



Libertador Capitán General Bernardo O'Higgins R., forjador de la Patria. Oleo de José Gil de Castro.

CAPITULO III

EL NACIMIENTO DE LA MARINA NACIONAL

Desde la cuesta de Chacabuco a los llanos de Maipú.

Batalla de Chacabuco.—Actividades de Carrera para adquirir buques.—Consecuencias inmediatas de Chacabuco.—Captura del bergantín "Carmen".—El "Aguila", primer buque chileno.—Liberación de los confinados en Juan Fernández.—Necesidad del dominio del mar.—El bergantín "Araucano".—El virrey refuerza Talcahuano.—Expedición contra la "Sebastiana".—Bloqueo de Valparaíso.—La goleta "Fortunata".—Impulso a la marina y captura de la fragata "Perla".—Audaz acción de la "Fortunata" y el "Aguila" contra la "Venganza".—Combate de Talcahuano.—Nueva expedición española contra Chile al mando de Osorio.—Llegada de la fragata "Windham", su adquisición y bautizo como "Lautaro".—Combate entre la "Lautaro" y la "Esmeralda".

BATALLA DE CHACABUCO.—La suerte de la independencia, perdida con el desastre militar de Rancagua, el que determinó el éxodo del ejército patriota chileno al otro lado de la cordillera, no podía ser indiferente al gobierno argentino, pues todo el continente hispanoamericano combatía por la misma causa. En consecuencia, las provincias del Plata, junto con dar generoso asilo a los emigrados chilenos, no tardaron en suministrar brazos y elementos con los cuales formar un ejército unido que fuera capaz de terminar definitivamente con la dominación realista en Chile.

El general O'Higgins, tan pronto llegó a Mendoza, se puso de acuerdo con el gobernador de la provincia de Cuyo, el coronel mayor José de San Martín y Matorras, para proceder a organizar una expedición destinada a restaurar la patria chilena. Este proyecto fue entusiastamente apoyado por el coronel Juan Martín de Pueyrredón, que desempeñaba el cargo de Director Supremo del Estado argentino.

Estos tres ilustres personajes trabajaron con la mayor actividad, preocupados con la idea, no solamente de libertar a Chile, sino también con la de derrocar el solio de los virreyes del Perú. Pero para ello eran necesarios dos requisitos fundamentales: pasar a Chile y batir allí a los realistas, organizar una escuadra que conquistara el dominio del Pacífico y luego montar una expedición que libertara el Perú.

Fruto de estos desvelos y de tan arduos quehaceres fue la organización de un ejército de 4.000 hombres de las tres armas, que el 17 de enero de 1817 emprendía su marcha hacia Chile, desde su campamento en las cercanías de Mendoza.

Cruzados los Andes, el ejército patriota se encontró con las fuerzas realistas del coronel Rafael Maroto, en la cuesta de Chacabuco, el día 12 de febrero y las batió por completo. Los vencidos se desbandaron en dirección a Valparaíso, para asilarse en las naves allí fondeadas.

* * *

ACTIVIDADES DE CARRERA PARA ADQUIRIR BUQUES.—Cuando el general José Miguel Carrera emigrara a Mendoza después del descalabro de Rancagua, se consideraba todavía como Director Supremo de Chile en exilio, pero San Martín, por informaciones

proporcionadas por sus agentes en Chile, por su convicción de encontrarse ante un hombre superior que seguramente le haría sombra, estimulado por las obscuras maquinaciones de la Logia Lautarina, de la cual Carrera nunca aceptó ser su vasallo y por la manifiesta enemistad entre los generales O'Higgins y Carrera, que podrían malograr sus propósitos, resolvió alejarlo y evitarse así dificultades. Para ello ordenó apresarse en Mendoza a don José Miguel y sus hermanos, así como a sus partidarios más íntimos, y los envió, y esto hay que reconocerlo hidalgamente, con las consideraciones debidas a sus jerarquías, a Buenos Aires.

Don José Miguel, siempre procurando la libertad de Chile, desde esa ciudad apoyó decididamente las actividades desarrolladas por el cura Julián Uribe, uno de sus más estrechos colaboradores en Chile, para alentar y facilitar la expedición del almirante Brown hacia el Pacífico. Pero, como hemos visto, con la trágica desaparición de Uribe en el Cabo de Hornos, esta expedición cambió su misión, para transformarse en una guerra de corso, que si bien era contraria a los intereses españoles, en nada favorecía el espíritu primitivo de la empresa, cual era la liberación de los confinados en Juan Fernández y el ataque a las comunicaciones marítimas realistas en beneficio de la libertad de Chile, primer objetivo político-estratégico para la liberación del Perú, donde se hallaba la masa del poder peninsular en la América del Sur.



José Miguel Carrera Verdugo

No habiendo logrado obtener facilidades del gobierno del Plata, Carrera decidió desplegar sus esfuerzos en los Estados Unidos, donde pensaba formar una escuadra con la cual operar desde el mar en la reconquista de Chile.

Ya, desde Santiago, antes de la caída de Rancagua, Carrera tenía en mente la creación de esta escuadra, como es lógico suponer, pues para vencer a un enemigo con sus principales fuentes de recursos extracontinentales, debía inevitable y obligatoriamente hacer uso del mar para abastecerse y la única forma de evitar su mantenimiento era el control de sus comunicaciones marítimas. El 20 de septiembre de 1814 nombraba comandante en jefe de esta escuadra, antes de formarla, a un marino norteamericano, David Jewett, con el grado de coronel. Este le había sido recomendado, con las mejores intenciones, por sus amigos el cónsul Poinsett y el comodoro Porter, comandante de la fragata norteamericana "Essex", que tan valientemente se batió en Valparaíso contra las británicas "Phoebe" y "Cherub" el 28 de marzo de 1814.

Le dio por escrito instrucciones precisas de buscar dos, tres o cuatro buques capaces de componer parte de una flota, sin reparar en los costos que ello originara, pero sí velando por la calidad de las naves. Decíale, asimismo, que si la próxima acción de Rancagua, que se avecinaba, era desgraciada y no se podrían reorganizar las fuerzas en Chile, en Coquimbo u otra parte, se retiraría al primer pueblo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, sus íntimos aliados, para rehacerse y volver con sus auxilios a una guerra que no abandonaría hasta conseguir la justa e indispensable libertad. Conceptos, como se ve, muy propios de un patriota indiscutible, convencido y dispuesto a jugarse el todo por el todo por la libertad de su patria; de un hombre a quien podría habersele considerado aristócrata en su época y, sin embargo, fue adalid de un pueblo que lo siguió como la primera figura que se levantó como el caudillo sobresaliente de la independencia total de Chile de la dominación hispana.

Mientras, Jewett debía armar en corso cuantas naves fuera posible para hostilizar por el mar al enemigo castellano. Para ello se le extendía la patente correspondiente, dictaba el reglamento que regía este corso y firmaba despachos para la oficialidad de tres buques con los nombres en blanco para ser llenados por el propio Jewett.

Con la misma fecha, Carrera creaba un código de señales por banderas, seguramente asesorado por Porter, pues en el manuscrito se expresan en inglés, para la futura escuadra y describía por sí mismo el uniforme de los oficiales de marina, facultando al comandante en jefe para dar a la marinería y tropa el uniforme que le gustara.(1)

Pero en Buenos Aires las cosas cambiaron. El general salió de este puerto en el bergantín "Expedición" el 9 de noviembre de 1815 hacia los Estados Unidos, donde intentaba reunirse con Jewett para organizar la escuadra; pero éste, cuya residencia habitual era Buenos Aires, ya se había ofrecido a la Argentina, país aliado de Chile, para combatir por la independencia de ella, impulsado, según decía, "por las gloriosas instituciones de los Estados Unidos de América y acostumbrado a defender sus justos derechos en el servicio naval, y al mismo tiempo incitado con un celo entusiástico por la independencia de estas provincias, ofrecía sus servicios en la gran causa de la independencia armando un buque particular de guerra de una fuerza respetable y bajo su inmediato mando, pidiendo la patente necesaria para el apresamiento y destrucción de los buques y propiedades de los enemigos de esas provincias". La patente de corso le fue acordada el 22 de junio de 1815. En otras palabras, o Jewett tomó a la letra las instrucciones de Carrera de armar en corso cuantas naves le fuera posible, o simplemente obró por su cuenta o por influencia de los enemigos de Carrera para solicitar el corso directamente a las Provincias Unidas y, por consiguiente, desligándose del prócer chileno. El barco se llamó "Invenci-

(1) En Apéndices 2, 3 y 4 se señala el texto del despacho de nombramiento de Jewett, las instrucciones correspondientes a ceñirse y el detalle de los uniformes de la marina.

ble" y poco después de zarpar de Buenos Aires fue apresado y Jewett arrestado en Bahía (Brasil) por estar a las órdenes de Argentina, cuyo gobierno no gozaba de las simpatías del rey de Portugal, a la sazón en Río de Janeiro. Poco después quedó en libertad y siguió su curso, devolviendo las patentes en 1817. En 1819 tomó el mando de la fragata "Heróina", buque de guerra argentino y operó en el Atlántico entre las Azores y las Malvinas, capturando varios barcos y guerreando más contra Portugal que contra España. En resumen, da la impresión que a Jewett le daba lo mismo Carrera u otro y sólo fue jefe nominativo de una escuadra chilena imaginaria, mientras ésta no fuera formada por su verdadero gestor, el incansable general Carrera y de ello debemos sentirnos complacidos, pues Jewett hubo de ser relevado de su mando en 1821 por continuas insubordinaciones de sus tripulaciones y si ello le ocurrió en un solo buque, la fragata "Heróina", es fácil deducir que en una flotilla a sus órdenes tales demostraciones de descontento se habrían multiplicado.

Entretanto, y olvidándonos de Jewett, José Miguel Carrera desembarcó en Annapolis el 17 de enero de 1816 y desde ese momento desarrolló en el gran país del norte una actividad extraordinaria. Sin fondos, pues se vio obligado hasta empeñar las joyas de su esposa, y con las dificultades que le imponía el idioma, el cual tuvo que estudiar afanosamente, estuvo en ese país once meses, donde, con la ayuda de Porter y Poinsett y el ex comisario de la fragata "Essex", Mr. John Randall Shaw, se puso en contacto con armadores y vendedores de armas para organizar la expedición naval a Chile. Entró para ello en tratos con otros emigrados de las guerras europeas, el guerrillero Mina, el mariscal Grouchy y los generales Brayer y Claudel. Se entrevistó con Monroe, Secretario de Estado y el propio Presidente de los Estados Unidos, Madison, así como alternó con José Bonaparte, ex rey de España del período napoleónico.

Con todos aquellos contactos, Carrera obtuvo préstamos en dinero, contratación de oficiales y marinos y, por fin, los ansiados buques.

En abril de 1816 Carrera se encuentra en Nueva York y desde allí le escribe a su hermano Luis: "A mí me importa llevar cosas buenas y en mis manos. Todo lo demás es inútil". Y en otra carta: "Más que mi existencia deseo verme otra vez en la empresa. Te olvidas que mis miras son marítimas y nada me dice del estado del Pacífico. Quiero mucho que nuestra libertad empiece por donde empezó nuestra esclavitud". (2)

La flotilla que había organizado se componía de cuatro naves suministradas por la casa de Darcy y Didier: la corbeta "Clifton", la goleta "Davei" y los bergantines "Salvage" y "Regent". La casa Huguet y Tom, de Nueva York, le había ofrecido también la fragata "General Scott", excelente buque de 600 toneladas, con 35 cañones, en 200.000 pesos, que Carrera pagaría en Chile.

La "Clifton" llevaba a bordo 990 fusiles, comprados a 20 pesos y 12.510 libras de pólvora cargadas a 10 reales. El valor de todo el cargamento era de 78.167 pesos y el del buque, de 51.700. Carrera se comprometió a pagar el doble, una vez llegado a Chile. El bergantín "Salvage" y su cargamento de armas estaba valorizado en 165.000 pesos, los que sumados a las cantidades anteriores y al valor de la "Davei" y el "Regent", llegaba a cerca de medio millón de pesos, sin contar el precio de la "General Scott". En resumen, el costo de la expedición llegaba al millón de pesos "Portentoso resultado conseguido en un país exclusivamente mercantil por un hombre que había tenido que vivir casi de limosna desde la salida de su patria". (3)

Con esta escuadra se proponía Carrera limpiar el Pacífico de buques españoles, atacar a Chile por mar, ayudando de este modo a la expedición que se internaría por la

cordillera y en seguida marchar sobre el Perú para concluir con el poder de los virreyes y poder cimentar sobre bases sólidas la libertad de América. (4)

Por fin partió Carrera el 3 de diciembre de 1816 en dirección a la bahía de Chesapeake, con su corazón radiante y plebérico de orgullo. Era el día más feliz de su vida. Había superado todos los obstáculos y logrado un milagro por los solos recursos de su genio. (5)

El 5 de diciembre, la "Clifton" se alejaba de los Estados Unidos con rumbo a Buenos Aires, con treinta oficiales y los marineros y artesanos necesarios. Días después zarpó al mismo destino la goleta "Davei". El "Salvage" lo hacía el 2 de enero de 1817. Los otros barcos no hicieron el viaje. El 5 de febrero, Carrera entraba a la boca del Plata e inmediatamente supo que el ejército libertador había partido a Chile. El momento tan ansiado de doblar el Cabo de Hornos había llegado, con su oportuna expedición marítima para cooperar al ejército y asegurar el éxito de la campaña con el apoyo naval.

Pero el destino le jugó una mala pasada. Su ánimo confiado y entusiasta habría de estrellarse contra las ocultas intrigas de la Logia Lautarina y la voluntad tenaz y fría de los sostenedores de la trama indigna que se fraguó contra él.

Puso sus buques a disposición del Director Supremo Juan Martín de Pueyrredón, hombre de profunda amistad con San Martín y O'Higgins, quien le notificó que no era posible la continuación del viaje. Aún más, la mala voluntad del capitán de la "Clifton", Davey, atajó la ejecución de su tentativa de zarpar de inmediato a Chile. Los oficiales, cansados de la mar y recelosos de las intrigas que se desarrollaban en tierra, pedían a gritos se les permitiese desembarcar. Carrera no pudo evitarlo y el 13 de febrero bajan todos a la playa, alojándolos éste de su propia cuenta en una quinta de los alrededores.

Allí llegaron las intrigas y en breve surgió la deslealtad y la desunión y asomó la ingratitud. Se ofrecía grados a unos, se inflaba en otros con negras calumnias a las intenciones de Carrera y, por último, se amenazaba a los leales.

El prócer, penetrado de la trama inicua dispuesta en su contra, resolvió desobedecer la orden de Pueyrredón y en un transporte de ira llegó a decir, ante extranjeros, "que de grado o por fuerza arrancaré sus buques de las balizas de Buenos Aires e iré al Pacífico a cumplir sus compromisos". (6)

Esto fue inmediatamente denunciado por el coronel francés Dauxion Lavaysse que, de íntimo confidente se transformó en infame delator. En consecuencia, Carrera fue arrestado por Pueyrredón. Se había dado cima a la maquinación.

El Director Supremo, estando Carrera arrestado, entró en tratos con los armadores para adquirir las naves para la Argentina.

No nos detendremos en los sucesos posteriores ocurridos al desventurado general; pero sí debemos destacar su extraordinario celo por la organización de la expedición marítima, que revela su alta concepción estratégica. Si no hubiese existido aquella trama infame, la primera escuadra nacional se debería a José Miguel Carrera; ella habría ahorrado ingentes sacrificios posteriores y habría adelantado la formación de aquella que más tarde hubo de crearse, sirviendo de núcleo anticipado con esos buques perfectamente armados. Seguramente el curso de la historia hubiera cambiado si, junto a la invasión por tierra del ejército libertador, se hubiera podido realizar esta expedición marítima que pretendió el infortunado general, pero que las pasiones humanas, las intrigas y otras manifestaciones personales, así no lo quisieron.

* * *

(2) Miller Collier op. cit. pág. 216.

(3) El ostracismo de los Carreras. Vic. Mackenna, pág. 78.

(4) Carrera. Revolución chilena. - Ambrosio Valdés, pág. 136.

(5) Vic. Mackenna. op. citada pág. 80.

(6) Vic. Mackenna. op. citada pág. 85.

CONSECUENCIAS INMEDIATAS DE CHACABUCO.—La noticia del desastre de las fuerzas virreinales en Chacabuco produjo enorme alarma entre los realistas de Valparaíso, la cual aumentó con la aparición de numerosos fugitivos, quienes comenzaban a llegar empavorecidos. Vefanse las calles, las plazas, paseos y playas llenas de soldados y familias afectas al rey, turbados y amedrentados, formando un tan enorme alboroto que no pudo ser contenido, ni por el gobernador Villegas, ni por la tropa a sus órdenes. El desorden y la confusión eran tan dominantes que no fue posible impedir que ella fuera aprovechada en uno de los buques surtos en la bahía, la fragata "Victoria", capitán Vargas, en la cual se hallaban varios militares patriotas condenados al destierro a las islas de Juan Fernández. Ellos se sublevaron bajo el influjo y ascendencia de dos eminentes oficiales: Santiago Bueras y José de los Santos Mardones, quienes ganaron los botes para ir a tierra y dar más pábulo al tumulto, ya incontenible. No tardó en presentarse el derrotado coronel Maroto con el propósito de reunir a los soldados fugitivos, pero, no pudiendo tampoco dominar el desorden y dominar el pánico, se embarcó con intención de irse a Talcahuano, plaza aún realista, en la fragata "Bretaña", en la noche del 13 de febrero. El comandante Paige, de esta nave, ordenó dar la vela a las once naves al ancla en el puerto, repletas de soldados y numerosos civiles con sus familias, saliendo fuera del puerto. A pesar de ello, una gran cantidad de soldados realistas quedaron en tierra, los que, en medio del desorden, no alcanzaron a embarcarse, y se entregaron, por tal motivo, a toda clase de excesos en la población.

Al día siguiente, Maroto insistió en dirigirse a Talcahuano, pero una junta de guerra celebrada a bordo de la "Bretaña", resolvió hacer rumbo a El Callao. El 19 recaló el convoy en Huasco en demanda de algunas reses y de otras provisiones, con cuyo objeto desembarcó Maroto con 200 hombres, logrando apoderarse de algún ganado; pero tuvo que reembarcarse precipitadamente, al saber que las milicias del distrito se movían para atacarlo; por ello no alcanzó a recoger a 40 de sus soldados.

El 27 de febrero fondeaba el convoy en El Callao.

* * *

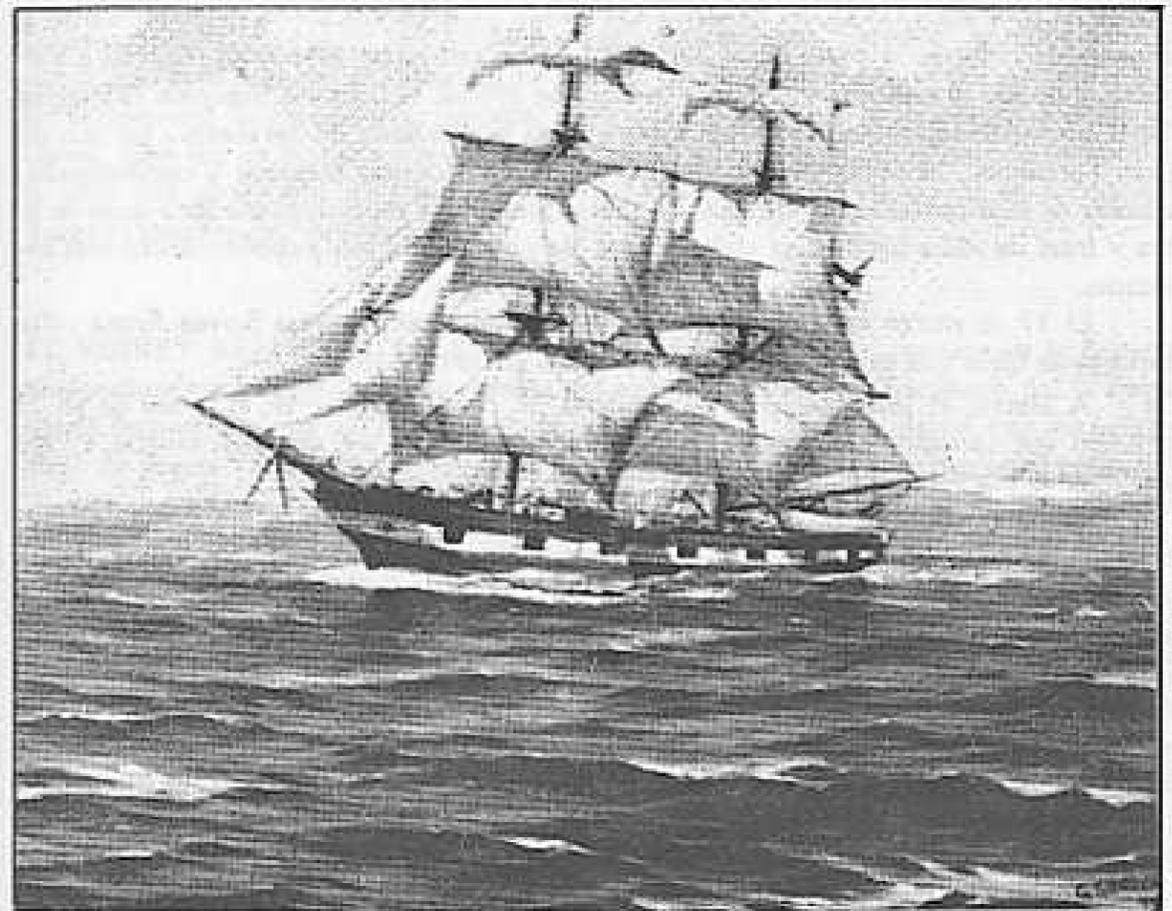
CAPTURA DEL BERGANTIN "CARMEN".—En esta misma fecha, el general O'Higgins, hecho cargo del gobierno del Estado, nombraba gobernador político y militar de Valparaíso al teniente coronel Rudecindo Alvarado, natural de la ciudad de Salta.

Mientras tanto, el comandante Juan Manuel Cabot, despachado del campamento de Mendoza, con una regular división de ejército, había atravesado la cordillera por Illapel y batido a los realistas en Barraza, el 9 de febrero, entrando luego victorioso en La Serena, en los mismos días en que el grueso de la expedición libertadora hacía su entrada triunfal en Santiago.

El 28 de febrero recaló en Coquimbo un bergantín sobre el cual se fueron encima los patriotas. Era el "Carmen", que había salido de Valparaíso conduciendo al Perú parte de los fugitivos de Chacabuco y que se había separado del convoy. Ese buque lamentablemente jamás fue aprovechado por los patriotas.

* * *

EL "AGUILA" : PRIMER BUQUE CHILENO.—El 26 de febrero entraba inocentemente a Valparaíso y fondeaba en la solitaria bahía, un bergantín de cabotaje español, engañado por la bandera de su patria, que expresamente se había mantenido enarbolada en el castillo de San Antonio. Las autoridades patriotas se apoderaron tranquilamente del buque. Llamábase éste "Aguila", de 220 toneladas, ex "Eagle", nave contrabandista británica que había sido capturada por las autoridades españolas. Su capitán era José Anacleto Goñi.



El "Aguila", primer buque propiamente de guerra chileno.
Oleo de Grossmacht.

De inmediato dispuso el gobierno se le armase y tripulase convenientemente para perseguir a las embarcaciones enemigas que se acercaran a la costa.

Se dio el mando del bergantín a don Raimundo Morris, joven marino irlandés que servía en el Ejército de Los Andes como oficial de artillería (7), y se nombró segundo comandante a otro oficial patriota, Pedro de la Cruz. Como pilotos se embarcaron los marineros británicos Santiago Hurrell y Juan Young. La dotación del "Aguila" quedó formada por cuarenta y tres hombres de tripulación, de los cuales veinticinco eran extranjeros, especialmente ingleses, únicos que merecían la confianza del gobernador, y dieciocho chilenos. Como ellos se embarcaban en una aventura incierta, exigieron se les adelantase un mes de sueldo antes del zarpe, a lo cual el gobernador hubo de acceder, pues ello no era una petición muy exagerada. Así se les dio cincuenta pesos a los oficiales y veinte, quince o doce a las tripulaciones, de acuerdo con sus respectivas plazas, con la excepción del comandante, el teniente Morris, quien recibió, a cuenta, veinticinco pesos, mientras el gobierno decidía cuáles serían sus emolumentos definitivos por los servicios que debía prestar.

Respecto del armamento, el diligente gobernador Alvarado logró reunir dieciséis carronadas de las cuales se desprendieron proporcionalmente los diversos buques surtos en la bahía y con ello el bergantín quedó convenientemente equipado para su misión de controlar la costa. Era necesario, sí, aumentar su tripulación para poder hacer frente en buena forma a cualquier acción naval que pudiera presentarse.

* * *

LIBERACION DE LOS CONFINADOS EN JUAN FERNANDEZ.—El "Aguila" zarpó y después de recorrer la costa hasta San Antonio sin encontrar novedades, regresó a Valparaíso, donde lo esperaba una nueva misión. En efecto, el Director Supremo O'Higgins había dispuesto se aprestara el bergantín para una misión hasta de dos meses a las islas de Juan Fernández, llevando víveres para alimentar a doscientas personas y conduciendo, además de la tripulación, veinticinco cazadores armados y municionados para dejar en la isla y traer de allí a los ilustres chilenos que Marcó del Pont tenía confinados en esas soledades.

El 17 de marzo salía el "Aguila", enarbolando, según expresa Barros Arana: "la bandera de Chile que había usado nuestro ejército en 1813 y 1814".

A Morris, el joven teniente de artillería, le cupo, como se ve, el honor de ser el primero que comandara un buque de guerra chileno. Pasa a ser, en consecuencia, en los anales de la marina de guerra, el más antiguo de sus capitanes.

Llevó a Juan Fernández al coronel realista Fernando Cacho, prisionero de Chacabuco, comisionado para entenderse con el gobernador de Juan Fernández, capitán Francisco Angel del Cid (8) sobre el embarco de los confinados. Al cabo de siete días, fondeó el bergantín en la rada de San Juan Bautista. Accediendo el gobernador a la intimación del teniente Morris, mediante la garantía de no ser tratado como prisionero, se embarcaron 78 ciudadanos ilustres que con patriótica resignación habían sufrido dos años de destierro. Se embarcaron también el gobernador, la guarnición, los empleados, los presidiarios y demás habitantes de la isla, quedando ésta completamente despoblada. Entre los 78 sufridos confinados venía el sargento mayor de artillería Manuel Blanco Encalada, el futuro comandante en jefe de la escuadra, que en breve habría de formarse.

El 25 de marzo, por la tarde, zarpó el bergantín con rumbo a Valparaíso y, no obstante haber tenido dos días de viento contrario y calmas, desembarcó en Valparaíso el 31 de ese mes a los desterrados, en medio del justo júbilo de sus familias y la alegría de toda la población.

* * *

NECESIDAD DEL DOMINIO DEL MAR.—O'Higgins, con clara visión del porvenir, había exclamado después de la brillante victoria de Chacabuco: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos en el mar". Es porque comprendía meridianamente la necesidad imperiosa de contar con el dominio del mar para lograr la libertad del continente. Chacabuco no podía ser la definición de la lucha emancipadora, si en cualquier instante desde el Perú o Chiloé se podría organizar una expedición realista que amagara esta victoria y amenazara con nuevos desembarcos en un litoral tan extenso y sin ninguna protección marítima, como lo es Chile.

Es por ello que desplegó gran actividad para lograr su propósito de enviar una expedición naval al Perú, para lo cual era necesario crear una marina de guerra. Con este fin, envió a Inglaterra al capitán de ingenieros José Antonio Alvarez Condarco y a Estados Unidos de América a Manuel Hermenegildo Aguirre, quienes partieron de Buenos Aires, con el amplio apoyo del gobierno del Plata, con el encargo de hacer construir o comprar buques y contratar oficiales de marina, para proceder a la formación de la escuadra chilena. El propósito del gobierno era servirse, mientras tanto, de los barcos que se logaran apresarse al enemigo, o de aquellos que se consiguiese arrendar. También se pensó en comprar algunas de las diversas naves extranjeras que comenzaban a llegar a Valparaíso.

* * *

EL BERGANTIN "ARAUCANO".—En los primeros días de abril de 1817 había recalado ingenuamente al puerto de San Antonio el bergantín español "Carmelo" y, naturalmente, había sido apresado por el subdelegado del puerto. Venía procedente del Atlántico, con un cargamento de mercaderías surtidas, cuya venta produjo un buen ingreso al erario nacional. Este era un buque viejo y de poca utilidad. Sin embargo, no se trepidó en instalarle unas seis carronadas para incrementar la incipiente marina de guerra en formación. Tomó el nombre de "Araucano".

* * *

EL VIRREY REFUERZA TALCAHUANO.—El virrey del Perú, Joaquín de la Pezuela, profundamente indignado por la derrota del ejército realista en Chacabuco, había despachado inmediatamente a Talcahuano a la fragata "Veloz", de 32 cañones, con los bergantines de guerra "Potrillo" y "Pezuela", de 18 cañones cada uno. No habiendo permitido que desembarcaran las tropas que había llevado a El Callao el convoy de la "Bretaña", las puso a las órdenes del coronel Antonio Morgado y las hizo salir poco después en cinco buques, confiando el mando de la escuadrilla al teniente de navío Simón Landoño, con destino también a Talcahuano, a reforzar a las fuerzas que mantenía el coronel José Ordóñez. Este desempeñaba, por orden de S. M., el cargo de intendente de la provincia de Concepción y estaba dispuesto a hacer frente a las tropas patriotas que, a la sazón, lo sitiaban.

Los buques mencionados, con excepción del bergantín "Justiniano", que se atrasó, entraron en Talcahuano el 1º de mayo, encontrando allí a la fragata "Venganza", de 44 cañones y a los tres buques despachados anteriormente, la "Veloz", el "Potrillo" y el "Pezuela".

En la mañana del 5, salió el coronel Ordóñez para atacar a la división patriota del coronel Juan Gregorio de las Heras, que había ocupado la ciudad de Concepción; pero luego de unas cuantas horas de combate en el cerro del Gavilán, tuvo que replegarse sobre el puerto, sin haber podido vencer a los insurgentes, no obstante el cañoneo de las lanchas con que lo ayudaba, desde la playa de Penco, el teniente de navío Luis Pardo y los oportunos auxilios de tropa que recibiera en medio del combate, del capitán Tomás Blanco Cabrera, del teniente Landoño y del capitán de puerto, alférez de navío Pedro Fernando Tavira.

Al tener las fuerzas del virrey más que suficientes buques para mantener el bloqueo de la plaza de Talcahuano, sitiada a la sazón por O'Higgins, éstos podían hacer continuos viajes hacia el norte y bloquear además Valparaíso ejerciendo actos de hostilidad sobre buques que hicieran comercio con este puerto.

* * *

EXPEDICION CONTRA LA "SEBASTIANA".—Desde mediados de junio comenzaron a verse a lo largo de la costa buques sospechosos, especialmente en Valparaíso; unas veces parecía que recelaban de entrar al puerto, manteniéndose en observación, otras, se acercaban y luego se hacían a la vela hasta perderse de vista.

El 1º de julio se presentó en Valparaíso la corbeta "Sebastiana" y al llegar a tiro de cañón hizo un disparo y luego se alejó. El gobernador Alvarado ordenó de inmediato se armase y alistase para salir en persecución del buque enemigo, una escuadrilla de tres bergantines: el "Aguila", cuya tripulación, licenciada después de su viaje a Juan Fernández, se estaba completando por su comandante Morris: el "Carmelo" o "Araucano", y el "Rambler". Este último era un barco mercante norteamericano cuyo capitán lo había ofrecido para formar parte de la expedición, con tal que el gobierno le indemnizase su

(8) Al gobernador Carabantes, había sucedido el capitán don José Zúñiga y a éste el capitán Cid.

valor en caso de pérdida, así como sobre el pago de una cantidad de cobre en barras que llevaba en su bodega y que estaba terminando de cargar en la bahía. Montaba el "Rambler" cuatro carronadas, pero, como tuviera cabida para dieciocho, se completó su armamento con ocho que se tomaron de la fragata de comercio "María" y el resto, del parque de municiones de la plaza.

Como era natural en aquellos tiempos, era necesario gratificar a las tripulaciones de estos bergantines, en su mayor parte extranjeros, a quienes no se les podía exigir demasiado patriotismo. En esta forma, Alvarado ofreció ocho mil pesos si era tomada la presa y en el caso de batirse y retirarse sin ella, sólo dos mil.

Mediante estas ofertas, muy generosas para aquella época, pudo el gobernador reunir en unas cuantas horas la gente de mar que le hacía falta y dejar los buques listos para hacerse a la vela el mismo día 1º de julio.

El mando de la flotilla se confió al capitán del puerto, teniente de marina Juan José Tortel, capitán mercante francés que residía en Valparaíso desde muchos años y que en tiempos del gobernador Alós, mandaba como capitán corsario el bergantín "Jesús María", encargado de perseguir las naves extranjeras que hacían el contrabando. Este se había identificado con la causa de la revolución desde 1813, y lo habremos de ver más tarde ocupar en el gobierno de la marina importantes puestos, los que desempeñó con celo y desprendimiento.

Asimismo, en junio de 1826, Tortel figuró como diputado suplente al Congreso Nacional, por el Departamento de Valparaíso.

A las nueve de la noche del mismo día 1º de julio, Tortel aparejaba la flotilla en demanda de la "Sebastiana" u otro buque enemigo de los que se acercaban con frecuencia a Valparaíso; pero llegaron hasta Talcahuano sin haber avistado a ninguno, llegando de regreso a Valparaíso el 7 de julio con el "Rambler", buque jefe de la flotilla, y el "Carmelo" o "Araucano". Dos días después se le incorporaba el "Aguila".

* * *

BLOQUEO DE VALPARAISO.—No había transcurrido una semana, cuando el 13 de julio, la fragata "Venganza", al mando del capitán de navío Tomás Blanco Cabrera y el bergantín "Pezueta", cuyo comandante era el teniente de navío Ramón Bañuelos, se mostraban a las puertas de la bahía. El "Pezueta" se acercó más de lo acostumbrado, como para reconocer las baterías del puerto y luego se replegó a la "Venganza", permaneciendo ambos buques a la vista hasta el 16, día en que se perdieron en el horizonte.

Como es fácil observar, el virrey del Perú relevaba permanentemente sus naves en el bloqueo de Valparaíso, amenazando así con la ruina su precario comercio. Ello obligaba, entonces, a rechazar los barcos bloqueadores, aún cuando la reciente expedición hubiera tenido tan pobre resultado y su organización tan dispendiosa. Pero para ello había que afrontar nuevos gastos y compromisos que no estaban al alcance del gobernador Alvarado y por tal razón éste consultó al gobierno, quien lo autorizó a vuelta de correo para armar dos o tres buques mercantes, a los que el Estado afianzaba en su valor y cargamento.

Estos episodios de avistarse los buques españoles y luego perderse de vista se repitieron varias veces durante los meses siguientes, y en los cuales no dejaron de filtrarse unas cuantas naves extranjeras que burlaban fácilmente el bloqueo o lograban escapar de los cañones de los buques españoles, entrando a toda prisa al fondeadero en Valparaíso.

Con la autorización del gobierno, Alvarado alistó nuevamente el "Aguila", el "Rambler" y la fragata mercante inglesa "María", fletada para el efecto. El "Carmelo" o "Araucano" no estaba en condiciones de volver a prestar servicios.

El 10 de agosto aparecían nuevamente frente a Valparaíso los barcos españoles. El capitán Tortel, jefe de la flotilla patriota, que se hallaba presto para la acción, apare-

jó, abandonó el fondeadero y favorecido por una fresca brisa del sur partió resueltamente al encuentro del adversario. Este, que permanecía con sus velas en facta, al observar la actitud de los buques de Tortel, amolló en popa alejándose. Las naves chilenas siguieron de cerca al enemigo, pero, desafortunadamente, al forzar el "Rambler" la vela para un acercamiento más rápido, se le quebró la verga del trinquete y ello obligó a su comandante y jefe de la flotilla a regresar al puerto con sus buques, no habiendo conseguido más que producir la retirada de las naves del bloqueo.

* * *

LA GOLETA "FORTUNATA".—El 22 de septiembre se incorporó a la flotilla patriota la goleta "Fortunata", recientemente construida por don Simón Barrios en el astillero de la Nueva Bilbao, hoy Constitución, por cuenta de unos comerciantes españoles apellidados Chopitea, y que el gobierno, a instancias del gobernador Alvarado, había mandado confiscar. Su propio constructor la llevó a Valparaíso. Esta goleta, de sólo 50 toneladas, se armó en guerra y se puso al mando de un capitán inglés, Juan Santiago Hurrell, que era, a la sazón, piloto del bergantín "Aguila".

* * *

IMPULSO A LA MARINA Y CAPTURA DE LA FRAGATA "PERLA".—El desarrollo comercial que empezaba a adquirir el puerto de Valparaíso con el arribo de naves mercantes, a pesar del bloqueo español —lo que no era raro, pues éste no podía ser cerrado sino a distancia por la escasez de naves de que disponía el virrey— hizo notar al gobierno que ya no escaseaban elementos para la organización de las fuerzas de mar y por ello se podía dar mayor impulso al ramo de la marina y con tales propósitos nombró con fecha 1º de octubre, gobernador político y militar de Valparaíso al coronel Francisco de la Lastra, quien, en razón de haber sido oficial de la armada, comenzó a dedicarse con todo acierto a atender los asuntos referentes a ésta.

Su gobierno tuvo un feliz estreno.

* * *



Ministro José Ignacio Zenteno.



Coronel Francisco de la Lastra.

Meses antes, el 6 de mayo, habían zarpado de Cádiz con destino a Arica, las fragatas españolas "Esmeralda" y "Perla", acompañando a cinco transportes que conducían ochocientos hombres del bizarro regimiento de Burgos, doscientos lanceros y otros tantos artilleros, para complementar las fuerzas virreinales del Perú.

La fragata "Esmeralda", construida en Mahón, islas Baleares, en 1791, primitivamente con 24 cañones, montaba ahora 44 y era mandada por el capitán de fragata Luis Coig; la fragata transporte "Perla", armada con 16 cañones, era la misma que los patriotas emplearon en 1813 contra la "Warren" y que una indigna traición arrancó de sus manos.

Al doblar el Cabo de Hornos, fuertes temporales pusieron en serios apuros a la expedición y la "Perla", impelida por el mal tiempo, se encontró separada del convoy. Después de sufrir mil contrariedades y escaseándose los víveres, el 8 de octubre se hallaba en las inmediaciones de Valparaíso, cuando repentinamente recibe una brusca descarga.

Era el "Aguila", comandante Morris, que la intimaba rendición.

Su capitán, José Antonio Chapartegui, no se halló capaz de resistir, pues los setenta y seis individuos de tripulación que llevaba se encontraban en su mayor parte abatidos por las enfermedades y penalidades de tan larga navegación y se rindió de inmediato.

El valioso cargamento que traía la fragata consistía en ferretería, fusiles, ropa y medicinas, de todo lo cual, parte se aprovechó para el servicio del ejército y de la marina y el resto fue vendido.

La intención de Morris, una vez capturada la fragata, era continuar al acecho de los demás transportes que suponía vendrían en igualmente precarias condiciones; pero, como había salido del puerto sin su tripulación completa, se vio en la imposibilidad de marinar sus presas al mismo tiempo que custodiar los prisioneros, en número muy superior a la dotación del "Aguila" y por ello, contra su voluntad, hubo de regresar a Valparaíso escoltando a su única nave prisionera.

Una vez entregada ésta a las autoridades del puerto y completada su dotación, Morris se hizo a la vela al día siguiente de su arribo, pero no tuvo éxito en su nuevo cruce-ro y volvió a su fondeadero.

* * *

AUDAZ ACCION DE LA "FORTUNATA" Y EL "AGUILA" CONTRA LA "VENGANZA".—Cuatro días después, el 12 de octubre de 1817, apareció acercándose a Valparaíso la fragata "Venganza". Al instante se ordenó al "Aguila" aparejar y salir a su encuentro. Al mismo tiempo que el bergantín voltejaba en la boca de la bahía, la goleta "Fortunata" salía y se estacionaba un poco al norte de la punta en la cual se alzaba el fuerte de San Antonio y cuando la "Venganza" estuvo a tiro de su cañón de 24, disparó sobre ella, mas la fragata, que seguramente no pensaba empeñarse en una acción de artillería, viró sin responder y comenzó a alejarse.

El "Aguila" la siguió y una vez a la distancia conveniente, rompió el fuego sobre ella con su cañón de proa. Esta vez la "Venganza" orientó su aparejo y cayó sobre el bergantín, pero en lugar de aumentar sus velas, las acortó. Esta maniobra, que para los observadores de tierra parecía un acto de poca resolución de la fragata enemiga, no era otra cosa sino la intención de recibir al "Aguila" en son de combate, solo, sin la cercanía de la "Fortunata", pero Morris, comprendiendo la jugada y hallándose muy separado de la goleta, volvió a cañonear a la poderosa enemiga mientras viraba en dirección al puerto para atraerla y poder atacarla con la ayuda de la pequeña goleta y las baterías de tierra. La "Venganza" también apreció claramente la maniobra y puso rumbo de retirada.

Al día siguiente, en la mañana, nuevamente apareció la fragata española, pero esta vez acompañada de dos corbetas y con ello las fuerzas chilenas se hallaban en manifiesta inferioridad e incapacitadas para hacerles frente.

Se pensó entonces en armar la "Perla", recién apresada, pero al reconocerse que su casco estaba en mal estado e incapaz, por el momento, de combatir, se desistió de este propósito.

Sin embargo, a pesar de su superioridad, las naves españolas no iniciaron acción ofensiva alguna y se alejaron del puerto.

Se armó entonces convenientemente la "Fortunata" como cañonera y se mantuvieron los buques sólo como fuerzas de defensa del puerto y para proteger la entrada de las naves de comercio, que frecuentemente burlaban el mal sostenido bloqueo español.

Cumpliendo empeñosamente el gobernador Lastra los deseos del Estado de que no se molestase al comercio español y se distrajese la atención del virrey mientras demoraban en llegar los elementos navales pedidos a Inglaterra y los Estados Unidos, se dedicó a la organización y equipamiento de buques corsarios, de los cuales nos ocuparemos más adelante.

* * *

COMBATE DE TALCAHUANO.—Mientras tanto, el coronel Ordóñez continuaba sosteniéndose en Talcahuano mediante los auxilios de tropa, víveres y municiones que le podía enviar el virrey del Perú. Había logrado organizar y adiestrar la guarnición, así como montado bien las baterías del puerto, circundando la población con fosos, bastiones, pali-zadas y trincheras, para defenderse contra los ataques del ejército patriota del general O'Higgins que lo sitiaba.

En la bahía tenía a sus órdenes lanchas cañoneras y las corbetas "Veloz" y "Sebastiana" y contaba además con la "Venganza" y el "Potrillo", siempre que el bloqueo de Valparaíso así lo permitiera. Más tarde recibió el auxilio de la goleta "Motezuma". Esta había sido construida en los Estados Unidos, de 200 toneladas y armada con siete cañones. Llevaba como comandante al alférez de navío Carlos María García del Postigo (9). Esta goleta había sido destacada por el mes de septiembre, a expedicionar sobre el golfo de Arauco e isla Santa María, teniendo después que zarpar el 9 de octubre para el Perú, en demanda de recursos para sostener el sitio que estrechaban los patriotas. La goleta llegó a El Callao el 22, cuando hacía dos días que el virrey había despachado con ese fin a la fragata "Palafox" y a los bergantines "Pezuela" y "Potrillo".

En uno de los ataques de los patriotas, el 25 de noviembre, este último bergantín se trasladó con algunas lanchas cañoneras a la bahía de San Vicente, para ofender uno de los flancos del ejército sitiador. La artillería patriota contrarrestó esos fuegos, viéndose obligado el bergantín a retirarse.

Impaciente el general O'Higgins por la prolongación del sitio, dio la orden de dar un asalto simultáneo en toda la línea de circunvalación, encargando la dirección del ataque al mayor general Miguel Brayer, un francés que había militado con bravura bajo las águilas de Bonaparte hasta obtener el grado de teniente general.

En las primeras horas de diciembre soplaban con violencia el viento norte que hacía imposible la salida de los buques fondeados en la bahía y, aprovechando la obscuridad de la noche, las tropas se movieron en línea de ataque. El comandante Ignacio Manning, con 5 lanchas cañoneras tripuladas por hombres de arrojo, rompió sus fuegos sobre una cañonera y lanchones enemigos en el fondeadero de San Vicente, defendido por el teniente de fragata José Butron, logrando hacer varar a uno de los lanchones que mandaba el ofi-

(9) Hijo del capitán de fragata de la Armada Real don Isidoro García, marqués del Postigo, y de doña Manuela Bulnes, tía del alférez de cazadores a caballo don Manuel Bulnes, que a la sazón se encontraba en el ejército sitiador y que un cuarto de siglo más tarde llegó a ser Presidente de la República. El alférez del Postigo, educado en España, había tenido ocasión de encontrarse en las campañas marítimas de principios de siglo.

cial Ignacio Lerzundi, luego pasó a cuchillo a muchos de sus tripulantes y capturó un cañón de 18 libras, viéndose en seguida obligado a retirarse, abrumado por el fuego de mar y tierra que le echó a pique una lancha. Entre tanto, la primera división del ejército, mandada por el coronel Las Heras, atacaba la batería de la izquierda, salvaba los fosos y penetraba hasta las empalizadas en que se parapetaban los enemigos. El coronel Conde, con su división, amagaba por el frente y el valiente Freire hacía brincar su caballería por la brecha abierta por la primera división.

La artillería realista mantenía un cañoneo sin cesar. Los asaltantes, con sus columnas diezmadas, no cedían en su empuje y hubo momentos en que los realistas estuvieron a punto de asilarse en las naves. Era aquello un tronar continuo y prolongado, un fuego sostenido que resplandecía en medio de una densa obscuridad.

Al despuntar la aurora, el combate se hizo más recio con el nutrido fuego de la "Venganza" y de las lanchas del fondeadero, teniendo los patriotas que replegarse a su campamento con pérdida de 326 hombres y numerosos heridos.

Ordóñez se había batido heroicamente, asistiendo en persona a los puntos amagados. Aunque su pérdida fue también considerable, la resistencia fue bien sostenida y digna de sus antecedentes militares.

* * *

Dos días después de tan porfiado combate entraba a toda vela a la bahía de Valparaíso la fragata "Minerva" capturada por la expedición corsaria de James y Mackay, quienes la habían apresado con su valioso cargamento el 24 de noviembre en Arica y de la cual hablaremos más detalladamente en la correspondiente oportunidad.

* * *

NUEVA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA CONTRA CHILE AL MANDO DE OSORIO.—La "Minerva" trajo la noticia que se alistaba una gran expedición organizada por el virrey del Perú con destino a Chile, la que probablemente ya había zarpado.

Inmediatamente el gobierno comenzó a hacer los aprestos necesarios para resistir la mencionada expedición, cuyo desembarco, según versiones propaladas, podría ser en los puertos de Huasco, San Antonio o Talcahuano. La noticia fue transmitida a los cantones de la costa con prevención de retirar al interior todos los recursos que pudieran servir al enemigo y alistar tropas para la defensa de los puertos. En Valparaíso, donde el coronel Francisco Calderón, por renuncia de De la Lastra, se había hecho cargo del gobierno político y militar en los últimos días del año 1817, se alistaban a toda prisa las baterías del puerto y se completaba la tripulación y el armamento de los buques de la flotilla, a la cual se incorporó la "Minerva", como transporte.

El general O'Higgins, disparando sus últimos fuegos sobre la plaza de Talcahuano, se puso en marcha con el ejército del sur hacia el Maule el 4 de enero de 1818. De todas partes acudían tropas y todo Chile se hacía soldado y con el arma preparada esperaba al nuevo invasor.

De esta manera, 9.000 hombres a las órdenes de los generales San Martín y O'Higgins se encontraron listos para defender la patria.

* * *

El 8 de enero de 1818 fondeó en Valparaíso, procedente de El Callao, la fragata de S. M. B. "Amphion", comandada por el comodoro Guillermo Bowles. Ella había zarpado de Chile el 1º de noviembre anterior conduciendo al Perú al sargento mayor de caballería Domingo Torres, comisionado aparentemente para ajustar una tregua y canjear algunos

prisioneros; pero, en realidad, para informarse sobre las medidas que el virrey se proponía llevar a cabo contra los insurgentes de Chile, debiendo, además, dicho comisionado entenderse con algunos patriotas del Perú sobre asuntos relacionados con la independencia de ese país.

Bowles y Torres confirmaron la noticia de la proyectada expedición, agregando que su desembarco debía ser en Talcahuano.

En efecto, el 4 de enero, cuando O'Higgins levantaba el campamento del ejército del sur, comenzaron a avistarse varios buques en Talcahuano. Era la expedición del brigadier Mariano Osorio, que contaba con 3.500 hombres aguerridos, llegados recientemente de España y que había zarpado de El Callao el 11 de diciembre en los siguientes buques:

Fragata de guerra "Esmeralda"	:	44	cañones	160	hombres
Navío mercante fletado "Aguila"	:	20	"	35	"
Navío mercante fletado "Milagro"	:	18	"	35	"
Navío mercante fletado "Begoña"	:	18	"	30	"
Id. "San Juan Bautista"	:	18	"	30	"
Fragata id. "Gobernadora"	:	16	"	20	"
Fragata id. "Comercio"	:	12	"	23	"
Fragata id. "Presidenta"	:	12	"	20	"
Fragata id. "Castilla"	:	12	"	20	"
Fragata id. "Bizarreña"	:	12	"	25	"
<hr/>					
Total 10 buques	:	182 cañones y		398	hombres

Desembarcaron las tropas expedicionarias el 5 de enero, en medio de los vítores de la guarnición y del estruendo de la artillería con que el valiente Ordóñez saludaba al nuevo jefe que venía a reemplazarlo, después de un año de su heroica resistencia mantenida en Talcahuano.

Osorio reunió en tierra 5.000 hombres veteranos y luego emprendió su viaje hacia Santiago, habiendo despachado a la fragata "Veloz" y a la "Esmeralda" para reforzar el bloqueo de Valparaíso, que mantenía la "Venganza", auxiliada alternadamente por los bergantines "Pezuela" y "Potrillo". En Talcahuano quedó solamente la corbeta "Sebastiana".

Pero esta fuerza que bloqueaba Valparaíso fue paulatinamente debilitándose.

En efecto, el jefe de la escuadrilla bloqueadora, Blanco Cabrera, viéndose escaso de víveres, tuvo que despachar a El Callao a la "Veloz", la que llegó allá el 13 de febrero, habiéndose cruzado con el buque que los traía. Un mes después, el 11 de marzo, la "Veloz" era despachada desde El Callao hacia el norte para perseguir a los corsarios que operaban a la sazón en esas aguas y que paralizaban el comercio de cabotaje ejerciendo toda clase de agresiones sobre la costa, llegando su osadía hasta establecer cruceros en la misma boca de El Callao.

El 3 de marzo, la "Esmeralda" reemplazaba definitivamente a la "Venganza", cuya tripulación, así como la del "Potrillo", se hallaban atacadas de escorbuto, por lo que abandonaron el bloqueo.

Las naves españolas que ahora bloqueaban Valparaíso, la "Esmeralda" y el "Pezuela", estaban bien mandadas y llevaban expertas tripulaciones. El capitán de fragata Luis Coig y Sansón, comandante de la "Esmeralda", era un hombre prestigiado y reconocido como valiente y excelente profesional. El no creía en los aprestos navales que hacían los odiosos, miserables e infelices insurgentes, a quienes miraba con altanero desprecio. Por su parte, el comandante del bergantín "Pezuela", teniente de navío Ramón Bañuelos, era considerado como un oficial muy meritorio.

LLEGADA DE LA FRAGATA "WINDHAM", SU ADQUISICION Y BAUTIZO COMO "LAUTARO".—Los buques que sostenían el bloqueo a menudo debían abandonar su vigilancia, ya fuere por razones del viento reinante que los alejaba o por misiones de exploración o reconocimiento de caletas vecinas. En una de estas ausencias, llegó al fondeadero de Valparaíso, el 5 de marzo, la fragata mercante inglesa "Windham", de 850 toneladas. Ella había pertenecido a la Compañía de las Indias Orientales y gracias a las gestiones del agente de Chile en Londres, José Antonio Alvarez Condarco, había partido hacia el Pacífico para ofrecerse en venta al gobierno chileno recientemente constituido, que estaba organizando su escuadra.

Con tal propósito, la "Windham" venía armada con 34 cañones de 24 y 18 libras, siendo capaz de montar hasta 58, y con 192 hombres de tripulación.

* * *

Mientras se hacían los trámites necesarios para comprar este buque para el gobierno de Chile, en los cuales tomó parte activa el coronel Tomás Guido, delegado de la Argentina, ocurrían graves sucesos al ejército patriota y ello hizo que la compra se acelerara.

En efecto, a mediados de marzo el ejército de Osorio ocupó Talca y poco después, en la noche del 19 al 20, cuando el general San Martín ordenaba una evolución, el enemigo cayó de sorpresa sobre las fuerzas patriotas y las desbandó. Fue la sorpresa de Cancha Rayada.

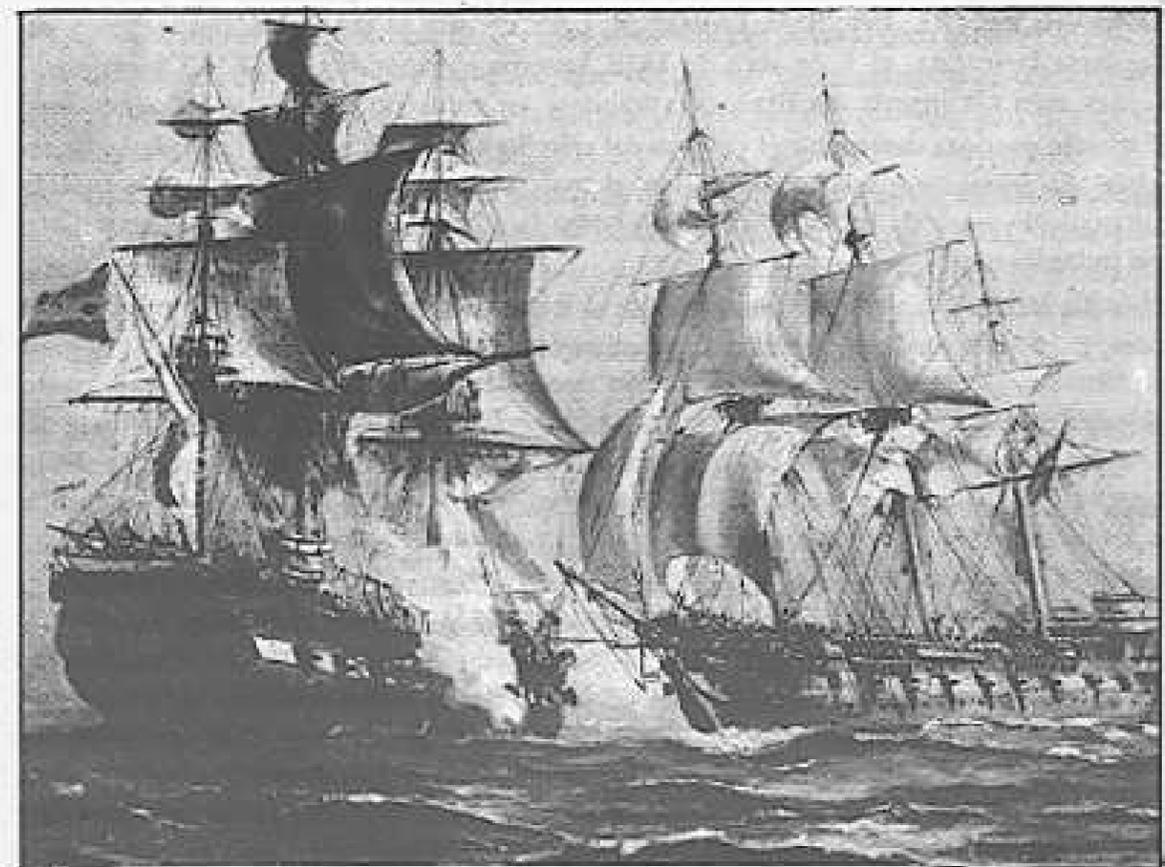
Sin embargo, a pesar de la consternación del vecindario, que creían concluida la patria, San Martín y O'Higgins, reuniendo los tercios dispersos y sin desesperar por este descalabro, reorganizaron el ejército y antes que volver a una nueva emigración, resolvieron esperar al enemigo en las cercanías de la capital.

* * *

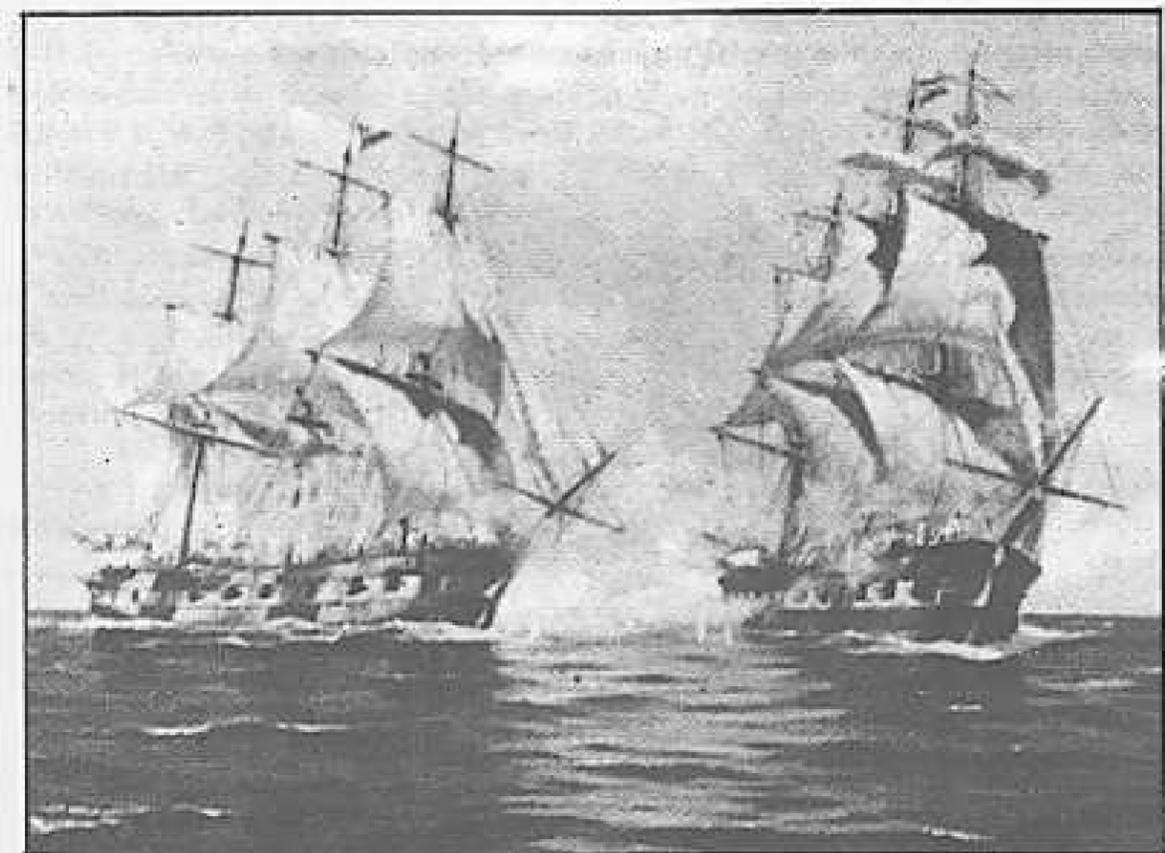
El 4 de abril, la "Windham" se compraba en 180.000 pesos, con la ayuda de 75.000 pesos del comercio de Valparaíso. Su armamento se elevó de 34 a 44 cañones de 18 y 24 libras y con lancheros, marineros mercantes, pescadores, jornaleros chilenos y parte de la dotación del bergantín "Aguila", se le completó 350 hombres, la mayor parte de los cuales se embarcaba por primera vez. Entre la dotación, como guarnición, se embarcó una compañía de artillería capitaneada por el oficial inglés Guillermo Miller, quien posteriormente habría de distinguirse en las más audaces acciones de la guerra de la independencia.

La "Windham" fue bautizado "Lautaro". Se hizo cargo del buque como comandante el ex teniente de la marina real británica, de la cual fuera separado por faltas a la disciplina, Jorge O'Brien, natural de Irlanda, joven de menos de treinta años de edad, quien se hallaba en la costa ejerciendo el comercio de cabotaje. Llegado a Chile como piloto de un barco mercante, se encontró de paso por Valparaíso en los días en que tuvo lugar el célebre combate entre la "Essex", de los Estados Unidos y la "Phoebe" y "Cherub", de Inglaterra. Entusiasta y valiente como era y viendo inminente el encuentro, el ex teniente O'Brien no vaciló en solicitar un puesto voluntario a bordo de la "Phoebe", obteniéndolo. Su comportamiento en esa nave mereció una mención especial de su comandante al Almirantazgo (28 de marzo de 1814. (10)

(10) Los oficiales de la "Lautaro", todos extranjeros, eran: José Argent Turner, ex piloto de la misma fragata cuando llegó a Valparaíso, ahora teniente 1º; Guillermo H. Waller, teniente 2º; Samuel Fawcoker y Juan P. Howel, tenientes 3ºs.; Guillermo Mathews, teniente 4º; Juan Lee, primer piloto; Juan F. Robinson, segundo piloto y Juan Barton, contador. Capitán de la guarnición, Guillermo Miller. En calidad de agregado, el primer teniente del bergantín "Aguila", Nataniel Bell, norteamericano. (A este oficial se le ha llamado también Vélez, Beely o Belv).



Combate entre la "Lautaro" y la "Esmeralda".
Oleo de Somerscales. Colección particular.



Combate entre la "Lautaro" y la "Esmeralda". 29 de abril de 1818.
Oleo de Garmacht. Club Naval de Valparaíso.

COMBATE ENTRE LA "LAUTARO" Y LA "ESMERALDA".—Un día después de adquirirse la fragata, el 5 de abril de 1818, tronaba el cañón en Maipú, y Osorio y sus huestes eran totalmente derrotados, retirándose en completa confusión a Concepción. El triunfo patriota determinó el colapso del ejército peninsular en Chile; pero la lucha no había aún terminado; faltaba conquistar el mar para cortar el camino a nuevas fuerzas que pudieran venir de España o del Perú, como también para asegurar el comercio libre con todas las naciones.

La intención inicial del gobierno fue destinar la fragata "Lautaro" en misiones de corso, pero la irritante presencia de los buques castellanos bloqueando Valparaíso le hizo cambiar de parecer, pues, cualquiera acción exitosa contra ellos, disponiéndose ahora de mayores medios, podría dar como resultado una preponderancia clara del gobierno revolucionario en el mar. "Siendo el objeto más interesante del gobierno en este día" —decía el general O'Higgins al gobernador de Valparaíso, en oficio de 20 de abril— "la captura de los buques de guerra españoles "Esmeralda" y "Pezuela", únicos que han quedado en el bloqueo de Valparaíso, después de haberse retirado la "Venganza" por el mal estado en que se hallaba, es preciso facilitar de todos modos la salida de la fragata "Lautaro" y del bergantín "Aguila", por cuya razón se le recomienda a U. S. active todas las diligencias que ocurran, para el pronto despacho y habilitación de estos buques. Se franquearán para su tripulación todos los marineros que los capitanes pidiesen, así como a los agentes ingleses y americanos de la "Lautaro" se les proporcionará el dinero necesario para la habilitación de este buque, tomándolo de la tesorería del Estado, o recibéndolo por empréstito, en el caso preciso".

Para estos propósitos, O'Higgins encargó a Tomás Guido la organización del golpe de mano proyectado.

En la bahía estaba al ancla la fragata inglesa de guerra "Amphion" con la insignia del comodoro Bowles, entusiasta partidario de la causa patriota, así como también la corbeta norteamericana mercante "Ontario", capitán Jaime Biddle.



Capitán James O'Brien

Como la "Amphion" salía periódicamente a la mar a ponerse al habla con los buques bloqueadores, que voltejaban a cierta distancia del puerto, para atender los reclamos que surgían respecto del comercio que hacían sus connacionales, el comandante Coig de la fragata "Esmeralda" se había familiarizado con las frecuentes apariciones del barco inglés.

De esta circunstancia se procuró sacar el mejor partido. Para ello, Guido, el gobernador Calderón y el capitán de puerto y comandante interino de marina, Juan José Tortel, idearon que la "Lautaro" se disfrazara lo mejor posible, acomodando su arboladura, velamen y pintura del casco de modo que pudiese ser confundida con la "Amphion". Todo esto se hizo a la luz del día en el convencimiento, seguro, que la población, naturalmente indiferente a las actividades rutinarias de los buques, pasaría por alto estas medidas que no indicaban una idea predeterminada, como asimismo, que las naves españolas, distantes, no podrían darse cuenta de la verdadera intención de ellas.

El comodoro Bowles no hizo cuestión alguna de aquella burda copia de su nave.

Por fin, a las dos de la tarde del 26 de abril de 1818, la "Lautaro", con la bandera chilena en el tope de mesana salía del puerto sin ser vista por los barcos españoles. (11)

Entre las instrucciones que recibió el comandante O'Brien se le indicaba que formara tres partidas de abordaje, la primera a cargo del teniente Turner, la segunda, del capitán Miller y la tercera, en reserva, a sus propias órdenes, si el conflicto exigiera su arrojo personal. Asimismo, se le instruía en el sentido de mantenerse a distancia de la costa sin ser visto por las naves enemigas, para, una vez preparado para el abordaje, que era el objeto principal, navegar en busca de la fragata enemiga y, apenas alcanzara a divisarla, izara bandera y gallardete de los usuales en la marina de guerra inglesa y con estas insignias le diera caza, hasta aproximársele, y, arriándolas entonces súbitamente, mandara izar el pabellón de Chile, afirmándolo con un tiro de cañón y cargara a todo trapo sobre la "Esmeralda", abordándola resueltamente.

El impetuoso y bravo marino no se resignó a las dilatorias y prudentes trabas que se le imponían y fue así que, haciendo caso omiso a parte de sus instrucciones, se dirigió de inmediato en busca de los buques enemigos, al salir de Punta Anjeles. Izó la bandera inglesa y arrió el pabellón nacional y dobló, sin trepidar, la punta Curaumilla en busca de la "Esmeralda", que aquella mañana los vigías habían ubicado en el horizonte. Sólo avisó sus luces a las cuatro de la mañana del día siguiente, 27 de abril.

Al aclarar, con viento a un largo, O'Brien gobernó sobre la aleta de barlovento de la nave española, que se había puesto en facha creyendo que el buque que se aproximaba era la "Amphion", al divisarle bandera inglesa. Cuando los buques estuvieron a tiro de pistola, el comandante Coig, tomó la bocina y con voz atronadora, les gritó a los de la "Lautaro":

— ¡Ea! ¡ ¡Ese barco se nos viene encima! !

Y era verdad. O'Brien arrió la bandera inglesa e izó la chilena lanzando tres descargas sucesivas de cañón, obús, pedreros y esmeril, así como de fusilería.

(11) Hay historiadores que sostienen que la "Lautaro" salió acompañada por el "Aguila", conforme a las instrucciones impartidas por O'Higgins al gobernador de Valparaíso, pero no fue así. La "Lautaro" salió sola. Ni el parte del teniente Turner, ni en las gacetas ministeriales de la época, en que se da cuenta del combate de la "Lautaro" con la "Esmeralda", se menciona para nada el bergantín "Aguila"; como tampoco en el informe del comandante español al general Osorio, retransmitido al virrey del Perú. Tampoco habla de él Miller en sus "Memorias", ni don Tomás Guido, que organizó la empresa y dio las instrucciones a que debía ceñirse O'Brien. Por otra parte, hemos dicho que iba a bordo como agregado el teniente 1º del "Aguila" don Nataniel Bell, así como que hubo de completarse su dotación con personal del bergantín, lo que prueba que el "Aguila" no asistió al combate. La presencia de Bell a bordo de la "Lautaro" está comprobada en un informe suscrito por los oficiales de ella al término del combate y en la que aparece la firma del teniente 1º del "Aguila" - Luis Uribe O. "Nuestra Marina Militar".

Coig también hizo una descarga de cañón, pero ya era tarde, pues la "Lautaro" había incrustado su bauprés en la jarcia de mesana de la fragata española. El choque fue violento. O'Brien, arrastrado por su ímpetu combativo, descuidó la terminante prevención de confiar en su segundo, Turner, la primera partida de abordaje, con lo cual la victoria pudo haber sido completa. Seguido por el teniente Walter y veinticinco tripulantes, pasaron por el bauprés sobre el alcázar de la "Esmeralda" y acto seguido arriaron la bandera española, mientras el enemigo desconcertado se retiraba de la cubierta principal lanzándose por las escotillas al entrepuente. Los soldados de la guarnición de Miller, apostados en el castillo y las cofas hacían nutrido fuego de fusil y así O'Brien quedó en plena posesión del buque. "En este caso" —dice el comandante Coig en su parte oficial— "yo tuve que retirarme bajo cubierta, viendo que lo habían verificado la gente de la batería, del alcázar, castillo y maniobra, después de haber hecho sólo una descarga, por el mal estado de las armas de chispa y no teniendo ya con qué resistir al enemigo que había saltado sobre cubierta". (12)

Tan pronto se había arriado la bandera enemiga, un golpe de mar separó a los dos buques, sin que hubieran logrado pasar a bordo de la "Esmeralda" sino los pocos hombres que, en un principio, siguieron a O'Brien.

El teniente Argent Turner, en quien recayó el mando de la "Lautaro", al verse separado de la "Esmeralda" y observar que ésta había arriado su bandera, la consideró tomada, con lo que, contentándose con despachar un bote con 18 hombres para reforzar a O'Brien, se dirigió sobre el bergantín "Pezuela", que, mudo espectador de lo que pasaba, se disponía a emprender la fuga.

Pronto llegó la "Lautaro" sobre él y a la primera descarga arría también el bergantín español su bandera. Se disponía Turner a tomar posesión de su presa, cuando vio que la "Esmeralda" volvía a izar la bandera española. ¿Qué había pasado?

Dándose cuenta la tripulación de la "Esmeralda" del reducido número de abordadores, volvió en sí y tomó la contraofensiva, cayendo sobre éstos en número abrumador, al mismo tiempo que por las escotillas se les hacía un vivo fuego de pistola y fusil. Uno de los primeros en caer con un balazo en el pecho fue el comandante O'Brien, quien se derribó exánime, para no levantarse más, no sin antes gritar a los suyos: "¡No la abandonéis, muchachos, la fragata es nuestra!". (13)

Con la muerte de O'Brien y muchos de los asaltantes, recuperó Coig el mando de su buque e izó de nuevo la bandera hispana.

Caído su jefe, sus compañeros de asalto pelearon valientemente tres cuartos de hora, hasta agotar sus municiones. Algunos que escaparon por la borda fueron recogidos por el bote de la "Lautaro". Seis de ellos hicieron sangriento cortejo a su comandante, que no tuvo siquiera la honra de merecer una cristiana sepultura.

El teniente Turner, que como hemos visto, había notado el cambio de banderas, dejó al "Pezuela" y volvió inmediatamente sobre la "Esmeralda", con el ánimo de abordarla nuevamente. La operación ahora era mucho más difícil, puesto que el enemigo ya estaba sobre aviso.

Sin embargo, al cabo de varias tentativas, consiguió poner el bauprés sobre la popa de la fragata española. Pero ya era tarde, los pocos asaltantes que quedaban, sin un jefe que los dirigiera, habían saltado al agua, o se habían embarcado en el bote. Sólo algunos lograron pasar directamente a la "Lautaro".

"En este estado" —dice Turner— "resolví hacer algunas descargas a la fragata, antes de emprender un nuevo abordaje y sostuve con ella un vivo fuego, con las miras de

(12) Barros Arana, Historia General de Chile.

(13) En las "Memorias" del general Miller, éste expresa que O'Brien, antes de morir dijo: "Never leave her, my boys: the ship is ours".

proa, haciéndole inmenso daño. Una gran parte de la amurada la tenía ya reducida a esqueleto, la proa casi deshecha y la cámara incendiada, pero entonces el bergantín "Pezuela" enarboló de nuevo su bandera y comenzó a perseguir nuestro bote, siéndome ya preciso ponerme en facha para recoger aquella gente". (14)

Mientras la "Lautaro" se mantenía en esta situación, la "Esmeralda" y el "Pezuela", inexplicablemente, en vez de reunirse y batir a la "Lautaro", a toda vela se retiraron hacia el sudoeste. Podría explicarse esta actitud por las averías y bajas sufridas por la fragata española, que la obligaban a refugiarse en un puerto amigo donde repararse.

Tan pronto como el teniente Turner hubo izado su embarcación, inició la caza del enemigo, pero como viera la inutilidad de sus esfuerzos, desistió de su acción y se dedicó a reparar sus averías.

Cuando el "Pezuela" arribó a Talcahuano, encontró allí fondeada a la "Esmeralda".

* * *

A las cinco de la tarde del día del combate, y de regreso a Valparaíso, la "Lautaro" capturó al bergantín español "San Miguel", en viaje de Talcahuano a El Callao, que se acercaba a la costa para comunicarse con los buques bloqueadores.

La captura de este pequeño barco fue para el gobierno de Chile un golpe de fortuna. En efecto, el capitán y dueño del bergantín, don Guillermo Montaneda, conducía a bordo a trece pasajeros, entre quienes se hallaban dos opulentos realistas, don Rafael Beltrán y don Pedro N. de Chopitea. Además, el teniente coronel Mateo Aras, ayudante de campo del general Osorio.

Los dos civiles, comprometidos contra la revolución de Chile por sus servicios a la causa del rey y su participación en los aprestos para la última expedición realista, fueron encerrados en un castillo y sólo alcanzaron su libertad mediante un crecido desembolso de dinero, que sirvió para cubrir, casi en su totalidad los gastos originados por la compra y el equipamiento de la "Lautaro" y las cantidades que fue preciso pagar a los extranjeros que tomaron parte en esa empresa para dejar al gobierno como único dueño de ella. El resto de los gastos se cubrió con la venta del "San Miguel".

Bien puede comprenderse que si las armas chilenas no obtuvieron una victoria completa, ello fue debido principalmente a la confusión y desorden que naturalmente había de producirse a bordo durante el abordaje y combate, con una tripulación como la de la "Lautaro", formada por gente heterogénea, gran parte tomada al azar, apresurada, sin disciplina y adiestramiento previos, poco acostumbrada al mar y algunos embarcados en el último momento, a lo cual había que agregar que hablaban un idioma diferente, que los oficiales no entendían.

Empero, si no se logró el éxito esperado, produjo, en cambio, el efecto de levantar el bloqueo y asentó la superioridad naval en esa área de operaciones, desde donde pudieron seguir saliendo los numerosos corsarios que antes tenían que burlar el bloqueo para hacerse a la mar.

* * *

La acción naval descrita dio origen a un curioso reclamo interpuesto por el general Osorio ante el comandante de la fragata de guerra inglesa "Blossom", quien la hizo llegar al gobernador de Valparaíso por intermedio del comandante de la fragata de la misma nacionalidad "Andromache".

La nota decía:

"El capitán Kickey del "Blossom" me ha transcrito una comunicación que recibió en Talcahuano de S. E. el general Osorio, quejándose que un buque de este puerto se

(14) Parte Oficial del 2º comandante de la "Lautaro".

había aproximado a la "Esmeralda" con bandera y gallardete inglés, hasta que, habiéndole disparado un balazo, los substituyó por la bandera patriota; como asimismo, que algunos individuos a bordo de la "Esmeralda" y un oficial estaban vestidos con el uniforme del Regimiento 66 de S. M. B.

"En consecuencia, me veo en la necesidad de dirigirme a S. E. rogándole tenga a bien ordenar que en lo sucesivo no se haga tal empleo de la bandera de S. M. B. y que ningún oficial al servicio de la patria use, bajo pretexto alguno, el uniforme británico".

El gobernador de Valparaíso, coronel Francisco Calderón, contestó la nota en los siguientes términos:

"Debo decir a V. E. que el haber salido con pabellón inglés es efectivo y que al afirmar la bandera de la patria con un cañonazo bajó en el acto la inglesa. Que acaso esta maniobra no fue vista por el comandante de la "Esmeralda", porque él y toda su fuerza, al instante que reconocieron que el buque era mandado por hombres libres, se metieron bajo cubierta, dejando rendido el suyo..."

"Y que por lo que respecta al uniforme que se figuró haber visto el general Osorio, es falso, porque el que usaban los mencionados eran chaquetas compradas de una fragata de la India. V. E. debe estar perfectamente satisfecho que el pabellón británico no tendrá el menor uso en nuestros bajeles, sino en los casos generales; no obstante que los españoles continuamente toman el que quieren, como lo han hecho en el bloqueo de este puerto, con el de Gran Bretaña, para tomar sus bajeles, persiguiéndolos de ese modo hasta nuestras baterías y como lo hacen también con cualquier nación hasta el acto de batirse, que ha sido nuestro caso, en que creo no haberse faltado en nada al decoro de su pabellón. Con lo que tengo la satisfacción de contestar a V. E. su apreciable nota ya citada".

* * *

CAPITULO IV

LOS CORSARIOS CHILENOS

El corsario "La Fortuna" captura a la "Minerva".—El corsario "El Chileno" y sus capturas.—La acción entre "El Chileno" y la "Santa Rosa".—"Nuestra Señora del Carmen" o "Furioso".—La segunda "Fortuna".—"El Santiago Bueras".—El "Maipú Lanzafuego".—La goleta "Congreso".—El crucero de la "Rosa de los Andes".

EL CORSARIO "LA FORTUNA" CAPTURA A LA "MINERVA".—Estos corsarios que se organizaron para atacar el comercio español, mientras no se tuviera aún una verdadera fuerza naval, cuya adquisición se encontraba a la sazón en manos de la diligencia y actividad que pudieran desarrollar nuestros enviados especiales en Inglaterra y Estados Unidos, eran, por lo general, buques pequeños, malamente armados, tripulados por gente osada, compuesta de pescadores de las caletas en su mayor parte, jornaleros de playa y de marineros desertores de varias nacionalidades, principalmente ingleses. Esta gente, más armada de valor y audacia que de armamento de guerra, logró hacer de Valparaíso el centro de atrevidas operaciones contra el enemigo, hostilizando el comercio marítimo español en todo el Pacífico.

Al comenzar octubre de 1817 llegaba a Valparaíso un buque neutral, que logró burlar el bloqueo español, trayendo la noticia de que la fragata "Minerva", uno de los transportes del convoy que saliera el 6 de mayo de Cádiz, escoltado por la fragata "Esmeralda" con destino a Arica, se encontraba en ese puerto descargando un valioso cargamento destinado a las ciudades del Alto Perú.

Esta noticia desató el afán de enriquecerse entre muchos de aquella turba bravía de marineros de todas las nacionalidades, que oían hablar, además, de una futura escuadra, de combates y de botín. Entre ellos había también algunos oficiales de marina extranjeros licenciados o capitanes de balleneros sin ocupación.

Dos antiguos capitanes, el inglés James y el escocés Guillermo MacKay, este último ex oficial de un buque ballenero que había cancelado su contrato a fin de quedarse libre en Valparaíso, concibieron, especialmente este último, el atrevido proyecto de dirigirse a Arica y capturar la "Minerva" o cualquier otro buque español que encontraran en la ruta.

En unión de un grupo de aventureros, entre ellos un joven Budge, ex guardiamarina de la Armada británica, decidieron emplear sus ahorros en la compra de un barquichuelo, armarlo en corso y correr la costa hacia el Perú y con la bandera chilena izada al tope, hacerse ricos a su sombra o morir.

Fraguado el audaz plan por MacKay y James y concertada su realización, juntaron entre varios de sus camaradas de bahía o de taberna el dinero necesario y compraron una rápida lancha varada que tenía ciertas pretensiones de goleta y que ostentaba, cuando nueva, el pomposo nombre de "Nuestra Señora de las Mercedes", en la cual podían instalarse apenas 20 ó 25 tripulantes y pusieron a la obra de aderezarla y echarla al agua. Repararon con sus propios brazos, pues algunos eran carpinteros de ribera, el viejo casco, pusieronle un tosco puente para albergarse y fijaron en su centro un mediano mástil capaz de sostener una vela latina. Luego pintaron en su popa este nombre, que también era su divisa: "Death or Glory" ("La Muerte o la Gloria") y pidieron al gobernador De la