más tiernos afectos los vaciase hacia su madre, a cuya vida se consagró por entero”.⁴⁷

Su principal biógrafo complementa este juicio al señalar que, dado el cosmopolitismo que rodeó su cuna, pudo adoptar como patria a la nación que le ofreciese más porvenir; “sin embargo, no titubeó en aceptar como suya la patria de su madre, a la que sirvió como el más amante de sus hijos”.⁴⁸ Esto se evidencia en su epistolario, del que cabe citar, por ejemplo, su carta del 25 de junio de 1809, donde describe en gratos términos la ciudad de Santiago, que acababa de conocer.⁴⁹

El Alférez de Fragata Blanco Encalada llegó al Callao a ponerse a las órdenes del Comandante General de Marina, Joaquín de Molina, su primo hermano y en ese destino lo sorprendió el comienzo de los movimientos revolucionarios en América, en 1810. Diversos autores como los ya citados, están de acuerdo en que, al parecer, para ese entonces las simpatías del joven oficial ya se estaban inclinando por el bando que buscaba la emancipación, aun cuando este proceso se fuese decantando de forma paulatina. Al menos hay un hecho concreto: su tío materno ya mencionado, Martín Calvo de Encalada era simpatizante de este movimiento en Chile, fue miembro de la Junta de Gobierno de 1811, integró el mismo año el primer Congreso, y luego estuvo a cargo de la autoridad ejecutiva provisoria. Ambos mantuvieron un activo intercambio epistolar sobre los acontecimientos en curso.

El hecho es que el Virrey Abascal decidió enviar a Blanco Encalada de vuelta a la Península, entonces en plena guerra entre los ejércitos español, británico y portugués más las guerrillas locales, contra el invasor francés. Pese al buen desempeño del joven Alférez de Fragata, esta orden parecía, más que un destino auténtico, un castigo por sus supuestas ideas subversivas, al enviarlo directamente a la guerra, o bien, una forma de deshacerse de un oficial que podría traerle complicaciones. La historia comenzaba a acelerarse en América; la vida de Blanco Encalada, también.

Al retornar a España se le encomendó el mando de una cañonera como parte de las defensas de Cádiz, pero esta nueva destinación duró poco y, una vez más, influencias mediante, el joven oficial naval pudo arreglárselas para regresar a América, en 1811. Esta vez su destino era Montevideo, a las órdenes del General Francisco Javier de Elío, uno de los jefes destacados que habían hecho frente a las invasiones inglesas al Río de la Plata, y que en ese momento era titular de dicho virreinato; de hecho, pasaría a la historia como el último Virrey. Sus nuevos superiores no tardaron en compartir las mismas sospechas que había tenido Abascal en Perú, y para corroborarlas, se envió a Blanco a cumplir tareas de guerra contra las sitiadas fuerzas patriotas de Buenos Aires, las que este oficial rehusó cumplir alegando relaciones de familia con los revolucionarios platenses. En efecto, se le ordenaba atacar a la ciudad donde había nacido, cosa que su hermano Ventura no duda en calificar de “barbarie”, en sus recuerdos.⁵⁰

Con ello, Elío vio confirmadas sus sospechas, y su decisión fue enviar a Blanco, una vez más, a la Península. Este fue un punto de quiebre, quizá uno de los más decisivos en su vida, ya que en ese momento decidió inclinarse definitivamente por la causa patriota, y lo concretó con una acción de rebeldía: la fuga para cambiarse abiertamente de bando. Ya estamos a mediados de 1812. Si se piensa en aquella coyuntura, en que los conflictos de la emancipación americana estaban aún muy lejos de decidirse, se podrá apreciar lo arriesgado de su decisión: “sacrificando así una carrera brillante, llena de honores, sus bienes de fortuna y todo lo que se puede ambicionar en la vida”.⁵¹

Su capacidad para cultivar buenas relaciones una vez más lo ayudó, puesto que dos damas de la sociedad montevideana primero le advirtieron de la decisión de mandarlo de vuelta a la Península y luego le proporcionaron los medios para escapar. La huida fue simple, vistiendo uniforme y fingiendo un paseo al crepúsculo por los extramuros de Montevideo, pero le esperaba una larga travesía en solitario por Uruguay y Paraguay, antes de llegar a un campamento del Ejército patriota de las Provincias Unidas y luego ser enviado a Buenos Aires.

Pudo haberse integrado a las filas de la milicia de las Provincias Unidas, pero ¿por qué llegó finalmente a Chile? La razón se halla, una vez más, en la familia materna y, más concretamente, en la influencia de su tío Martín Calvo de Encalada, varias veces mencionado. Cuando ejercía como autoridad, en 1811, había despachado para su sobrino el nombramiento de Capitán de artillería en 1812, de manera que si cruzaba la Cordillera no lo aguardaban solamente sus lazos familiares, sino también un puesto en el nuevo Ejército que organizaba el General José Miguel Carrera.

Así, en un acto que, en definitiva, marcaría su opción de hacerse chileno, el oficial de marina Manuel Blanco Encalada partía en febrero de 1813 para asumir un mando de fuerza terrestre, llegando en marzo a Santiago. Justo a tiempo: el 26 de dicho mes había desembarcado en San Vicente una expedición española enviada desde el Perú, al mando del Almirante Antonio Pareja.

Soldado de la Patria Vieja

Al incorporarse a las filas patriotas y ver nuevamente a José Miguel Carrera, a quien había conocido en España, ahora convertido en Gobernante y General en Jefe, asumió el grado de Capitán de artillería que le esperaba, tomando el mando accidental de esta arma. Su primera tarea fue organizar la primera Maestranza de Artillería con que contó Chile, precursora de la actual repartición Fábricas y Maestranzas del Ejército (FAMAE). En concreto, su labor era de apoyo a la naciente arma que era su especialidad, en la reparación y confección de armamento y municiones, contando con la asistencia de Pedro Pascual, un fundidor de la Casa de Moneda. Señala uno de sus biógrafos:

“Muchas veces se vio al ilustre militar, en mangas de camisa y con delantal, como a un jefe de taller dirigiendo a sus obreros, vigilando las fundiciones, trabajando cual un simple artesano”.⁵²

Su ascenso fue rápido, probablemente debido a las circunstancias del naciente Ejército, con un surgimiento lleno de precariedad y carencias, incluyendo el de la escasez de oficiales calificados. De modo que en agosto de 1813 fue ascendido a Mayor y para 1814 ya figura como Teniente Coronel de artillería y, dejando encaminada una maestranza, se dio a Blanco un mando de tropa en campaña.

Las circunstancias no eran fáciles. Tras el desgaste de ambos bandos en la Campaña de 1813, los españoles habían visto revitalizado su esfuerzo de guerra por el arribo de una expedición al mando del Brigadier Gabino Gaínza, que había avanzado desde Arauco hacia el norte y conquistado Talca después de una denodada, aunque inútil resistencia patriota, el 4 de marzo de 1814. Entonces, cuando aún no cumplía los 24 años se le confirió a Blanco Encalada el mando de una división expedicionaria que debía reconquistar Talca. Esta era una abigarrada fuerza de unos 600 infantes, 60 artilleros con cuatro piezas y unos 700 milicianos de caballería, constituida “casi en su totalidad por el peor elemento humano que cabe imaginar”,⁵³ y si bien estaba bien vestida, armada y equipada, estaba integrada en su mayoría por gente de escasa o ninguna instrucción militar y disciplina, y con mandos subalternos incompetentes.

Debía hacer frente a una fuerza española que, en apariencia, no era mejor, y, además, tenía inferioridad numérica. Se trataba de una guerrilla al mando de Ángel Calvo, ex oficial patriota que se había cambiado de bando, y que destacó por su astucia, como lo probaría en el modo que enfrentó a Blanco.

Sabiéndose débil, Calvo envió al inexperto jefe patriota una misiva fechada el 26 de marzo donde inventaba supuestos combates ganados por los españoles que hacían esperar su victoria final, y le planteaba a Blanco que, si persistía en la lucha, le señalase lugar donde podrían batirse sus fuerzas. Esta pretendida invitación a un lance de honor despertó en el joven Teniente Coronel su tan arraigado sentido de caballería, y que por primera vez le jugaría una mala pasada; no sería la última. Esta

era una época en que surgía un nuevo tipo de guerra, la de guerrillas, que había nacido en la cruel Guerra Peninsular contra Napoleón y se había expandido a América con sus nuevas reglas, que podían ser despiadadas y muy alejadas del sentido del honor propio del siglo XVIII.

Blanco respondió aceptando el desafío, eligió un descampado cercano a Quechereguas, allí formó a su división en línea de batalla y quedó esperando un día entero... El reto de Ángel Calvo era solo un ardid para ganar tiempo, a la espera de refuerzos, preparar la defensa de Talca y de paso contar y sopesar el poderío de la fuerza enemiga. Ante la no comparecencia de los españoles, Blanco avanzó con su división hasta Talca, el 29 de marzo, donde entretanto estos habían tenido tiempo de atrincherarse; debía tomar la difícil resolución de atacar o no, azuzado por sus subalternos, y lidiar con la mezcla de ansiedad por entrar en acción e indisciplina que reinaba en su tropa.

Antes de decidir qué hacer nuevamente cometió el error de entrar en contacto con Ángel Calvo, y nuevamente recibió como respuesta una falsa afirmación por parte de este, de contar con fuerzas superiores. Al menos el tiempo gastado le sirvió a Blanco para recibir la noticia de que se acercaban refuerzos enemigos para atacarlo en campo abierto; así, ante el peligro de ser cogido entre dos fuegos mientras tomaba por asalto la ciudad, finalmente optó por retirarse. Entonces se produjo el desastre.

Para ello bastó que tres piezas de artillería enemigas saliesen del atrincheramiento de Talca y comenzasen a hacer fuego. Relata el propio Blanco: “siendo suficiente haber muerto dos hombres para que la Compañía Cívica se empezase a desorganizar vergonzosamente”, y aunque con gran esfuerzo pudo formar de nuevo a su fuerza esta se hallaba, “ya tan cortada toda la gente que aun el ruido de nuestro cañón les hacía echarse en tierra, hasta que no pudiendo mantenerlos en formación, se pusieron en una vergonzosa fuga, observando que algunos oficiales fueron los primeros que dieron el ejemplo”.⁵⁴

La artillería fue la última en resistir, pero su personal también se retiró, y el propio Blanco pudo escapar milagrosamente. Los españoles capturaron 300 prisioneros, y los cañones, municiones, víveres y la mayor parte de los fusiles pasaron a su poder.⁵⁵

Llegado a San Fernando y luego a Rancagua, a duras penas pudo volver a reunir a algunos soldados dispersos, y en su parte oficial pidió él mismo que se le formase un Consejo de Guerra. Este desafortunado bautismo de fuego en la lucha por la causa patriota hirió profundamente al joven oficial de artillería. Aunque la principal causa de la derrota había sido la indisciplina y falta de preparación militar de la fuerza a su mando, su ingenuidad en la conducción de las operaciones solo había contribuido a un resultado inevitable.

Lo concreto es que no se le formuló cargo alguno, y si bien cayó “en cierta desgracia”,⁵⁶ como afirma Vicuña Mackenna, lo cierto es que volvió a su puesto de Jefe de las Maestranzas y Parque de Artillería. Allí siguió sirviendo hasta el Desastre de Rancagua del 1 y 2 de octubre de 1814, tras lo cual intentó huir como muchos patriotas, pero no alcanzó a entrar en la ciudad de Los Andes cuando fue capturado por una partida de caballería enemiga.

Llevado a Valparaíso, fue despojado de sus insignias militares por orden del General Mariano Osorio, cuya decisión inicial fue fusilarlo, debido a que estaba al tanto de su desertión en Montevideo. Para suerte de este, dos oficiales del Regimiento de Talavera lo conocían desde su época de servicio en la Península, e influyeron en el General Osorio, de carácter por lo demás bondadoso, quien le conmutó la pena máxima por el destierro a la isla de Juan Fernández. No por ello éste fue un castigo menor: probaría ser una dura pena, que se prolongaría por más de dos años.

En noviembre de 1814, el ahora ex jefe de artillería del fenecido Ejército de la Patria Vieja partía, junto a otros patriotas connotados como José Antonio de Rojas, Francisco de la Lastra, Ignacio de la Carrera, Juan y Mariano Egaña, José Santiago Portales, Mateo Arnaldo Hoevel y su propio tío, Martín Calvo de Encalada, a la isla - prisión, a bordo de la corbeta Sebastiana. Era el más joven de los 42 desterrados. Él mismo prestaría testimonio de aquellos largos meses, en que los patriotas intentaban olvidar su situación improvisando tertulias o conversaciones, donde los más versados en determinados temas los exponían ante sus compañeros.⁵⁷

Del Cautiverio a la Nueva Marina

Poco después de la batalla de Chacabuco del 12 de febrero de 1817, y con la parte central y norte de Chile recuperada por los patriotas, se pudo realizar el rescate de los cautivos de Juan Fernández por parte del bergantín *Águila*, primer buque de la nueva Marina. Esto se verificó el 24 de marzo, y tras el regreso al continente, se le otorgó a Blanco Encalada el grado de Sargento Mayor y se le confió la organización de una batería de artillería volante (a caballo) del reconstruido Ejército de Chile.

La llegada de una nueva expedición española, al mando una vez más del General Mariano Osorio, en enero de 1818, implicó el inicio de una nueva campaña, que en su inicio replicó a la de 1814, con un repliegue patriota hacia el norte. En esas circunstancias, la artillería de Blanco debió cubrir la retirada del Ejército hacia Talca en dificultosas condiciones; obstaculizada y luego abandonada por la caballería que la acompañaba, se las arregló para hacer fuego, pudiendo contener un ataque de la caballería enemiga.





Bajorrelieve de la batalla de Maipú que forma parte del monumento a Manuel Blanco Encalada en Valparaíso.

Fotografía de Juan Chaura Fredes.

En las afueras de dicha ciudad, en el llano de Cancha Rayada, las fuerzas patriotas fueron sorpresivamente atacadas por el Ejército español, la noche del 19 de marzo. El resultado fue una derrota patriota de envergadura, que implicó no la destrucción del Ejército, pero sí su dispersión y la pérdida de gran parte de sus pertrechos. Una excepción fue la artillería que, bajo el mando ya más experimentado del Mayor Blanco Encalada, pudo conservar su orden y todas sus valiosas piezas, aunque no sin un duro esfuerzo. Así lo relata el propio Blanco:

“En la noche me puse a la cabeza de la división de Las Heras, verificando nuestra retirada hasta Quechereguas. Desde este punto quedé entregado a mí mismo, pues la infantería continuó su marcha que me era imposible seguir, arrastrando doce piezas con caballos y sin comer cerca de 48 horas y teniendo que pasar el Lontué en el cual empleé más de doce horas de fatiga, haciendo yo y mis oficiales hasta las veces de soldados y esperando por momentos ser alcanzados y sableados por la caballería enemiga que debíamos suponer en nuestra persecución”.⁵⁸

Como resultado, se pudo salvar no solo la artillería, sino también la división del General Juan Gregorio de Las Heras, la que, a su vez, fue el eje para la recomposición del Ejército patriota, que pudo esperar en buena forma a los españoles para la siguiente batalla, en las afueras de Santiago. En este sentido lo destacó más tarde el General San Martín, al referirse de un modo más amplio a dicha división después de la sorpresa: “nuestra derecha no había sido incomodada suficientemente y el Coronel Las Heras tuvo la gloria de conducir y retirar en buen orden los cuerpos de infantería y artillería que la componían. Éste era el solo apoyo que nos quedaba a mi llegada a Chimbarongo”.⁵⁹

Probablemente para el Mayor Blanco Encalada, el mal recuerdo que le había dejado Talca en 1814 había quedado en buena parte redimido.

Una quincena más tarde, ambos ejércitos se enfrentaban nuevamente en los llanos de Maipú, el 5 de abril, momento en que la artillería de Blanco seguía integrando la división de Las Heras, y le tocó abrir los fuegos, a las 11:30 horas, para forzar el inicio de la acción. Una vez iniciada esta,

sus piezas apoyaron a su división disparando por encima de los batallones patriotas en avance con especial habilidad, si se considera la poca precisión de los sistemas de puntería de la época.

El General San Martín, que había elogiado genéricamente a los hombres de Las Heras después de Cancha Rayada, ahora se refirió específicamente a Blanco Encalada y su unidad en su parte oficial de esta acción, con referencia a un plano adjunto, aunque confundiendo el apellido del joven oficial con el de su padre: “Una batería de ocho piezas de Chile mandada por el Comandante Blanco Cicerón se situó en la puntilla D. y otra de 4 por el Comandante Plaza en E. F. desde donde principiaron a jugar con suceso y cañonear la posición enemiga”.⁶⁰

Este eficaz tiro, que causó estragos en las filas enemigas, hizo que, después de la decisiva derrota de estas, el Coronel español Ordóñez, quien había asumido el mando en la fase final de la batalla, preguntase quién era el “oficial europeo” que mandaba aquellos cañones. En la última y encarnizada batalla, la conducta de los artilleros de Chile también fue destacada por el General San Martín, en un oficio enviado a O’Higgins, escribiendo: “Así mismo debo hacer presente a V. E. la gran parte que tuvieron las dos artillerías de Chile al mando de los bravos comandantes Blanco Cicerón y Borgoño en el último ataque dado a la casa de Espejo; estas circunstancias que por un olvido natural no tuve presente ruego a V. E. las haga insertar en la Gazeta para satisfacción de los interesados”.⁶¹

Como premio a su desempeño, Blanco fue ascendido a Teniente Coronel efectivo de artillería, el 14 de abril de 1818.

Pocos meses después de Maipú, el 24 de junio de 1818, Manuel Blanco Encalada, retornaba al mar, con su nombramiento de Comandante General de Marina.

Antes de ver en detalle esta nueva fase en su vida, es necesario retroceder ligeramente en el tiempo.

CAPÍTULO III

Curaumilla, el Primer Combate Naval

De forma paralela a la guerra terrestre, con su giro decisivo en Maipú, en el mar el esfuerzo bélico patriota también se hacía presente, con el otorgamiento de patentes de corso y grandes esfuerzos por crear una fuerza naval. No es este el espacio más adecuado para reseñar la gestación de la Marina de Chile hasta la primera campaña de la Escuadra, ya historiada por otros autores de diversas generaciones,⁶² aunque es forzoso siquiera mencionar sus hitos clave, primeramente entre las victorias terrestres de Chacabuco y Maipú.

Ya se ha mencionado al bergantín Águila, capturado a los españoles al recalar en Valparaíso, el 26 de febrero de 1817, como la primera unidad incorporada a la naciente Marina, al que se agregó, por un tiempo, el Rambler, mercante fletado y armado en guerra. Fue puesto al frente de esta flotilla quien sería también el primer Comandante de Marina provisorio, el oficial de origen francés, Juan José Tortel, y si bien sus primeras acciones fueron auspiciosas, con algunas capturas de buques mercantes, esta fuerza aún era insuficiente para enfrentar la situación más inmediata: el bloqueo español, como ya se ha anticipado en el Capítulo II.

En efecto, el 13 de julio de 1817 la fragata Venganza y el bergantín Pezuela, procedentes ambos del Callao, se presentaban en Valparaíso, y si bien se retiraron el día 16, retornaron el bloqueo el 10 de agosto. Tras una nueva retirada y una ausencia de un mes, dicha fragata retornó para restablecer el bloqueo; esta vez, y gracias al sistema de relevos de unidades, este se haría más constante y se prolongaría hasta entrado 1818.

Con la adquisición de los primeros buques para la naciente Marina se evidenció la necesidad de crear una estructura de apoyo en tierra, así como una orgánica. El 22 de octubre de 1817 se había creado la Comandancia de Marina; el 13 de noviembre se había dictado el primer reglamento provisorio y el 5 de diciembre se creaba un Arsenal. Aún faltaba lo principal: una fuerza a flote, una Escuadra digna del nombre de tal. Para ello habría que esperar al año siguiente, pero llegado el momento, esta se formaría con una notable rapidez.

El primer combate y el primer héroe

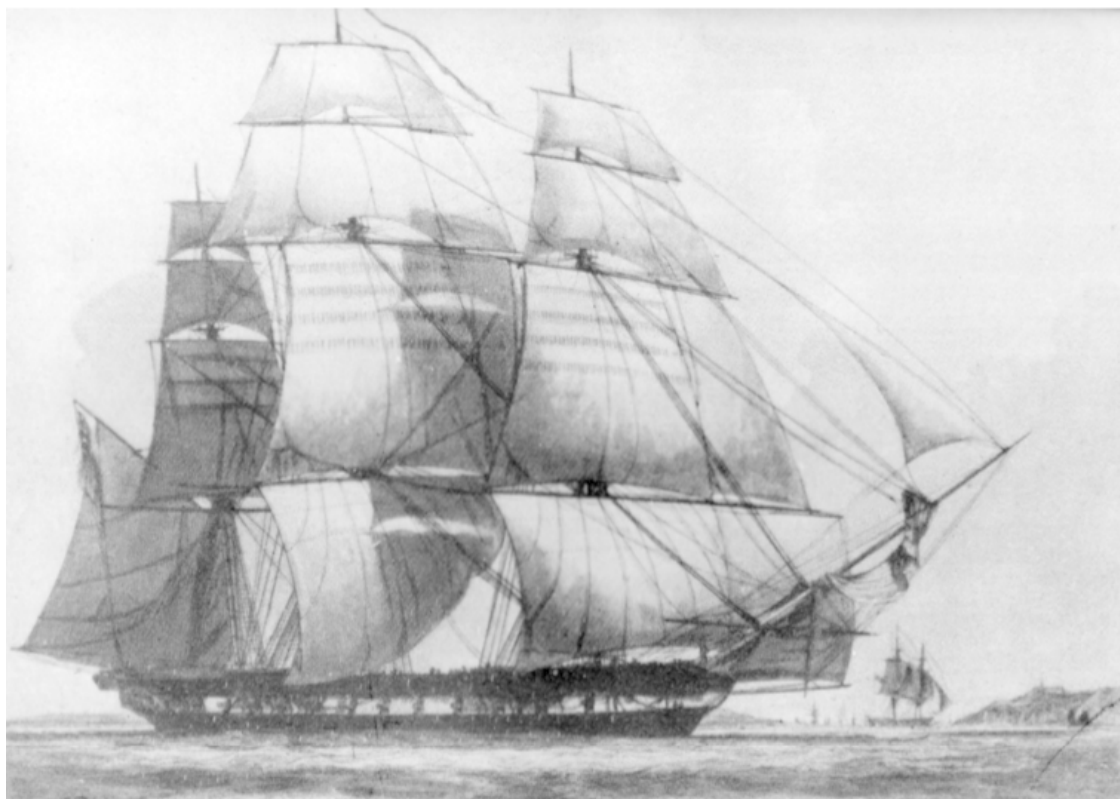
Mientras en el frente terrestre la segunda expedición española al mando del General Osorio había desembarcado en Talcahuano el 5 de enero de 1818, y al llegar el mes de marzo marchaba rumbo al norte, con Santiago como objetivo, la situación estratégica naval no era menos preocupante para los patriotas. En efecto, en el mar los españoles también tenían la iniciativa estratégica, al mantener el bloqueo del puerto de Valparaíso. Este había sido reanudado en enero de 1818, es decir, en paralelo al desembarco de la expedición Osorio, por parte de la fragata Venganza, la corbeta Veloz y los bergantines Pezuela y Potrillo.

Algunos pocos buques mercantes de países neutrales conseguían forzarlo y, en tanto, los españoles se veían obligados a relevar sus buques en vista del desgaste que esta tediosa labor implicaba, aparejado, además, al brote casi inevitable de enfermedades a bordo como el escorbuto. Para los patriotas era imperativo romper el bloqueo, puesto que Valparaíso era el principal puerto de que disponían, el más cercano a la capital, y, además, era vital normalizar su funcionamiento, tanto para revitalizar la economía y el comercio como para recibir los armamentos, buques y demás pertrechos que demandaba el esfuerzo bélico en curso. Por las mismas razones, solo que opuestas, los españoles perseveraron en esta estrategia, en paralelo a la iniciativa que mantenían las fuerzas de Osorio en tierra, y el 3 de marzo de 1818 la fragata Esmeralda reemplazó a la Venganza y los otros buques, salvo el Pezuela, se retiraron al Callao.

El Comandante de la Esmeralda, Capitán de Fragata Luis de Coig y Sansón (1768-1840) era uno de los pocos jefes navales españoles realmente destacados y competentes de las guerras de Independencia hispanoamericanas. Desde el comienzo de su carrera en la Armada española había tenido una activa vida de servicio, tanto en aguas europeas como americanas. En el Caribe; tras la invasión de Napoleón a España había sido destinado a tierra, y combatió en la batalla de Bailén del 19 de julio de 1808, por cuya actuación fue condecorado. De vuelta en el servicio naval, en 1818 era ya un experimentado Comandante y se le había asignado el mando de la fragata Esmeralda en junio de 1815; con ella cumplió comisiones en puertos del norte de África, para luego ser destinado a la costa oeste de América, zarpando el 6 de mayo de 1817 rumbo al Callao.⁶³

Dos días después del relevo de buques españoles, es decir, el 5 de marzo de 1818, la fragata Windham, un mercante armado de la Compañía Inglesa de las Indias Orientales o “inchiman” (deformación de “indiaman”), al decir de los españoles, conseguía burlar a los bloqueadores y fondear el ancla en el puerto de Valparaíso. Lejos de haber recalado a latitudes tan lejanas por un inocente viaje comercial, este buque había sido enviado por el agente al servicio de Chile, José Antonio Álvarez Condarco, con el fin de ser ofrecido a la venta al Gobierno. Llegaba con un armamento de 34 cañones y una tripulación de 192 hombres.

El 4 de abril de 1818, es decir, un día antes de la batalla de Maipú, se concretaba la adquisición de la Windham por parte del Gobierno chileno, gracias a un préstamo otorgado por los comerciantes de Valparaíso; esta fragata sería rebautizada Lautaro y de inmediato se inició su alistamiento para zarpar. Comenzaban así a ajustarse las piezas para un próximo drama en el mar.



Fragata británica de la misma clase de la *Lautaro*. Grabado sobre un dibujo de E. W. Cooke, Londres, 1828, reproducido en el libro *El Poder Naval y la Independencia de Chile*, de Donald E. Worcester.

En efecto, tras la decisiva victoria terrestre en Maipú, los patriotas se sintieron con un nuevo impulso para seguir combatiendo a los españoles, esta vez en el mar. En un principio se pensó destinar a la *Lautaro* a la guerra de corso, pero se priorizó el intentar romper el bloqueo a Valparaíso por las razones ya expuestas, y por el cierto debilitamiento que había experimentado la fuerza bloqueadora, lo que hacía más viable intentar batirla. Además, debe tenerse presente que ya había un cierto número de corsarios operando con patentes otorgadas por el Gobierno.

Completado su armamento de manera medianamente homogénea de 34 a 44 cañones, tenía una oficialidad –extranjera– experimentada, y una tripulación que, asimismo, podría considerarse con una eficiencia solo satisfactoria, de dispar experiencia, compuesta tanto de experimentados marinos extranjeros como de inexpertos chilenos. El Segundo Comandante, el Teniente británico Joseph Argent Turner, había recalado con la fragata desde la India, y el resto de la oficialidad tenía el mismo origen; en cuanto a la tripulación, ahora quedaba conformada por 100 extranjeros y 250 chilenos según lo afirma el militar también británico William Miller, Capitán de artillería, al mando de la guarnición de Infantería de Marina embarcada.⁶⁴

Faltaba todavía un elemento fundamental: un buen Comandante. ¿Cómo procurarse uno? No se le podía hallar en la nueva y aún endeble estructura naval chilena; entonces, ¿dónde buscarlo? La solución fue la que estaba en uso en la época: una reunión de los capitanes de buques surtos en la bahía, simpatizantes de la causa patriota, donde se propuso a la persona que se estimó adecuada. El elegido fue el ex oficial de la Royal Navy, de origen irlandés, George O'Brien, de quien se tienen datos muy escasos.⁶⁵ Se sabe que se desempeñaba como marino mercante en naves de cabotaje en la costa del Pacífico Sur, tras haber sido expulsado de la Royal Navy, por problemas disciplinarios, lo cual no le impediría aprovechar la oportunidad para prestar de nuevo sus servicios a la corona.

Puesto que se encontraba en Valparaíso en 1814, sirvió a las órdenes del Comodoro británico James Hillyar en el combate que libraron el 28 de marzo de dicho año los buques bajo su mando,

la fragata HMS Phoebe y la corbeta HMS Cherub, contra la fragata estadounidense USS Essex, a la salida de este puerto, en el contexto de la Guerra Anglo - Norteamericana de 1812-1814, combatiendo a bordo de la primera. En los años siguientes, O'Brien siguió viviendo en Valparaíso hasta que surgió una nueva oportunidad, esta vez de luchar bajo una nueva bandera, de un país, Chile, que estaba naciendo.

Comenzaba así a planificarse el primer combate naval en la historia del Chile independiente, que resultaría ser un encuentro típico de la época, esto es, un duelo singular entre dos fragatas. Un tipo de enfrentamiento que había dado lugar a numerosos episodios de heroísmo y encarnizamiento durante las Guerras Napoleónicas y la citada Guerra Anglo - Norteamericana, incluyendo el propio combate de Valparaíso donde O'Brien había tomado parte.

Había que intentar forzar el enfrentamiento, evitando la posibilidad de que el enemigo lo rehuyera, y también debía procurarse, naturalmente, obtener una situación táctica lo más favorable posible, que eventualmente favoreciera la captura de la Esmeralda. Para ello se recurrió a un peculiar ardid, aunque por lo demás muy en el espíritu de los recursos empleados en la época. Sucedió que por aquellos días se hallaba en Valparaíso la fragata de guerra británica HMS Amphion, que periódicamente salía a ponerse al habla con los buques bloqueadores, de manera que su presencia se había vuelto familiar para los españoles.

A partir de ello, el Gobernador de Valparaíso, Coronel Francisco Calderón y el Comandante de Marina Juan José Tortel, concibieron la idea de disfrazar a la Lautaro para que se asemejase lo más posible a la fragata británica; así, personal del nuevo Arsenal pintó su casco con el mismo esquema de colores, y se arregló su arboladura de forma asimismo similar. El Comandante de la HMS Amphion, simpatizante de la causa patriota, no hizo mayores cuestionamientos de lo que incluso un historiador naval chileno considera una “burda imitación”.⁶⁶

También debía ser británica la insignia enarbolada por la fragata de O'Brien al zarpar del puerto, a las 14:00 horas del 26 de abril de 1818, de acuerdo a las instrucciones recibidas. No zarpó el bergantín Águila junto a él como era el plan primitivo, sin duda porque parte de su tripulación había sido trasbordada para reforzar a la de la primera.⁶⁷

Siguiendo dichas instrucciones,⁶⁸ O'Brien zarpó y navegó a rumbo de interceptación para dar caza a la fragata Esmeralda, con el objeto de intentar abordarla. Para ello debía dividir a su tripulación y tropa en tres partidas de abordaje: una al mando del Segundo Comandante, Teniente Turner; otra al mando del Capitán Miller, y una de reserva bajo las órdenes del propio O'Brien.

Así la Lautaro navegaba rumbo a la punta de Curaumilla, hacia el primer combate naval de la Guerra de Independencia librado en aguas chilenas. Siguiendo las instrucciones superiores, buscaba el enfrentamiento, asumiendo por primera vez en esta campaña naval un auténtico riesgo, ya que lo que estaba en juego podía llegar a ser muy relevante. Si tenía éxito podía terminar con el bloqueo español, haciendo que el flujo comercial y de pertrechos se facilitase enormemente para la causa patriota; asimismo, si lograba hundir o capturar a la fragata enemiga, ello significaría el cambio en la correlación de fuerzas en el teatro de operaciones, además de significar un enorme aliciente moral para los patriotas.

Por el contrario, si la fragata chilena era hundida o capturada, el golpe material y moral sería igualmente importante, y hubiera significado un claro retroceso en el esfuerzo chileno por crear una Marina de Guerra. Dado el número reducido de unidades con que se contaba o que venían en camino, un buque como este era una pieza fundamental. Por lo tanto, el Comandante O'Brien tenía una misión que era análoga en su importancia y delicadeza, a la que le sería encomendada a Blanco Encalada al mando de la Escuadra Nacional, casi exactamente seis meses más tarde.

El Capitán Miller describe del siguiente modo el pie en que se hallaban su oficialidad y tripulación en aquellos momentos en que se dirigía al combate:

“Esta fragata estaba gobernada principalmente por ingleses; su tripulación se componía de cien marineros extranjeros y doscientos cincuenta chilenos, cuya mayoría no se había embarcado nunca.

Los chilenos deseaban tanto hacer este servicio, que muchos se arrojaron a nado para ir a la fragata. Así que tan diversa, pero entusiasta tripulación se reunió a bordo, levaron ancla y dieron la vela en un estado no correspondiente para batirse con éxito, en un período inmediato. Los europeos acababan de recibir dinero en abundancia, y a pesar de ser muy aficionados, eran los menos borrachos de la tripulación, mientras que apenas había un oficial de marina que pudiese mandar una maniobra en español. Sin embargo, diez horas después de su salida se batió, y bien, la fragata Lautaro”.⁶⁹

En torno a las 04:00 horas del día 27 fue divisada por la Esmeralda, que se hallaba cerca de la punta de Curaumilla. El buque español maniobró para colocarse en facha para esperar a la Lautaro, de manera que, aparentemente, el plan estaba funcionando bien, y a cierta distancia la fragata chilena había logrado ser confundida con la HMS Amphion. Tanto así que O’Brien pudo acercarse y caer por la aleta de barlovento de su objetivo para abordarlo; al estar a tiro de pistola, dispuso izar “súbitamente” el pabellón chileno, afirmándolo con un cañonazo. Apenas terminó esta operación cuando la Lautaro recibió una descarga cerrada de artillería de la fragata de Coig.

Este último ya había ordenado zafarrancho de combate como medida preventiva, enviándole señales de hacer lo mismo al Pezuela. Relata el Comandante español que hacía rato tenía claro que la fragata que enarbolaba pabellón británico buscaba acercarse, “pero fue de manera que, dirigiendo su proa al portalón, me dio a entender siniestras intenciones, por lo cual mandé arribar y descargar el trinquete, no teniendo efecto lo último, gritando al mismo tiempo con la bocina, a que contestó confusamente, continuando desde entonces con su proa sobre mi aleta y ya muy cerca de abordarme con su bauprés”.⁷⁰

Prosigue el parte del Comandante Coig:

“Éste izaba una bandera al tope de mesana, antes de arriar la inglesa, la que me pareció insurgente, por cuya razón mandé hacer fuego, y ella, orzando cuanto le fue posible sin bracear su aparejo, me abordó por la mesa de guarnición de mesana de babor, haciéndome un fuego horroroso de cañón, obús, pedrero y esmeril, de que tenía carronada su borda y cofas, como asimismo de fusilería, presentando más de 200 hombres de abordaje”.⁷¹

Los artilleros de escaso entrenamiento, así como los soldados de marina de Miller, sin duda estaban efectuando un promisorio debut. La colisión entre ambos buques se había dado de tal forma que la Lautaro no se hallaba en la mejor posición para que su dotación saltara al abordaje del buque español. Así lo deja anotado el Capitán Miller, “la primera intención del Capitán O’Brien era haberse puesto sobre el costado, pero habiendo variado de opinión, se corrió sobre la cuarta de popa. El bauprés de la Lautaro cortó el aparejo de mesana del enemigo, y lo dejó colgando de un modo tan incómodo para abordar, que sólo O’Brien con treinta hombres pudieron saltar a la Esmeralda”.⁷²

De hecho, pese a que el Comandante de esta vio abundante gente dispuesta a pasar a su buque, lo cierto es que el número de tripulantes de la Lautaro que efectivamente pudo saltar al abordaje fue reducido por el corto tiempo que ambos buques permanecieron en contacto. En esto el Teniente Turner, coincide con Miller, y así lo expone en su parte oficial:

“El Comandante O’Brien se propuso desde luego dar un abordaje al enemigo, como lo verificó, saltando él mismo con 25 hombres sobre la cubierta de la Esmeralda; pero como en aquel momento se desatracaron ambos buques, no fue posible hacer pasar el resto de la gente destinada a esta empresa”.⁷³



Fragata chilena *Lautaro*, al mando del Comandante George O'Brien, atacando a los buques españoles que bloquean Valparaíso, 27 de marzo de 1818. Reproducción de una ilustración de la época de autor desconocido, de origen probablemente inglés, conservada en el Museo Marítimo Nacional de Valparaíso. Archivo Histórico de la Armada, Repositorio Digital.

En el bando opuesto, el Comandante Coig de la Esmeralda afirma, como ya se ha dicho, que la fragata chilena estaba “presentando 200 hombres de abordaje”, aunque sin precisar si todos ellos pasaron efectivamente a su buque. Solo añade enseguida que: “en este caso, yo tuve que retirarme bajo cubierta, viendo que lo había verificado la gente de batería, del alcázar, castillo y maniobra, después de haber hecho sólo una descarga; no teniendo ya con qué resistir al enemigo, que había saltado sobre cubierta, empecé a hacer fuego de trabuco y pistolas por la boca de escotilla”.⁷⁴ Más adelante en ese mismo parte asegura que los asaltantes ascendían a sesenta.

Lo que sí parece estar claro es que la rapidez del asalto influyó más que el número de asaltantes. Cambiando nuevamente el relato al bando patriota, el Capitán y futuro General Miller destaca la eficacia de sus hombres:

“Los soldados de marina sostuvieron un vivo fuego desde el castillo de proa de la *Lautaro*, que causó una pérdida considerable a la tripulación de la *Esmeralda*, la cual sorprendida y aterrada al ver ya abordada la fragata huyó al entrepuente, y los que habían entrado en ella arriaron la bandera”.⁷⁵

Por su parte, el Teniente Turner corrobora el arrió de la bandera, y asegura que “con todo esto, nuestros pocos marineros fueron bastantes para hacer arriar en la fragata española la bandera, con que había insultado nuestras costas”. Tanto así que en seguida, advirtiendo que el bergantín *Pezuela* intentaba escapar, y como viese que la bandera de la *Esmeralda* estaba arriada, se contentó con enviar un bote con 18 hombres a reforzar los 25 que la habían abordado, y se dirigió sobre el bergantín, “que no pudiendo resistir nuestros fuegos arrió también inmediatamente su pabellón”.⁷⁶

Sin duda que esta acción fue un exceso de confianza que traicionó el criterio de quien estaba en ese momento al mando de la *Lautaro*. En vez de consolidar la presa que parecía capturada, pecó de ambicioso al querer capturar los dos buques bloqueadores sin estar absolutamente seguro de la situación a bordo de la *Esmeralda*, ni de la suerte que corrían sus hombres y su Comandante O'Brien. Y Miller acota: “desgraciadamente a nadie se le ocurrió impedir el que se separasen los dos buques amarrándolos, o inutilizar la fragata apresada cortando las cuerdas de la rueda del timón y arriando las vergas de gavia: un golpe de mar separó las dos fragatas”.⁷⁷ Entonces vino el momento fatal:

Turner se disponía a capturar el Pezuela, cuando vio que la enseña española era nuevamente izada a bordo de la Esmeralda; al advertir, además, que aún no llegaba junto a esta el bote con los refuerzos para la partida de abordaje, debió volver sobre la fragata enemiga.

¿Qué sucedía a bordo de ésta, entretanto? ¿Cuál era la suerte de George O'Brien? Sucedió que los españoles habían recobrado bríos, siendo determinante la energía del Comandante Coig. Retoma éste su relato:

“Yo con mis oficiales de todas clases, comenzamos a arengar a la gente, que se hallaba toda reunida en la batería, para que tomase las armas que habían quedado en la cámara, con intención de defender las escotillas y de desalojar a los enemigos; entonces, aquellos reanimados del terror que al principio les había sobrecogido, por un accidente tan imprevisto, llenos de mayor valor y entusiasmo, empezaron a causarles daños con los tiros y armas que acertaban por las escotillas y claros del combés, en cuya situación permanecemos cerca de tres cuartos de hora”.⁷⁸

De ser relativamente exacto este lapso, se trataría de un combate extremadamente encarnizado y cruento, aún para los estándares de lo que solían ser estos combates por abordaje en la época, que en la práctica pasaban a ser de enfrentamientos navales a virtuales “melées” de infantería con arma blanca, sobre la superficie del buque abordado. Sea 25 o 60 el número de atacantes chilenos, lo cierto es que pronto se vieron en inferioridad numérica ante los españoles que, reorganizados, tenían también la ventaja de dispararles desde las escotillas; en estas circunstancias fue que cayó el Comandante O'Brien, que al ser mortalmente herido habría gritado: “¡No la abandonéis, muchachos, la fragata es nuestra!”. Tal vez poco antes o poco después de su muerte, los españoles izaron nuevamente su bandera.

O'Brien con su sacrificio había sentado un precedente. En efecto, en estricto rigor había desobedecido las instrucciones ya mencionadas, que le ordenaban permanecer con la partida de abordaje de reserva y, por el contrario, había encabezado el asalto de la primera partida, que debía encabezar el Teniente Turner quien, como hemos visto, quedó al mando de la Lautaro. Se sabía ya de su carácter impetuoso que al parecer le había costado su carrera en la Royal Navy, pero al mismo tiempo no debe dejar de reconocerse su gran valor, que tuvo la virtud de alentar a los suyos y desconcertar al enemigo en los primeros momentos.

Por lo demás, pese al desacato de su acto, era práctica común que los comandantes encabezasen abordajes, como lo había hecho el propio Cochrane en la captura de la fragata española Gamo y lo haría en la captura de la misma fragata Esmeralda, posteriormente, en el Callao, el 5 de noviembre de 1820. Otro tanto haría el Comandante Prat en 1879 en Iquique, en uno de los últimos combates con abordaje de la historia naval. En épocas posteriores, George O'Brien, primer héroe naval chileno, ha pasado a un relativo olvido, salvo en círculos de estudiosos, y asimismo, su nombre ha sido dado a algunas unidades de la Armada; no puede decirse necesariamente que con su inmolación sentara escuela, aunque sí dejó un precedente para el futuro.

Volvamos al Teniente Turner, que ahora se veía por la fuerza de los hechos como Comandante de la Lautaro, pero cuya situación pasaba a ser de triunfante a angustiada. Su informe prosigue así:

“Volví luego sobre la fragata, advirtiéndole, que aún no había llegado a ella el bote enviado con el refuerzo, y después de muchas diligencias inútiles para abordarla por segunda vez conseguí poner el bauprés de la Lautaro sobre su popa; pero la muerte del Comandante O'Brien, y el haberse acabado las municiones que llevaron los 25 abordados primeros, fueron las causas de no haber servido este abordaje para otra cosa, que de recoger a bordo a estos valientes marineros. En este estado resolví hacer algunas descargas a la fragata antes de emprender nuevo abordaje y sostuve con ellos un vivo fuego con las miras de proa, haciéndole inmenso daño”.⁷⁹

Siguiendo el contrapunto, el reporte de Luis Coig calza con el de su enemigo, y ambos se complementan. En efecto, el Comandante español señala que este segundo abordaje fue por la aleta de estribor o de sotavento, en el momento en que la marinería chilena había empezado a replegarse, “sobre el alcázar los que se hallaban en el castillo o pasamanos, huyendo del estrago que

les causaban nuestros fuegos, decididos todos a penetrarnos a un tiempo por las escotillas, de suerte que, arrollándolos sobre el coronamiento de popa, tan lejos de verificarlo, trataron de reembarcarse los que restaban con vida, de los cuales la mayor parte cayeron al mar”.⁸⁰

El Comandante de la Esmeralda también coincide con el parte del Teniente Turner, al reconocer que la artillería de la Lautaro le había puesto en apuros:

“Luego que me vi sobre cubierta, traté de apagar el fuego que se había prendido en la obra muerta de la aleta de babor, del alcázar, del jardín y de mi cámara, ocurriendo al mismo tiempo al castillo a dar disposiciones para largar toda vela posible, con el fin de separarme del buque enemigo, para remediar mis averías y ponerme en estado de batirme nuevamente; y aunque tenía cortados muchos cabos principales, como drizas, brazas y escotines, logré en breve, por la actividad de mi gente, marear gavias mayores y juanetes, quedando a la hora libre de sus fuegos, pues no había cesado de batirme a metralla con sus miras, que eran de grueso calibre, y algunas veces con la batería”.⁸¹

Por su parte, el Teniente Turner, afirma que los daños fueron notables: “una gran parte del costado la tenía ya reducida a esqueleto; la proa casi deshecha y la cámara incendiada”; pero entonces, señala, que el bergantín Pezuela enarboló de nuevo su enseña, y comenzó a perseguir el bote con la partida de abordaje de refuerzo, “siéndome ya preciso ponerme en facha para recoger a aquella gente”. Por ello, asegura, ambos buques enemigos pudieron darse a la fuga, y que aunque procuró darles caza con todo el velamen no pudo conseguirlo, “y tuve al fin que ponerme en facha para reparar los daños que había recibido”.⁸²

En tanto, la Esmeralda, que había perdido contacto con el Pezuela, también tenía como prioridad reparar los daños sufridos, lo que suponía alejarse del peligro que significaba la Lautaro. En cuanto las condiciones del viento la favorecieron, Coig gobernó rumbo hacia el sur, fondeando al abrigo de la isla Quiriquina, en Talcahuano, el 30 de abril. Para ese entonces, afirma este oficial, solo contaba con 260 hombres de tripulación, de los cuales “la mayoría eran noveles y sentenciados, además de muertos, heridos y enfermos”.⁸³ Sus pérdidas declaradas ascendían a solo tres muertos y 28 heridos, en tanto que calculaba que la Lautaro había perdido de 80 a 100 hombres, “pues casi todos los que abordaron perecieron”; de ellos, 20 habían caído sobre la cubierta de la Esmeralda y casi todos ellos “eran ingleses o angloamericanos e igualmente el oficial que, por la marca de la camisa, manifestaba serlo; también se halló uno de ellos con la casaca del regimiento número 66 inglés, vestuario que se advirtió en algunos que estaban sobre el castillo del buque enemigo”.⁸⁴

La Inmolación de O'Brien, ¿Victoria o Derrota?

Desde el atardecer del 26 de abril la población y autoridades de Valparaíso habían vivido una angustiosa expectación, acrecentada por el comienzo del combate al amanecer del día siguiente, cuyo ruido se podía escuchar a distancia, pese a que estaba fuera del alcance y ángulo de visión de la población, además de la neblina, que dificultaba la visibilidad. Por lo tanto, solo cabía la espera y paciencia, que se prolongó excesivamente, hasta el día 29, cuando recaló la Lautaro, averiada y con una presa, que no era la Esmeralda, sino un buque mercante.

¿Qué había sucedido entre el final del encuentro del 27 y el regreso a Valparaíso? Lo veremos pronto, pero antes cabe preguntarse si este primer combate naval en regla fue una victoria o una derrota.

Un marco para una breve discusión nos lo dejó el Teniente Turner en un documento donde hace sus descargos, exponiendo las causas de por qué no se pudo capturar la Esmeralda como sigue:

“1. Que habiendo recibido a bordo pocas horas antes de dar la vela, a más de ciento cuarenta hombres, no acostumbrados a ejercicios de mar, y que hablaban un idioma que los oficiales del navío no entendían, y no habiendo lugar por la falta o escasez de tiempo para arreglar nada, y ejercitarlos en los puestos que debían ocupar, lejos de auxiliar de un modo, que hubiese asegurado la empresa y según se debía esperar de su buena disposición y natural valor, si éstos hubiesen sido dirigidos por una disciplina regular, tan sólo causaron desorden y confusión.

2. Que habiendo atacado la fuerza enemiga solamente 15 horas después de zarpar de la bahía de Valparaíso, era este tiempo demasiado corto para establecer el orden y disciplina necesarios para atacar una fuerza superior.

3. La desgraciada circunstancia de haber perdido a nuestro intrépido Comandante O'Brien".⁸⁵

Argumentación, por lo que se ve, simple pero contundente, donde queda de manifiesto que con la premura de las circunstancias, el nivel de entrenamiento del personal no podía ser bueno, pese al valor demostrado. En eso era clave el liderazgo, y si O'Brien había logrado crear el suyo, su prematura muerte fue un factor disgregador. En cuanto al Teniente Turner, ya ha quedado expuesto el reproche a su exceso de confianza en el momento más decisivo que resultó ser fatal; en vez de distraerse con la captura del bergantín Pezuela, debió asegurar la captura de la Esmeralda, apoyando al trozo o partida de abordaje que ya estaba luchando a bordo de esta.

Los analistas navales de la posteridad han encontrado, fuera del heroísmo demostrado, pocas enseñanzas en este combate, salvo que se cometió el error de dividir el objetivo, "y por eso no se encontró la victoria sino moralmente".⁸⁶

Por otro lado, no puede dejar de reconocerse a Turner la presencia de ánimo para asumir el mando de la Lautaro y no solo eso, ya que intentó reanudar la persecución de la fragata española. En cuanto a ésta y al Pezuela, simplemente se retiraron. Las razones pueden ser atendibles y no obedecer solo al combate, sino también al desgaste del largo tiempo pasado en la mar y en el bloqueo, atrición que seguramente estaba llegando a un límite al momento de producirse el enfrentamiento con la fragata Lautaro. La conducta del Comandante Luis de Coig, de sobreponerse al abordaje, repelerlo, evitar la captura de su buque y conducirlo fuera del alcance enemigo ciertamente era la correcta, y mereció justos elogios de sus superiores.⁸⁷



Retrato de George O'Brien de autor anónimo, Sala Bergantín Águila, Club Naval. Archivo Histórico de la Armada, Repositorio Digital.

Pero el hecho más relevante es que los patriotas quedaron dueños del mar. La Armada española abandonó el bloqueo de Valparaíso y nunca más volvería a reestablecerlo. Más aún, es un hecho que a partir del combate de Curaumilla los marinos hispanos perdieron toda iniciativa en el teatro de operaciones del Pacífico Sur, adoptando una actitud defensiva, como se irá demostrando a lo largo de las siguientes páginas.

En otro aspecto, el sacrificio de O'Brien fue clave como ejemplo para forjar un carácter en la naciente Marina de Chile. Pero, además, y en analogía con lo hecho por Prat seis décadas más tarde, no fue mero material para discursos o poesías, sino que tuvo un efecto práctico: la pérdida de iniciativa estratégica española. Quien corrobora esto con especial énfasis no es otro que el General O'Higgins, quien expone así el resultado del Combate Naval de Curaumilla en sus recuerdos:

“La consecuencia inevitable del control del océano así obtenido fue la desaparición de la Escuadra española de la costa de Chile y aunque O'Brien no vivió para entregar a Chile la

Escuadra española como intentaba hacerlo, alcanzó lo suficiente para darle a la Escuadra Nacional la determinación para mantener el imperio que tan galantemente había ganado. Con su sangre liberó la larga costa de Chile de un bloqueo que habría destruido el comercio del país y sin el cual no habría existido una Marina. Por lo tanto, al levantar el bloqueo O'Brien dio al comercio buques y marineros y lo que es de más valor: dio un noble ejemplo que no sólo ha producido un fuerte efecto nacional en la actual generación y que debe continuar ejerciendo una permanente y saludable influencia en las generaciones que aún no han nacido. Nunca, después del combate de Valparaíso, los buques españoles se atrevieron a presentar combate a los buques chilenos".⁸⁸

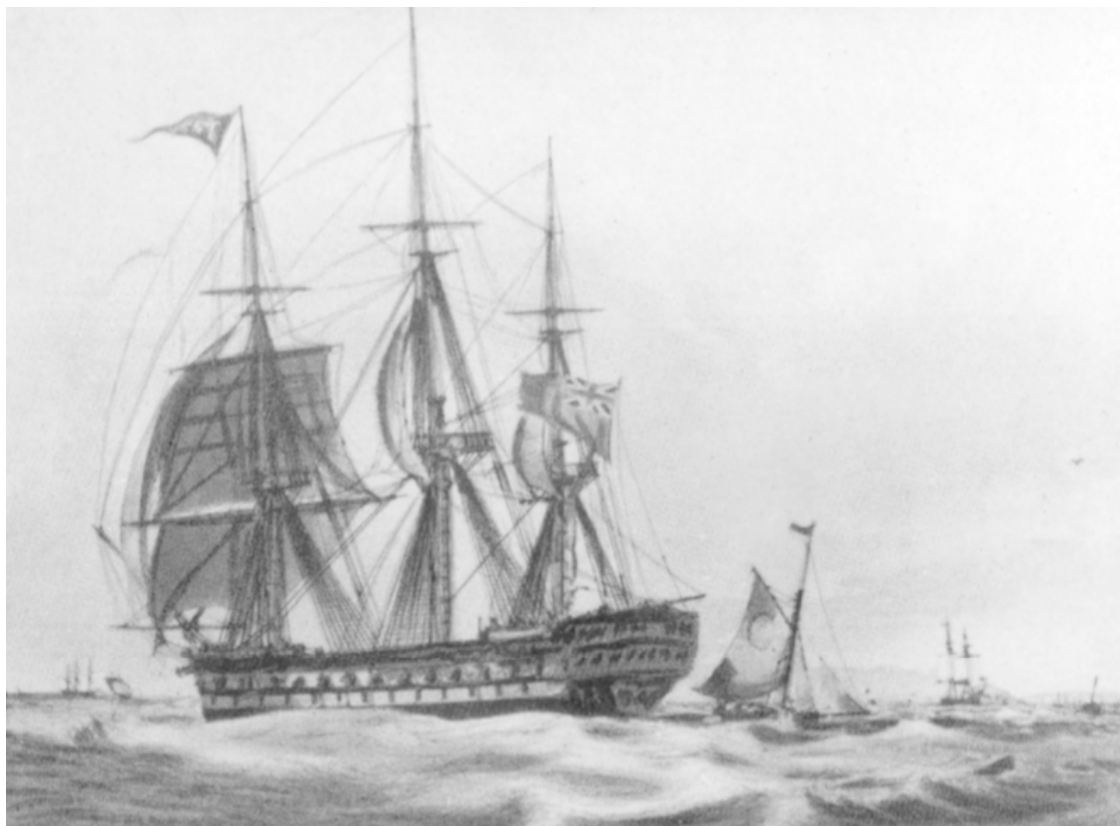
Tratándose de un personaje como George O'Brien, cuyo recuerdo se ha ido diluyendo en el tiempo, resulta significativa la alta consideración en la que le tenía O'Higgins. En las conversaciones con su secretario durante sus años de exilio en el Perú, responde afirmativamente a la pregunta sobre si el combate del 27 de abril de 1818 tenía más importancia de la que comúnmente se le atribuía:

"Chacabuco y Maipú fueron grandes triunfos e igual fue el librado en la cubierta de la Esmeralda y con ellos, los soldados y marinos de Chile siempre sabrán que han de probar ser invencibles y que las libertades de su país serán mantenidas e inviolables aunque el resto del mundo se lance contra ellos. Bajo estas impresiones y tan pronto como las circunstancias financieras del país lo permitirían, pensaba yo erigir en la Punta Valparaíso un magnífico faro que se llamara O'Brien y la punta se llamará Punta Lautaro. Espero en un futuro no muy distante quién gobierne Chile dé comienzo a esta orgullosa y útil obra nacional".⁸⁹

Y ante la pregunta de si él consideraba a O'Brien como uno de los grandes héroes de Chile, respondía también con una afirmación rotunda y con detallado conocimiento de causa:

"Me parece que lo es. No sólo mandó en el primer combate entre un buque de guerra chileno y uno español sino también se ganó en él nada menos que un imperio. Era ese el que dominaba el mar de un tercio del globo, un hecho que no ha sido reconocido de ningún otro modo y hasta se ha tratado de robar al valiente O'Brien de la gloria, como se ha robado a su viuda de las ganancias de su industria, aunque estos ruines ataques han sido completamente rebatidos por su adversario el Comandante de la Esmeralda. Esta admisión que no deja ni una sombra de duda en identificar el individuo cuyas habilidades, coraje y sacrificios obtuvieron para Chile el control del Pacífico. No lo digo yo, lo dice el Capitán Coig y Sansón de la Esmeralda. Lo mismo dice el despacho del Teniente Turner que tomó el mando de la Lautaro después de la muerte de O'Brien".⁹⁰

En suma, pese a ser este un combate singular entre dos fragatas, dada la correlación de fuerzas en dicho teatro de operaciones, sus consecuencias fueron estratégicas, teniendo un efecto relevante en el desarrollo de las operaciones navales en los meses y años posteriores.



Navío británico *Thames*, gemelo del *Cumberland*, rebautizado *San Martín*. Grabado sobre un dibujo de E. W. Cooke, Londres, 1828, reproducido en el libro. *El Poder Naval y la Independencia de Chile*, de Donald E. Worcester.

Habíamos anticipado que la fragata *Lautaro*, al regresar a Valparaíso el 29 de abril de 1818, lo había hecho con un mercante capturado. Se trataba del bergantín español *San Miguel*, procedente de Talcahuano y con destino al Callao, que llevaba a bordo a dos hombres de negocios de gran fortuna, simpatizantes de la causa realista, y que habían aportado recursos para la misma. Resultaron ser un verdadero regalo del cielo para los patriotas. Llevados a la presencia del propio Director Supremo O'Higgins, este los conminó a pagar una contribución en la forma de un fuerte rescate por su liberación, el que pudo obtener con rapidez gracias a su enérgica actitud, con la que consiguió aterrorizar a los cautivos. De inmediato, este monto fue utilizado para pagar lo que quedaba adeudado de los préstamos otorgados al gobierno por la compra de la propia fragata *Lautaro*.⁹¹

De esta manera, casi anecdótica, puede decirse que dicho buque terminó de pagarse a sí mismo, aunque no se puede olvidar que el precio también fue en sangre.

En las semanas que siguieron al combate de Curaumilla, y con el mar momentáneamente despejado de buques enemigos prosiguió el crecimiento de la aún pequeña Marina de Chile, a un ritmo que se iba acelerando.

El 22 de mayo de 1818 arribaba a Valparaíso el navío mercante *Cumberland* (1.350 toneladas, 44 cañones), enviado desde Londres por gestiones del eficaz agente de Chile, José Antonio Álvarez Condarco, al mando del Capitán William Wilkinson. A fines de junio se concretó su compra por parte del Gobierno chileno y, tal y como había sucedido con la *Lautaro*, su Comandante y oficiales pasaron al servicio naval chileno. El *Cumberland* fue rebautizado *San Martín*, y pasó a ser el buque capital de la Escuadra que iba tomando forma.

El 23 de mayo, es decir, al día siguiente del anterior fondeaba en Valparaíso la corbeta *Coquimbo* (450 toneladas, 20 cañones), de propiedad de comerciantes privados que originalmente la

habían adquirido para destinarla al corso, aunque posteriormente decidieron venderla al Gobierno. Posteriormente, el 14 de julio, se le cambió el nombre por el de Chacabuco.

Recapitulando, el poderío naval chileno hacia finales de junio de 1818, al momento de asumir Blanco Encalada la Comandancia General de Marina consistía en el navío San Martín, la fragata Lautaro, la corbeta Coquimbo y el bergantín Águila. También podía contarse con el mercante armado Perla, pero se dudaba de su capacidad para desempeñarse como buque de guerra, y finalmente no fue utilizado como tal. Por lo tanto era una fuerza que, como podrá deducir el lector, a la luz de su experiencia aún escasa y de lo reciente de dos de sus incorporaciones, era heterogénea en su valer material y la preparación de su personal. Completar y elevar el nivel de entrenamiento de las dotaciones y prepararlas para operar en forma coordinada sería uno de los principales desafíos de Blanco Encalada.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.