

Mario Tamagno Sánchez

# Al nacer la Patria

La Expedición Libertadora  
del Perú - I



**Universidad  
Nacional  
Villa María**

**Biblioteca Central "Vicerrector Ricardo A. Podestá"**  
Repositorio Institucional

# Al nacer la Patria

---

---

la expedición libertadora del Perú - I

Año  
2012

Autor  
Tamagno Sánchez, Mario

Este documento está disponible para su consulta y descarga en el portal on line de la Biblioteca Central "Vicerrector Ricardo Alberto Podestá", en el Repositorio Institucional de la **Universidad Nacional de Villa María**.

#### CITA SUGERIDA

Tamagno Sánchez, M. (2012). *Al nacer la Patria : la expedición libertadora del Perú*. Eduvim. [http://biblio.unvm.edu.ar/opac\\_css/index.php?lvl=cmsspage&pageid=9&id\\_notice=39024](http://biblio.unvm.edu.ar/opac_css/index.php?lvl=cmsspage&pageid=9&id_notice=39024)



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



# **Al nacer la Patria**

**La Expedición Libertadora del Perú - I**

Tamagno, Mario Rodolfo

Al nacer de la patria: la expedición libertadora del Perú. -

1a ed. - Villa María: Eduvim, 2012.

98 p.; 220x155 cm. - (JQKA)

ISBN 978-987-1727-98-8

1. Historia de América del Sur. I. Título.

CDD 980

Fecha de catalogación: 17/02/2012

Editor

Ricardo Romero Mussi

Ingrid Salinas Rovasio

Silvina Gribaudo

Diseño de Tapa y  
Maquetación



**Obra bajo Licencia Creative Commons**

**Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional**

**CC BY-NC-ND**

Esta licencia permite a Ud. sólo descargar la obra y compartirlas con otros usuarios siempre y cuando se indique el crédito de autor y editorial. No puede ser cambiada de forma alguna ni utilizarse con fines comerciales.

La responsabilidad por las opiniones expresadas en los libros, artículos, estudios y otras colaboraciones publicadas por EDUVIM incumbe exclusivamente a los autores firmantes y su publicación no necesariamente refleja los puntos de vista ni del Director Editorial, ni del Consejo Editor u otra autoridad de la UNVM.





# **Al nacer la Patria**

**La Expedición Libertadora del Perú - I**



# Índice

<b>Prólogo</b>	11
<b>Capítulo 1 - Los ejércitos en el mundo</b>	13
El arma de infantería	13
El arma de caballería	15
El arma de artillería	17
<b>Capítulo 2 - Las marinas en el mundo</b>	21
La marina de guerra o armada	21
Características navales	22
Artillería naval	27
<b>Capítulo 3 - El Plan Continental</b>	31
La idea del plan y su ejecución	31
El último plan de operaciones de San Martín en Perú	41
El papel de la marina en el Plan Continental	42
<b>Capítulo 4 - El nacimiento de la armada de Chile</b>	51
El aporte argentino	51
La armada en pañales	61

El milagro realizado	70
La expedición Española de 1818	75
<b>Capítulo 5 - Los primeros barcos de la Armada de Chile</b>	85
Pueyrredón (antes Águila)	85
Lautaro (antes Windham)	86
San Martín (antes Cumberland)	87
Chacabuco (antes Coquimbo)	88
Araucano (antes Colombo)	89
Galvarino (antes Lucy)	90
O'Higgins (antes Reina María Isabel)	91
El Intrépido (antes Maipú)	92
Independencia (antes Curiacio)	93
Moctezuma (no cambió de nombre)	94
Valdivia (antes Esmeralda)	95
Rising Star (Estrella Naciente)	96

# Prólogo

Hasta 1817 la revolución argentina permaneció estacionada en sus fronteras, demasiado lejos de los centros que representaban las dos causas que se disputaban el predominio de Sudamérica: Colonia o Independencia. Ni el virrey del Perú podía llegar a Buenos Aires ni los patriotas alcanzaban a amenazar a Lima.

La inspiración afortunada de San Martín rompe el estancamiento y complementa la revolución argentina. Su Plan Continental puede sintetizarse así: cruzar los Andes, dominar el mar con una escuadra y desembarcar con un ejército cerca de Lima. Tres jornadas gigantescas.

La audacia de este pensamiento no puede ser estimada en su verdadero alcance si no se toman en cuenta la importancia y los recursos del Virreinato del Perú y se consideran, en contrapartida, los escasos medios que disponía en aquel momento la revolución argentina.

La independencia por la que luchaban las Provincias Unidas y Chile tenía fuertes lazos que los unían. Ambos países, que sufrían los poderosos embates desde Lima del ariete contrarrevolucionario, pudieron unir aspiraciones y esfuerzos en una Alianza concertada en 1817. La expedición al Perú constituyó entonces la aspiración suprema.

Pero en Buenos Aires subordinaban la epopeya a la lucha interna de las Provincias Unidas que significaban los intereses de la capital sobre el interior. El Directorio pretendía arrancar de su misión histórica al Ejército de los Andes para mezclarlo en el laberinto de la guerra civil. San Martín se resiste y no cede, Chile debe asumir por sí solo el papel representado por una Alianza que ha quedado destrozada en 1819.

Bulnes reflexiona: *“Si comenzáramos mirando a las naves partir en dirección al Perú, la magnitud de aquellos memorables esfuerzos haría pasar inadvertida la grandeza de los resultados comparada con la pequeñez de los medios”*.



# Capítulo 1

## Los ejércitos en el mundo

### El arma de infantería

#### *Definición*

Desde los primeros enfrentamientos bélicos en la antigüedad hasta la guerra moderna, tecnificada al máximo en sus medios y en sus estrategias, los principales encargados de amortiguar los embates del enemigo o de atacar sus posiciones, han sido los soldados que conforman el Arma de Infantería.

Tradicionalmente, se llama “Infantería” a la tropa que sirve a pie en el ejército e “infante” al soldado que la compone.

Esta concisa definición mantiene su vigencia hasta nuestros días.

#### *Características*

Se considera a la Infantería como el arma principal en el combate y la actuación de las demás armas debe estar orientada a que los infantes logren cumplir los objetivos señalados. Los desplazamientos de la Infantería se efectuaban caminando, a veces montados, pero el combate se desarrollaba a pie utilizando el fuego de sus armas para facilitar su movimiento cuando se atacaba o dificultar el ataque del enemigo cuando se defendía. Los infantes pueden moverse por cualquier clase de terreno y bajo cualquier condición, pero esta forma de actuar im-

plica, en la mayor parte de las acciones bélicas, un elevado número de heridos y muertos.<sup>1</sup>

## *Misiones*

Las misiones generales del Arma durante la maniobra ofensiva son conquistar, ocupar y conservar el terreno y explotar el éxito tras un combate victorioso.

Durante la defensa, la Infantería habrá de constituir el baluarte contra el que deberán fracasar los esfuerzos del enemigo.

Aunque la Infantería reúne características que la hacen apta para combatir por sí sola, normalmente necesitaba la cooperación de las demás armas: de la seguridad que proporcionaba la Caballería, de los fuegos potentes y precisos de la Artillería y de los trabajos de preparación del terreno de los ingenieros.<sup>2</sup>

## *Organización básica*

La organización de los cuerpos de las diferentes armas ha variado con el tiempo y según los países. Nosotros nos limitaremos a la organización vigente en España y sus colonias a comienzos del siglo XIX.

Para no interrumpir el tema que ahora nos ocupa, adelantaremos que la “unidad básica” de la Infantería era el “regimiento”, compuesto de dos o tres “batallones” y éstos, a su vez, formados por “compañías”.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Maipú fue una batalla de aniquilamiento. Las pérdidas patriotas ascendieron a 1.000 hombres entre muertos y heridos, la gran mayoría pertenecientes a los batallones N° 7 y 8 de Infantería, compuestos por efectivos de raza negra.

<sup>2</sup> San Martín, para el cruce de los Andes, llevó arrieros, operarios de la maestranza y 120 barreteros de las minas de Mendoza para el acondicionamiento de los caminos y senderos.

<sup>3</sup> San Martín consideró que la unidad táctica de Infantería que convenía al teatro de operaciones donde debería actuar, era el batallón y no el regimiento. Así lo propuso al Director Supremo de las Provincias Unidas, quien aprobó esta organización para el Ejército de los Andes.

## *Reseña histórica*

La historia de la Infantería puede identificarse con la evolución de las ideas tácticas y orgánicas de los ejércitos. Su desarrollo ha sido consecuencia de los avances que han permitido una mayor facilidad en sus movimientos tácticos y el progresivo incremento de su potencia de choque. Pero su capacidad de maniobra se limitaba a conducir perfectas evoluciones en campo abierto.<sup>4</sup>

La revolución francesa incorporó una profunda evolución orgánica. La Infantería “de línea” incluía a “granaderos” y la Infantería “ligera” contaba con “carabineros”. Pero los soldados, aunque imbuidos de un gran espíritu ofensivo, carecían de instrucción y disciplina.

Napoleón convirtió aquellas unidades en el ejército más poderoso de su tiempo. En batalla, las unidades se concentraban y dispersaban con fulminante rapidez.

## **El arma de caballería**

### *Definición*

En toda la historia de los enfrentamientos bélicos, la Caballería ha desempeñado un papel decisivo por su velocidad y capacidad de maniobra.

Tradicionalmente, el nombre de Caballería fue aplicado al cuerpo militar integrado por soldados montados a caballo y por el material de guerra que utilizaban. La evolución del armamento, los vehículos y las técnicas de combate, actualmente han hecho desaparecer la figura del soldado a caballo.

<sup>4</sup> Cancha Rayada fue una verdadera sorpresa por el ataque efectuado por los realistas en un momento crítico de las fuerzas patriotas. Estaban cambiando de posición y sus divisiones quedaron aisladas unas de otras, no pudiendo ni siquiera concertar la defensa.

## *Características*

La principal característica de la Caballería fue la velocidad de desplazamiento, complementada por una finalidad predominantemente ofensiva. Las unidades de esa Arma debían tener velocidad para realizar acciones rápidas, movilidad en diferentes terrenos, flexibilidad para modificar los despliegues o las disposiciones adoptadas y fluidez para infiltrarse en las líneas enemigas con facilidad.

## *Misiones*

Eran misiones de la Caballería en la época de la Independencia:

- Detectar la presencia del enemigo y observar sus movimientos.
- Proporcionar protección para que otras unidades puedan efectuar sus maniobras.
- Aprovechar el éxito tras una maniobra favorable penetrando en profundidad en el despliegue enemigo, para alcanzar objetivos.
- Proteger la retirada en momentos de crisis, sacrificándose en beneficio de otras armas.<sup>5</sup>

## *Organización Básica*

La unidad básica de la Caballería era el “regimiento”, compuesto de “escuadrones” y éstos, a su vez, formados por “compañías”. Tradicionalmente, denominaron “partidas” a las unidades como el escuadrón. Famosas fueron las “partidas” de guerrillas en la Guerra de la Independencia Española de 1808.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Después de las derrotas de Torata y Moquegua en el Perú, los restos del ejército patriota, perseguidos de cerca por los realistas, pudieron salvarse protegidos por las repetidas cargas de los granaderos a caballo al mando de Lavalle.

<sup>6</sup> En Salta las “partidas” se organizaron con los gauchos de Güemes.

## *Reseña histórica*

Napoleón dio un gran impulso al arma de Caballería al crear divisiones en cada cuerpo de ejército:

- La Caballería pesada para el choque definitivo.
- La Caballería media con “húsares”, “lanceros” y “cazadores”.
- La Caballería ligera (“dragones” de infantería montada).

Ellas nutrían las vanguardias y el núcleo de las tropas destinadas a proteger los flancos del frente del ataque.<sup>7</sup>

El ocaso de la Caballería se inició en el siglo XIX, cuando las cargas en masa de esta arma terminaban con elevadas pérdidas ante el avance de la Artillería.

## **El arma de artillería**

### *Definición*

Es el cuerpo militar destinado al servicio de los materiales utilizados para lanzar proyectiles o cualquier artificio de guerra para atacar o defenderse.

La Artillería de una nación se organiza atendiendo al medio en que se lucha. Los materiales que emplea para combatir son las “piezas de artillería”, las “municiones” y los equipos auxiliares para el cálculo de las trayectorias.

### *Clasificación*

La distinción en el ámbito de la Artillería se orienta desde diversas perspectivas:

- Según el medio en que lucha: en Artillería de campaña, de montaña y de costa.

<sup>7</sup> San Martín fue encargado de formar un cuerpo del arma que debía organizarse bajo los principios y maniobras de la nueva táctica francesa de caballería. Nació entonces el celeberrimo Regimiento de Granaderos a Caballo.

- Según el medio para el transporte: a lomo de mula o arrastrada por caballos.
- Según el calibre o diámetro del proyectil: en artillería ligera o de pequeño calibre, de mediano calibre y pesada o de grueso calibre.
- Según la trayectoria del proyectil: artillería de cañón, de obús y de mortero.

## *Misiones*

A partir de la diversificación descrita, la clasificación que resulta más significativa es la referida a la localización y funcionalidad de las piezas, como sigue:

- La Artillería “de campaña” tenía por misión apoyar o proteger a las otras fuerzas militares en sus acciones terrestres. Para ello necesitaban disponer de fuegos potentes y precisos.
- La Artillería “de montaña” enviaba proyectiles en trayectorias curvas, pudiendo ser transportada por tierra.
- La Artillería “de costa” era empleada contra fuerzas navales agresoras. La defensa que originaba se extendía a las bases navales, puertos, instalaciones costeras y playas para evitar posibles desembarcos.

## *Reseña Histórica*

Europa comenzó a usar la pólvora para la guerra en el siglo XIV.

Hasta el siglo XV se empleó la “bombarda” fabricada de hierro.

En el siglo XVI se introdujo el bronce y apareció la “culebrina” y el “cañón” y se desarrollaron los “morteros” y los “pedreros”.

En el siglo XVIII nació la Artillería arrastrada por caballos.

A mediados del siglo XIX apareció el rayado de las bocas de fuego, que aumentó de forma considerable la potencia destructora de los proyectiles.

## ***Bibliografía***

BEST, Félix, *Historia de las Guerras Argentinas*, Buenos Aires, 1960.

KAPLAN, Oscar, *Diccionario Militar*, Buenos Aires, 1944.

NELLAR, Fued, *Reseña Histórica de la Infantería Argentina*. Buenos Aires, 1969.

NELLAR, Fued, *Reseña Histórica y Orgánica del Ejército Argentino*. Buenos Aires, 1972.

ORNSTEIN, Leopoldo, *El Estudio de la Historia Militar*, Buenos Aires, 1957.

SUÁREZ, Manuel, *Atlas Histórico-Militar Argentino*, Buenos Aires, 1974.

Encyclopaedia Britannica, *Enciclopedia Hispánica Publisher (1992-1993)*, Estados Unidos.



## Capítulo 2

# Las marinas en el mundo

## La marina de guerra o armada

### *Definición*

La Marina de Guerra o Armada es el conjunto de buques, material, personal e infraestructura que organizan las naciones para llevar a cabo una guerra ofensiva o defensiva en los mares y ríos.

También forman parte de ella las fuerzas de infantería embarcadas llamadas ahora Infantería de Marina.<sup>1</sup>

### *Función y acciones de la marina de guerra*

La misión general de la Marina de Guerra es lograr el dominio del mar para la propia nación, buscando dar protección y seguridad a las líneas de navegación y defender sus propias costas. También, debe ser capaz de llevar su poder a las costas enemigas y atacar en todos los mares y circunstancias.<sup>2</sup>

Las acciones de la Armada contra las costas enemigas pueden ser bombardeos, acciones de diversión o ataques simulados, operaciones anfibas, golpes de mano, reconocimiento del litoral enemigo, o bloqueos de puertos.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> El primer cuerpo organizado en la naciente Armada de Chile fue una compañía de “cazadores” bajo el mando del entonces capitán Guillermo Miller, que se embarcó en la fragata Lautaro.

<sup>2</sup> Tal fue la necesidad vital que tuvo Chile de disponer de su propia Armada.

<sup>3</sup> Las campañas de Cochrane en el litoral peruano fueron ejemplos de estas

Las operaciones anfibas son ataques lanzados desde el mar, combinando fuerzas navales y terrestres. La Marina transporta y desembarca tropas y abastecimientos, protegiendo el flanco de las unidades terrestres desplegadas sobre el litoral con el fuego de sus armas.<sup>4</sup>

## Características navales

### *Tipos de barcos*

En los tiempos de las luchas por la independencia americana ya no se veían en los mares las “carabelas”, protagonistas del descubrimiento y conquista del “Nuevo Mundo” por parte de los europeos. Tampoco estaban los “galeones” que salían de Cádiz para el comercio con las colonias y eran permanentemente asediados por corsarios y piratas.

Los barcos más poderosos de la época en que América luchaba por su independencia eran los “navíos”. Desplazaban 2.500 toneladas y contaban con tres y hasta con cuatro baterías de cañones ubicadas en otras tantas cubiertas.

A mediados del siglo XVIII comenzaron a navegar las “fragatas” y junto a ellas surgieron las “corbetas”, buques menores y más veloces.

En realidad, la categoría de “fragata” o “corbeta” era conferida más por la capacidad de artillería que por el desplazamiento. Las fragatas podían montar hasta 60 cañones y las corbetas hasta 30 cañones de menor calibre.

### *Las batallas navales*

Las batallas navales dieron nacimiento a nuevas tácticas. Una de ellas fue el ataque “en línea”, que dio origen a la denominación de “buque de línea” para designar a las embarcaciones principales de una flota.

La proliferación de “árboles” (palos o mástiles) en las naves dio origen a dos maneras de atacar. Se diferenciaron así:

---

acciones.

<sup>4</sup> La Expedición Libertadora del Perú fue la operación anfibia de mayor envergadura en la historia de la independencia americana.

- El ataque “a desarbolar”, táctica española y francesa.
- El tiro “a hundir” aproximándose al enemigo, táctica inglesa.

Las formaciones procuraban situarse a “barlovento” (en la misma dirección del viento) para conseguir una fácil maniobra, o a “sotavento” (en contra del viento) para lograr mayores alcances de tiro en función de la inclinación de los buques.

El escenario de la guerra naval en las Provincias Unidas fue muy diferente al de Chile y Perú. El rioplatense, eminentemente fluvial, exigía barcos de poco calado. En cambio, el de las campañas sanmartinianas por el Pacífico fue un escenario marítimo.

### *Naves de guerra y mercantes*

¿Cuáles eran las diferencias entre una nave “de guerra” y otra “mercante”?

Una nave de guerra era construida con un casco más fuerte que las mercantes, utilizando maderas de la mejor calidad y bien estacionadas. Sus formas eran más finas para tener mayor velocidad, lo cual era de importancia vital en los combates. Sus cubiertas y sus costados estaban preparados para ser equipados con una o dos baterías de cañones, además de contar con los refuerzos necesarios para soportar las tensiones de los disparos.

Una nave mercante, cuya misión era llevar carga y pasajeros, era más amplia, más lenta y de construcción no tan robusta. Llevaba alguna artillería para defenderse de piratas y corsarios. Cuando se la “armaba para la guerra”, se reforzaban sus cubiertas, se abrían nuevas “portas” para recibir más cañones y se habilitaban pañoles para almacenar mayor cantidad de munición y pólvora. Pero no se podía mejorar mucho la robustez y la velocidad, aun con velamen adicional.

Una fragata mercante armada para la guerra estaba en neta inferioridad al enfrentarse a una fragata de guerra. Eran bastante frecuentes los casos de fragatas mercantes armadas para la guerra, capturadas por bergantines o goletas corsarias.

## *Nombres de barcos*

Generalmente los barcos cambiaban de nombre al cambiar de dueño, ya sea por adquisición o por su captura, sin perjuicio de que la costumbre mantuviese también los nombres originales y se los llamase de manera indistinta por cualquiera de ellos. Por caso, la fragata *Santa Rosa* o *Chacabuco*.

Hubo algunos barcos a los que les quedó muy cómodo su nuevo nombre: nadie se acordó que el bergantín *Galvarino* se llamó alguna vez *Lucy*.

Por el contrario, se siguió llamando *Águila* al cambiado por *Pueyrredón*.

Muchas de las naves de la época tenían otros nombres no oficiales. La fragata *Hércules* era conocida como *La Negra*, y al bergantín *Irresistible* se lo conocía más como *Maipú*.

En América no existían escrúpulos en la designación de las naves con nombres religiosos. En cambio en España, tanto en las naves de guerra como en las mercantes, se mantenían con exactitud las denominaciones. Así, a la *Carmen* en América se le llamaba *Nuestra Señora del Carmen* en España.

## *Glosario de términos en veleros*

Es por demás conocida la complejidad de los términos marineros y los apuros y las dificultades de los novatos en su aprendizaje. A riesgo de cansar al lector, lamentamos vernos en la necesidad de referir algunos de ellos para mejor entender las descripciones de los barcos que fueron protagonistas de la época.

**Aparejo:** conjunto de árboles (palos o mástiles), vergas o perchas, jarcias y velas de un barco.

**Palos o Mástiles:** sostienen las vergas o perchas a las que están unidas las velas, para comunicar al casco el impulso del viento. El palo lanzado hacia la proa se llama “bauprés”.

**Vergas o Perchas:** maderos que cuelgan de un mástil para sostener las velas.

**Jarcias:** cabos que afirman la arboladura y permiten maniobrar el velamen.

**Vela Cangreja:** vela trapezoidal unida por sus bordes superior e inferior a las vergas o perchas, las cuales se apoyan por sus extremos al palo. Las vergas permiten hacer girar el plano de la vela, con respecto al palo.

**Vela Cuadra:** vela rectangular o trapezoidal regular cuyo borde superior va tomado a una verga que cruza los palos de la nave. Las velas se orientan al viento girándolas sobre su eje medio, coincidente con la posición del palo.

### *Medidas referentes al buque y a la navegación*

**Desplazamiento:** Es el espacio que ocupa el casco de un buque en el agua hasta su línea de flotación y que es igual al volumen del agua que desaloja.

El desplazamiento es, por consiguiente, el peso del buque igual al peso del volumen de agua que desplaza (Principio de Arquímedes). Su unidad de medida es la “tonelada métrica” (1.000 kilogramos).

**Velocidad:** La velocidad de un buque se mide en “nudos” que son millas por hora. (1 nudo = 1 milla por hora = 1.852 metros por hora).

**Autonomía:** Es la distancia que puede recorrer una nave sin reabastecerse.

### *Los protagonistas de la guerra naval*

Los tipos de barcos utilizados durante la Guerra de la Independencia fueron:

**Navío:** Originalmente éste fue el nombre genérico de todas las embarcaciones. Luego sirvió para designar a los grandes veleros de línea, antecesores de los poderosos acorazados del presente.

Los navíos eran barcos de guerra, de tres palos y velas cuadras, con dos o más cubiertas y otras tantas baterías entre 42 y 50 cañones cada una. Para mayor estabilidad, los cañones más grandes se instalaban en la cubierta inferior.

**Fragata:** Buques de tres palos y velas cuadras. Aparecieron ante la necesidad de disponer de una unidad más ligera que los navíos. Por eso, aunque conservaron el aparejo de éstos, las fragatas redujeron su

porte y no montaron más de 60 cañones en dos cubiertas. Estaban destinadas a misiones de exploración y escolta.

**Corbeta:** Naves semejantes a las fragatas, de menores dimensiones y desplazamiento, con arboladura similar. Montaban hasta 30 cañones de mediano y pequeño calibre. Fueron empleadas como barcos de reconocimiento.

**Bergantín:** Buques de sólo dos palos cruzados, con bauprés y velas cuadradas. En el palo mayor usaban una vela cangreja grande. Llevaban de 15 a 30 cañones. Eran menores que las anteriores. Se utilizaban en misiones de escolta y vigilancia.

**Goleta:** Barcos de dimensiones y armamento muy variados. Eran naves finas, de bordas poco elevadas, de dos o más palos con velas cangrejas. Generalmente llevaban una vela cuadrada en el palo de proa, para el caso de tener viento en popa. Ágiles y ligeros, necesitaban poca tripulación.

**Lancha Cañonera:** Embarcaciones pequeñas de uno o dos palos, armadas con un cañón a proa, a veces dos, de buen calibre (18 ó 24 libras). A falta de viento se manejaban a remo, para lo cual llevaban una dotación de 30 a 50 hombres.

Resultaban muy útiles para atacar buques apostados, varados o detenidos por viento en calma, para remolques y para golpes de audacia y de sorpresa.<sup>5</sup>

Cuando atacaban a buques mayores, se situaban frente a la proa o la popa de éstos, donde casi no las alcanzaba el fuego debido a que el conjunto de baterías de los buques mayores estaba ubicado en las bandas.

**Brulote:** Se llamaba así a los barcos cargados con material inflamable que se lanzaban contra naves enemigas con la intención de incendiarlas.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Ejemplo de esto último fueron las lanchas cañoneras utilizadas en la captura de la Esmeralda, en Callao.

<sup>6</sup> El Museo Naval de Valparaíso considera al brulote como precursor de los torpedos.

# Artillería naval

## *Definiciones*

**Cañón:** Pieza de artillería consistente en un tubo de gran longitud con respecto a su calibre, y con elementos de fijación y de puntería. Estaba destinado a lanzar balas, metralla y proyectiles huecos.

**Carronada:** Pieza de artillería corta y liviana, de calibre mediano o grueso. Era de costo mínimo y fácil manejo pero de escaso alcance, menor que los cañones que arrojaban balas o metralla a mayor distancia.

**Cohetes “a la Congrève”:** Fueron inventados por Sir Williams Congrève, de allí su nombre, a principios del siglo XIX. Sus cabezas podían ser explosivas (con pólvora) o incendiarias (con ácido corrosivo que incendiaba). Se disparaban sin necesidad de cañón.<sup>7</sup>

Se destinaban a incendiar lo que encontraran a su paso, razón por la cual producían también impactantes efectos psicológicos. Podían llevarse en embarcaciones menores y eran capaces de producir terribles incendios en los buques de madera. En su tiempo hizo concebir grandes esperanzas, pero generalmente las defraudó.

## *Clasificación de cañones y proyectiles*

Hasta fines del siglo XIX, los cañones generalmente se cargaban por la boca (avancarga) y designaban su calibre según el peso en libras de sus proyectiles:

Los de grueso calibre eran de 32 y 24 libras. Los de pequeño calibre, de 8 y 4 libras. Actualmente se clasifican por el diámetro de la boca medido en mm o pulgadas.

Para perforar el casco de la nave enemiga se empleaban balas esféricas macizas. Contra tripulantes se disparaban a corta distancia “tarros” o “racimos” de metralla.

Contra la arboladura y el velamen se efectuaban andanadas de balas dobles unidas por travesaños (palanquetas) o cadenas.

<sup>7</sup> El Museo Naval de Valparaíso los considera como antecesores de los misiles.

## *Alcances máximos de tiro*

A principios del siglo XIX los alcances máximos eran:

	Cañón “de a 24”	Cañón “de a 8”
<b>Horizontal</b>	450 m	310 m
<b>Elevación 5 grados</b>	1.450 m	1.450 m
<b>Elevación 22,5 grados</b>	1.800 m	1.850 m

El alcance con metralla era prácticamente igual a la mitad del alcance con bala y menor aún en caso de utilizar carronadas, por ser piezas más imprecisas y cortas.

Era muy difícil hacer buenos blancos a menos de 2.000 m y el alcance eficaz de esa época era de unos 1.000 m como máximo. Se combatía a cientos de metros, acortando distancias y a veces llegando hasta el abordaje.

Generalmente los cañones se disparaban horizontalmente salvo que se combatiera a gran distancia o que hubiese mar que mantuviera al buque escorado (inclinado). En estos casos disparaban individualmente cuando el balanceo les permitía apuntar a un punto más o menos alto del casco o la arboladura, según la distancia.

## *Bibliografía*

ARGUINDEGUY, Pablo, *Apuntes sobre Buques de la Armada Argentina*, Buenos Aires, 1972.

BULNES, Gonzalo, *La Expedición Libertadora del Perú*, Santiago de Chile, 1887.

CAILLET-BOIS, Teodoro, *Ensayo de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, 1929.

DESTEFANI, Laurio, *Manual de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, 1980.

DESTEFANI, Laurio, “Base para los Estudios Marítimos Argentinos”, revista *Del Mar*, N° 111, Mayo - Agosto/1979.

Diccionario Enciclopédico Salvat, Barcelona, España, 1972.

Lexipedia, Enciclopedia Britannica de México, 1993.

MORELL, Francisco, *Historia Marítima Argentina*, Tomo V. Buenos Aires, 1987.

Museo Naval y Marítimo de Valparaíso, Chile.

OTERO, José Pacífico, *Historia del Libertador José de San Martín*, Buenos Aires, 1944.



## Capítulo 3

# El Plan Continental

### La idea del plan y su ejecución

#### *Carta de San Martín a Rodríguez Peña*

Vicente Fidel López publicó en su libro *La Revolución Argentina* (1881) el texto de una carta atribuida a San Martín y supuestamente enviada desde Tucumán a Rodríguez Peña, el 22 de abril de 1814.

En ella evidenciaba haber comprendido que el camino del Alto Perú no era la senda de la victoria sobre Lima: *“La Patria no hará camino por este lado del norte, como no sea una guerra defensiva y nada más. Para esto bastan los valientes gauchos de Salta con dos escuadrones de buenos veteranos”*.

Y dejaba por escrito su genial Plan Continental: *“Ya le he dicho a Ud. mi secreto. Un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile y acabar allí con los godos, apoyando un gobierno de amigos sólidos para acabar también con los anarquistas que (allí) reinan; aliando las fuerzas pasaremos por mar a tomar Lima; ése es el camino y no éste, mi amigo. Convéñzase Ud., que hasta que no estemos sobre Lima la guerra no se acabará”*.

Es que Abascal, virrey del Perú, era el poderoso ariete contrarrevolucionario que había sofocado los movimientos independentistas de Quito, Chile y los del Alto Perú. Solamente el futuro país de los argentinos resistía los embates realistas.

El original de la carta no ha sido localizado y quizá no lo sea nunca. Vicente Fidel López se la hizo conocer a Mitre cuando éste escribía sus célebres trabajos sobre San Martín y Belgrano. Ante las dudas de su autenticidad, Vicente Fidel López se vio forzado a defenderla, pero al final

terminó por confesar que le había sido informado “de memoria” por el destinatario.

La mayoría de los historiadores, inclusive Mitre, han legitimado el documento, reproduciéndolo y comentándolo como si fuera auténtico. El coronel Héctor Juan Piccinalli demostró que era apócrifa, mediante un detallado análisis en un artículo publicado en el N°716 de la *Revista Militar* de enero-abril de 1987.

Auténtica o apócrifa, lo cierto es que resume admirablemente el plan que luego fue ejecutado. Pero una documentada carta de San Martín a Pueyrredón la supera en brevedad, y de manera excelente expone un plan a ejecutar: “Un ejército en Mendoza y una escuadra en Chile para llegar al Perú es mi secreto”.

### ***El Plan Continental de San Martín***

Declarando la primacía de la idea sobre la ejecución, Mitre expresa que: “*Esta concepción concreta que en 1814 era un secreto, es lo que le ha asignado a San Martín su lugar en la historia del mundo*”.

También Otero considera que esa gloria es bien merecida. A nadie se le había ocurrido hasta entonces vencer a los realistas cruzando la cordillera. “*Sólo San Martín tuvo esa idea*” y aclara un importante aspecto: “*No solamente para salvar las Provincias Unidas de las invasiones que sufrían desde el Norte contraatacando por el flanco, sino para destruir el poder colonial español concentrado en Lima*”.

A pesar de los entusiastas conceptos vertidos por los mencionados historiadores, existían planes similares que no eran extraños a los estrategias europeos de la época. Ellos apuntaban a destruir el poder español en América, pero ciertamente no para favorecer a los hispano-americanos sino para servir a sus propios intereses económicos. Esos planes estuvieron siempre atados a los vaivenes de la política europea que a veces unía y otras veces enfrentaba a países como, por ejemplo, Inglaterra y España.

## *Nace el Plan Continental*

San Martín solicitó ser relevado del mando del Ejército del Norte debido a su deteriorada salud. A fines de mayo de 1814, su pedido fue aceptado. Se dirige entonces a Córdoba y allí se reúne con Tomás Guido. Mientras el enfermo se repone, ambos tienen la oportunidad de madurar el Plan Continental.

El 10 de agosto, solo dos meses y medio después, San Martín es nombrado Gobernador de Cuyo. De inmediato comienza la formación del Ejército de los Andes. El Plan Continental estaba en marcha.

Cuando San Martín comenzó a elaborar la idea del paso de Los Andes, analizó y desechó los planes anteriores de Carrera y de O'Higgins y elaboró su propia estrategia, dedicándose a la formación de los medios que eran necesarios para su realización táctica (1815-1816).

En Buenos Aires, mientras tanto, Guido era nombrado Oficial Mayor de la Secretaría de Guerra y Marina. El 20 de mayo de 1816, a dos años de haber estado con San Martín en Córdoba, Guido entrega al Director Antonio González Balcarce su célebre "Memoria" en la que expone el Plan Continental. Estamos hablando de 1816: desde hace dos años San Martín está preparando el Ejército de los Andes.

En ese mismo año, el coronel Ignacio Álvarez Thomas, por entonces a cargo interinamente del gobierno central, convoca al esperado Congreso que se reúne en Tucumán. Entre sus primeras resoluciones, el Congreso nombra Director Supremo a Juan Martín de Pueyrredón. El 9 de julio declara la Independencia de las Provincias Unidas de Sud América.

El 15 de julio Pueyrredón se reúne en Córdoba con San Martín, quien le expone en detalle su Plan.

En resumen: "En dos días con sus noches hemos transado todo".

En esa conferencia se resolvió encarar uno de los más grandes sucesos de la historia americana. Es por eso que debemos destacar la figura de Pueyrredón, injustamente silenciada en los estudios de la Expedición Libertadora del Perú. Sin su entendimiento y aprobación, ésta no hubiera sido posible.

## *Presentación del Plan Continental*

Hemos referido que Guido, siendo funcionario gubernamental, presentó al Directorio una Memoria por la cual se proponía la expedición a Chile habiendo discutido el plan con San Martín.

El documento consideraba que era “impolítico y ruinoso continuar la guerra por el Alto Perú”. Destacaba que Chile era el único flanco por donde el enemigo se presentaba más débil y que además, era el camino más corto, el más fácil y el más seguro para libertar a las provincias del Alto Perú y continuar hacia Lima.

Recomendaba, por lo tanto, establecer una federación o alianza entre las Provincias Unidas y Chile. La Alianza se concreta formalmente en 1818, luego de que el país trasandino ha declarado su independencia. Ambos gobiernos se comprometen a aportar 500.000 pesos cada uno para organizar la Expedición Libertadora al Perú.

Pero la anarquía devora a las Provincias Unidas. Los caudillos del Litoral derrotan a Rondeau, quien había reemplazado a Pueyrredón en el Directorio, y desaparece así el Gobierno Central. Nuestro país no cumplirá su parte del trato en la Alianza.

Chile deberá entonces asumir la enorme responsabilidad de hacerse cargo de la Expedición. Mitre lo destaca: “*Es gloria de Chile haberla realizado con el concurso eficiente del Ejército de los Andes y a costa de grandes sacrificios*”.

La Memoria presentada por Guido es considerada, hasta hoy, el antecedente documental más remoto del Plan Continental. En 1864, su hijo Carlos Guido Spano reclamó para su padre el derecho de ser considerado co-autor del Plan.

Pérez Amuchástegui es el único sanmartinólogo que ha reconocido la co-autoría de Guido. Más aún, sostiene que en 1813 San Martín había conocido en Tucumán un proyecto de Enrique Paillardelle basado en un ataque sobre Tacna (Perú) y Arica (hoy Chile) mediante un escuadrón transportado desde Valparaíso, cuya acción debía coincidir con una ofensiva patriota desde el Alto Perú.

Pero la mayoría de los historiadores han mantenido hasta nuestros días lo expresado por Otero, quien aseguró que nadie salvo San Martín podría haber pensado “*que esa masa ciclópea (los Andes) pudiera ser la vía al triunfo*”.

## *Breve referencia a los planes europeos*

Hemos puntualizado que existían planes similares que no eran extraños a los estrategias europeos de la época.

Francia envió en 1788 una expedición ordenada por el rey Luis XVI, buscando determinar cuáles serían los puertos más convenientes para proceder a ocuparlos en beneficio de su comercio.

En 1790, Miranda logró llegar hasta el ministro Pitt con un plan que consistía en independizar a la América española para que sirviera de mercado comprador de las manufacturas inglesas.

En 1796, el gobierno británico aprobó un plan consistente en una expedición naval que tomaría Buenos Aires, rodearía luego el Cabo de Hornos y establecería un asiento permanente en Chile.

Como se ve, el cruce de la cordillera de los Andes era impensado en este plan.

Una vez en Chile, se establecería una poderosa base naval desde donde se atacaría El Callao y Lima con fuerzas combinadas procedentes de la India y de Inglaterra.

Pero los acontecimientos fueron obligando a que los británicos concentraran sus esfuerzos en Europa. Napoleón era la prioridad absoluta y excluyente. ¿Cuáles eran los acontecimientos que se habían producido en Europa que tanto afectaban la suerte de Hispanoamérica? Veamos:

Napoleón había impuesto en 1804 un bloqueo europeo prohibiendo el comercio con Inglaterra.

Los británicos acababan de perder sus colonias en Norteamérica y era de urgente necesidad conquistar la América española para vender sus productos.

Por eso, en 1806 se vuelven a considerar los planes para llevar a cabo una expedición que atacara Hispanoamérica y estableciera su independencia, pero reservando, eso sí, los puertos para Inglaterra.

Al fracasar las invasiones al Río de la Plata en 1806 y 1807, Gran Bretaña cambió sus planes. La heroica defensa rioplatense convenció a los ingleses de que, si el propósito era reemplazar a España en el dominio de esos territorios, siempre se provocaría el rechazo de sus habitantes. Comenzó entonces a tomar fuerza la idea de promover movimientos independentistas en las colonias bajo la protección británica.

Pero en 1808 Inglaterra cesó las hostilidades contra la Corona Española luego de la invasión napoleónica a la península ibérica. Los ejércitos britá-

nicos pasaron a la Europa continental para luchar aliados a los españoles contra los franceses.

San Martín hubo de combatir, entonces a oficiales ingleses, muchos de los cuales estaban muy bien enterados de los planes que hemos comentado.

Esa fue la oportunidad que San Martín “pudo” haber tenido para conocer esos planes y familiarizarse con ellos. Pero éstas son conjeturas de autores, no hechos comprobados y documentados.

### *El plan Maitland*

En Inglaterra existió un plan resultado de la compilación, el estudio y el mejoramiento de los anteriormente elaborados. Es el que se ha dado en llamar “Plan Maitland”, presentado a la Corona en 1800 y, al parecer, olvidado después. Aunque es posible que no haya sido presentado, pues fue encontrado perdido en un archivo sin carátula.

El Plan sostenía la tesis de que la única utilidad asignada por los españoles a sus posesiones orientales de América como el Río de la Plata y México era que actuaran como una defensa para sus más valiosas posesiones al Occidente: principalmente el Perú. El plan británico proponía los siguientes pasos:

1. Realizar un ataque sobre Buenos Aires para ganar su control.
2. Enviar tropas para tomar posiciones en Mendoza.
3. Coordinar acciones en Chile con un ejército formado con tropas venidas de Gran Bretaña y de la India.
4. Cruzar los Andes.
5. Derrotar a los españoles y controlar Chile.
6. Proceder por mar al Perú.
7. Emancipar al Perú.

En 1981, Rodolfo Terragno encontró el Plan en archivos escoceses. Este descubrimiento fue objeto de numerosas y severas críticas en

nuestro país porque se creyó que la tesis de Terragno afirmaba que San Martín había adoptado y ejecutado el mencionado plan británico.

Lo que en realidad proponía el autor era que San Martín “pudo” haberlo conocido por el trato con los oficiales británicos en la lucha por la independencia española o durante los meses que estuvo en Gran Bretaña antes del regreso a su país natal.

Los jóvenes americanos que servían por entonces en el ejército español daban por logrado el éxito en su carrera cuando alcanzaban los galones de Coronel. En el caso de San Martín, se interrumpía voluntariamente una brillantísima carrera.

Tomás Guido y Bernardo O’Higgins, quienes serían más tarde sus amigos íntimos, fueron adoctrinados en las logias de Londres como tantos americanos residentes en Europa, que regresaron posteriormente a sus países respectivos para colaborar activamente en las luchas por la independencia.

### *Analogías entre el plan Maitland y el Continental*

¿Conoció San Martín el Plan Maitland antes de su venida a América? Las analogías con el Plan Continental son sorprendentes. Resultan más evidentes si se hace un rápido análisis de la actuación de San Martín en América:

- **1. Tomar el control de Buenos Aires.** Para un desconocido sospechado de espía no fue tarea sencilla. Le fue facilitada por Alvear, quien garantizó su patriotismo ante el gobierno y que, además, lo introdujo en los círculos sociales de la capital. Se casó con la hija de una de esas influyentes familias, integrándose en ellas. Formó un regimiento de caballería modelo. Cuando el gobierno envía todas las tropas veteranas al sitio de Montevideo, la defensa de Buenos Aires le fue confiada a San Martín. Confirmó sus aptitudes militares en San Lorenzo. Fundó con Alvear una sociedad secreta que fue incorporando a las más destacadas personalidades. Apoyó o planeó el golpe de Estado que cambió el Triunvirato.
- **2. Tomar el control de Mendoza.** San Martín nunca quiso la jefatura del Ejército del Norte. Fue una maniobra de Alvear para sacárselo de encima. Su prestigio aumentaba demasiado rápido para las ambiciones del joven Alvear. Su salud deteriorada le dio el motivo que necesitaba para alejarse de aquel mando

que no deseaba. En Córdoba maduró sus planes con Tomás Guido. Se hizo nombrar Gobernador Intendente de Cuyo.

- **3. Coordinar acciones con un ejército en Chile.** Esta fue su idea original. Pero los chilenos, divididos entre O'Higgins y Carrera, fueron vencidos en Rancagua. Los restos del ejército patriota pasaron a Mendoza. El Plan debió, entonces, ajustarse a la nueva situación. Primero se debería reconquistar la independencia de Chile.
- **4. Cruzar los Andes.** Hazaña a nivel universal. La etapa más difícil del Plan.
- **5. Derrotar a los españoles y controlar Chile.** En Chacabuco y Maipú derrotó a los españoles. Chile volvió a ser libre. Se nombró Director a O'Higgins por propuesta suya. Neutralizó a los Carrera.
- **6. Continuar por mar al Perú.** En este punto, es preciso mencionar un asunto que con frecuencia es tenido muy poco en cuenta y mucho menos es evaluado. En 1815 San Martín le escribe a Guido, desde Mendoza: *“La victoria naval en Montevideo es lo más grande que hasta el presente ha realizado la revolución”*. Este triunfo le originó a España *la pérdida del punto de desembarco para sus expediciones*. Buenos Aires alivió sus temores, la flota se vendió y San Martín se quedó sin barcos para la Expedición. En Chile no había ni buques ni tripulantes. La férrea voluntad de San Martín, O'Higgins, Zañartú, Guido y tantos otros, logró el milagro de crear la flota más poderosa del Pacífico. Se inicia entonces la Expedición con un Ejército conducido en 14 transportes custodiados por siete barcos de guerra. Gonzalo Bulnes afirma *“Jamás obra más colosal se impuso a la actividad de un gobierno, ni causa alguna pudo aunar mejor los intereses de dos pueblos unidos en nombre de una necesidad suprema”*.
- **7. Emancipar el Perú.** El 28 de julio de 1821, San Martín proclama en Lima la Independencia del Perú *“por la voluntad general de los pueblos y por la justicia de su causa que Dios defiende”*.

## ***Frentes de guerra de la Revolución de Mayo***

Para comprender mejor la importancia y la trascendencia que tuvo el Plan Continental para las Provincias Unidas, repasemos la situación bélica del país en esos tiempos.

Eran dos los frentes donde combatían los ejércitos patriotas:

- El frente del Este, o sea la Banda Oriental y particularmente Montevideo.
- El frente del Norte, o sea Tucumán, Salta, Jujuy y el Alto Perú.

Para el gobierno, la prioridad estratégica era la terminación victoriosa de la campaña oriental que era donde estaba el mayor peligro. Buenos Aires carecía de fuerzas navales y no podía dejar a Montevideo en poder realista. Por lo tanto, el Ejército del Norte debería ir retirándose en forma incesante (guerra defensiva) hasta lograr concluir con éxito la campaña oriental (guerra ofensiva).

Por el Norte, Goyeneche inicia la campaña realista con 3.000 hombres. El objetivo era llegar desde el Alto Perú al foco insurgente que era Buenos Aires, porque los españoles eran dueños de la Banda Oriental y tenían además el apoyo portugués.

Entonces Belgrano ordena el éxodo jujeño, retrocede hasta Tucumán y vence a Goyeneche. Detiene de este modo a la ofensiva realista y abre nuevamente el camino del Norte hacia Lima. Pide al gobierno suspender las acciones en la Banda Oriental, para que las tropas que operaban allí fuesen destinadas al Norte. Surge nuevamente indecisión militar sobre la prioridad estratégica. ¿Cuál debía ser? ¿El frente del Este o el del Norte?

Cuyo era la única región del país no sumergida en la guerra. Si los realistas se adueñaban de Cuyo y tomaban posesión de Córdoba convergiendo desde el Norte, estarían listos para la ofensiva final sobre Buenos Aires.

San Martín pide entonces la gobernación de Cuyo y abre un nuevo frente: el del Oeste. El plan era simple pero impensado hasta entonces: pasar de Mendoza a Chile a través de los Andes y de Chile a Lima a través del mar. Entonces quedaría Belgrano por el Norte y San Martín por el Oeste.

### ***El plan original de San Martín***

El desarrollo de la campaña del Perú, ¿fue el que correspondía al Plan Continental que hemos venido comentando hasta aquí? Veamos: el 12 de mayo de 1816, San Martín le escribe desde Mendoza a Godoy

Cruz, diputado de esa provincia en el Congreso de Tucumán, diciéndole que una vez reconquistado Chile para la Patria, las tropas deberán embarcarse enseguida y en ocho días desembarcar en Arequipa.

Mientras tanto, el Ejército del Norte deberá reorganizarse de modo tal que *“ambos puedan obrar con decisión sobre Lima”*.

Dos días después, el 14, San Martín le escribe a Guido en la Secretaría de Guerra: la campaña de Chile deberá empezar a comienzos de noviembre para que las operaciones se ejecuten en verano, porque de no ser así *“se pierde el principal proyecto, cual es que a mediados de invierno hacer marchar una expedición marítima sobre Arequipa para dirigirse al Cusco (...) y hacer caer el coloso de Lima”*.

Se debe preparar el Ejército del Norte en Tucumán *“único punto, en mi opinión, capaz de poderlo hacer (...) y realizar una estricta defensiva en Jujuy con 600 ó 700 hombres”*. Se debe *“auxiliar la insurrección del Alto Perú (...) y en esta situación amenazante, estar prontos para obrar de acuerdo con el Ejército de desembarco”*.

Como se ve, el objetivo estratégico no es simplemente Lima sino también libertar a las provincias del Alto Perú mediante una maniobra de ejércitos convergentes que se reunirían en Cusco para, desde allí, *“hacer caer el coloso de Lima”*.

El 10 de julio de 1818, Belgrano le escribe a Guido, desde Tucumán: *“Al llamar la atención de La Serna por retaguardia, se verá obligado a dejar nuestras provincias, porque yo no puedo hacer nada y con gran falta de todo cuanto necesitamos”*. Más adelante le dice: *“Al amenazar las costas, La Serna se retirará con gran deserción, pero puede rehacerse con gente del Cusco”* y agrega: *“La expedición no debe intentarse con 3.000 hombres, sino por lo menos con 6 a 8.000”*.

Pero el plan no se pudo desarrollar como estuvo concebido. El Ejército del Norte, que Belgrano había reorganizado en Tucumán, recibió órdenes de bajar a Buenos Aires para defender al gobierno ante la amenaza de los caudillos del Litoral.

San Martín, en carta del 8 de julio de 1819 dirigida a Estanislao López, confirmó el desbarajuste del plan con amargas palabras: *“Como dicho ejército (el de Belgrano) debía cooperar en combinación con los de Chile y los Andes, ha sido preciso suspender todo ataque por este desgraciado suceso”*.

## El último plan de operaciones de San Martín en Perú

Hemos visto que la Expedición Libertadora había sido concebida en el Plan Continental como un movimiento de pinzas: una terrestre y otra marítima, que aplastaría al ejército español. La marítima se había cumplido pero la terrestre quedó postergada por la crisis de 1820 en las Provincias Unidas.

Sin embargo, el Ejército Auxiliar existía aunque diseminado por las provincias del Norte. Sólo faltaban armas y dinero para ir al Alto Perú. Esos recursos los tenía Buenos Aires y de sobra, por haberse descomprimido la frontera Norte.

Más adelante, cuando San Martín asumió el gobierno del Perú como Protector, resolvió completar su Plan Continental adaptándolo a la situación siguiente:

- Un ejército al mando de Alvarado transportado desde Callao desembarcaría en Arica para operar en el sur peruano y el Alto Perú.
- Otro ejército al mando de Arenales iría por la Sierra contra los realistas situados en los Valles Centrales.
- El Ejército del Norte argentino entraría al Virreinato del Perú por la Quebrada de Humahuaca, para apoyar al ejército de Alvarado que estaría operando en la zona.
- Estas fuerzas combinadas marcharían contra los realistas, los que, tomados entre ellos y el ejército de Arenales que estaría operando en la Sierra, serían fácilmente derrotados.

Para explicar su plan, San Martín envió un emisario a las Provincias Unidas con instrucciones de ponerse en contacto con los gobernadores provinciales para pedirles su apoyo. Todos se lo brindaron y en forma amplia. Todos menos los porteños, que nunca le perdonaron a San Martín haberse negado a traer desde Chile a Buenos Aires al Ejército de los Andes para defender los intereses del puerto ante las fuerzas del Litoral.

Al enterarse San Martín de la negativa de Buenos Aires, se dirige a Guayaquil a conferenciar con Bolívar, que tenía todo el apoyo de la Gran Colombia, pero no logra obtener su colaboración para dar término a la Guerra de la Independencia.

La negativa de Buenos Aires no sólo impidió que un general argentino tuviese la gloria de concluir la guerra, sino también que, en lugar de un argentino, entrase en el Alto Perú un general venezolano y lo “independice” de las Provincias Unidas.

El gobierno de Buenos Aires acepta esa pérdida territorial. Estaba más interesado en obtener el apoyo colombiano en la inminente guerra con el Imperio del Brasil.

## El papel de la marina en el plan continental

*La opinión contemporánea, ajena a las cosas del mar y propensa a magnificar las campañas militares solo bajo la faz terrestre, no aquilató debidamente el valor decisivo del concurso que nuestra escuadra prestó al triunfo de sus armas.*

Teodoro Caillet-Bois

### *El Río de la Plata – Importancia de Montevideo*

España, durante el período colonial, se vio amenazada desde tres frentes:

- Las ambiciones portuguesas de fundar un gran imperio.
- Los deseos de Gran Bretaña de apoderarse del Virreinato del Río de la Plata.
- Las aspiraciones de los patriotas de Buenos Aires de regir sus propios destinos.

Por más de un siglo Portugal fue ensanchando las fronteras de sus colonias del Brasil. Esta lucha se fue intensificando con el correr de los años.

Carlos III comprendió que la única manera de impedirlo era integrar en el Río de la Plata un fuerte núcleo político con capacidad militar y recursos propios y eficaces de ataque y defensa. De este análisis fueron creados casi simultáneamente

- El Virreinato del Río de la Plata, por Real Cédula del 1° de agosto de 1776

- El Apostadero Naval de Montevideo, por Real Orden del 9 de agosto de 1776.

Montevideo llegó a ser una de las bases navales españolas más importantes. Destinada a servir de vital punto de apoyo a las actividades marítimas del flamante Virreinato, con el correr del tiempo se constituyó en escenario de acontecimientos que tuvieron enorme repercusión política en la naciente república del Plata.

La Junta de gobierno instalada en Buenos Aires necesitaba del apoyo de Montevideo y su Apostadero, porque así le sería posible desarrollar sus campañas militares sin el peligro de un ataque por retaguardia, y simultáneamente anular las pretensiones políticas y los amagos de invasión de la corte portuguesa.

Por su jerarquía, el meridiano de la política del Virreinato pasaba por Buenos Aires, pero esta realidad despertaba el recelo y la animosidad de otras ciudades, especialmente de Montevideo. *“Buenos Aires era la sede de las autoridades y Montevideo el asiento de la Real Armada”*, dice A. Canceco.

Al producirse los sucesos de Mayo, casi podemos decir que se invirtieron los términos: *“El poder naval pasó a tener primacía sobre el poder político”*.

Destefani puntualiza: *“Cuando alboreó Mayo nos quedamos sin Armada. Dejamos que todos los marinos se fueran a Montevideo y desde allí dominaron el Río de la Plata, estrangulando nuestro comercio, bombardeando Buenos Aires y frenando, casi ahogando, a la revolución”*.

En aquellos tiempos, uno de los acontecimientos más preocupantes para las autoridades revolucionarias fue la expedición que se estaba preparando en Cádiz desde 1814. Estaba planeada contra Buenos Aires y tenía a Montevideo como base.

Era una expedición muy importante y significaba el máximo esfuerzo que España podía realizar entonces. La caída de Montevideo y la negativa de Portugal para que la isla Santa Catalina fuera utilizada como base, hizo que la derivaran al Caribe. La temida expedición se descargó sobre Nueva Granada.

Canceco asegura: *“Al caer Montevideo, España perdió la última esperanza en el Sur de América, que no lo eran ni Valdivia ni El Callao”*.

Sin Montevideo y sin Carmen de Patagones, las travesías desde la metrópoli hasta el Pacífico vía Atlántico, se hicieron extenuantes. La etapa correspondiente a pasar por “el Drake” (así llamada la zona ma-

rítima al sur de Tierra del Fuego) se convirtió en una trampa, repetidas veces mortal, para embarcaciones y dotaciones batidas incansablemente por el agitado mar.

Además, como lo hace notar Fermín Eleta, los realistas “*llegaban maltrechos al combate naval si tempranamente eran atacados por los patriotas que acudían a la cita de honor frescos, correctamente pertrechados, y defendiendo un ideal, quizá el prócer en la vida humana: la libertad de los pueblos*”.

### ***El Combate de Montevideo – Juicio de San Martín***

Destefani destaca “*Ahora sí Montevideo está sitiada por completo. Cuatro años de sitio terrestre han sido vanos; un solo mes de cerco por tierra y por mar ocasiona su caída. El combate naval ha sido la causa principal*”.

La caída de Montevideo sirvió en toda América para alentar el espíritu de lucha entre los patriotas, y especialmente en el Río de la Plata para dedicar los esfuerzos al rechazo de las invasiones que en el norte amenazaban a Salta, Jujuy y Tucumán y también para iniciar en Cuyo los preparativos de la gesta sanmartiniana.

El propio San Martín se mostró al principio adverso a canalizar esfuerzos para la formación de una escuadra que atacara a la de Montevideo. Pero como hemos mencionado anteriormente, en 1815 desde Mendoza reconoció el alcance de la victoria lograda en carta a Guido, por ese entonces Secretario de Guerra y Marina de Buenos Aires: “*La victoria naval de Montevideo es lo más grande que hasta el presente ha realizado la revolución*”.

El efecto perdurable del triunfo, lo acotaba Bernardo de Monteagudo seis años más tarde: “*Entre las muchas empresas de la época, (hay) dos cuyo mérito apreciará la posteridad más que nosotros*” y las menciona en el siguiente orden:

- La destrucción de la escuadra de Montevideo por las fuerzas navales de las Provincias Unidas, organizadas en medio de los conflictos de aquel gobierno.
- La empresa de pasar los Andes para cooperar a la libertad de Chile.

Una vez destruida la escuadra realista y lograda la caída de Montevideo, la libre navegación del Río de la Plata mejoró la situación financiera,

dándole al gobierno la posibilidad de conseguir los recursos que necesitaba para llevar la guerra al Perú.

### ***El remate de la escuadra***

Luego de la caída de Montevideo, comenzó casi de inmediato lo que Canceco calificó como el “remate de la Escuadra”.

Aún existiendo el peligro latente de la anunciada expedición punitiva española, que tendría por misión recuperar el dominio del Río de la Plata para el pabellón hispano, se planteó el problema económico que significaba el mantenimiento de la Escuadra en pie de guerra y la necesidad de utilizar esos medios para otros fines tales como la prosecución de la campaña del Ejército del Norte y aún la idea sanmartiniana de libertar a Chile.

En un principio se había pensado enviar una escuadra a Chile, pero se desistió en vista de que este país había caído nuevamente en poder de los realistas después de la derrota de los patriotas en Rancagua (1° de octubre de 1814).

Dice Canceco *“La solución fácil, y por ende la utilizada, fue la cancelación de la escuadra y su reducción a la más mínima expresión. Se procedió así a la venta de las naves, tanto de las presas efectuadas por las operaciones de corso, como la de los propios barcos hasta ayer en servicio”*.

La escuadra quedó disuelta por innecesaria el 15 de noviembre de 1814 y fue puesta en pública subasta, a excepción de la fragata *Hércules* que el gobierno donó a Brown, en premio por sus hazañas y como prenda de la gratitud nacional.

Quedaba en servicio sólo una pequeña escuadrilla que no contaba con ninguna fragata o corbeta, ya que el *Halcón* y *La Santísima Trinidad* se habían destinado a la guerra del corso.

Dice Caillet Bois *“Esta subasta de un material que acababa de prestar tan señalado servicio al país y que de manera alguna había de ser superfluo en adelante ya que la guerra no había terminado y que a poco tardar tendría que crearse una nueva escuadra en el Pacífico, es característica de la época como muestra de la indiferencia o incomprensión con que nuestros primeros gobiernos contemplaban su misión en lo tocante a los problemas navales”*.

Lo hemos dicho: San Martín no tendría esperándolo en el Pacífico una flota lista para transportar su ejército al Perú. Las primeras y úni-

cas naves que Chile había adquirido y preparado se habían perdido en 1812. Más tarde, en 1814, el desastre de Rancagua marcaba en Chile el fin del período denominado de “la Patria Vieja”.

A comienzos de 1815, el abandono de lo naval llegó a un punto extremo. El esfuerzo público fue entonces reemplazado por el privado, volcando la capacidad agresiva hacia el oponente por medio del corso marítimo.

### ***Necesidad de una armada en Chile***

Bulnes puntualiza *“El dominio del Pacífico era el complemento de la revolución sudamericana”*. Hasta 1817 la acción de los gobiernos independientes se había circunscripto a la posesión de tierras sin que hubieran intentado disputar formalmente a la España el predominio del “ancho camino por donde arrojaba a la hoguera de la lucha el combustible de sus recursos y de sus ejércitos”.

Agrega *“El dominio del mar era para toda la América del Sud una necesidad impuesta por el desarrollo de la revolución. Su suerte sería efímera mientras España pudiera enviar ejércitos en convoyes de buques mercantes o débilmente custodiados. La revolución tenía que dilatarse en el mar so pena de sucumbir”*.

Hasta ese momento, la atención de los gobiernos independientes se había concentrado en la guerra terrestre, lo que se explica por las condiciones en que se había desarrollado la lucha.

Las Provincias Unidas la había localizado en las fronteras del Alto Perú, a gran distancia del mar y, después de la toma de Montevideo, Buenos Aires se había acostumbrado a mirar del lado norte el peligro que amenazaba su causa.

En cambio, para Chile el dominio del Pacífico era una necesidad de fácil percepción. *“Chile más bien que un país es una costa”* lo define Bulnes. Sucedió allí lo contrario de lo que pasaba en las demás naciones de América. Es que los ejércitos enviados a someterlo habían llegado por ruta marítima.

El Virrey del Perú, que era el represor de la revolución chilena, había cuidado muy bien de mantener expedito ese camino. Por lo tanto, una escuadra era el único medio que podía tener Chile para cerrar la ruta de las invasiones y la garantía de su independencia.

## *Dominio táctico del Pacífico*

La estrategia libertadora de San Martín exigía imprescindiblemente el dominio táctico del Pacífico a fin de transportar con seguridad la fuerza expedicionaria que debía invadir Perú. Inmediatamente después de Chacabuco, la citada estrategia giró alrededor de la creación de un poder naval a cuyo fin, tanto las Provincias Unidas como Chile, debían empeñarse a fondo sin claudicaciones ni regateos.

San Martín, bien compenetrado del medio naval y consciente de los infinitos problemas que deberían resolverse, no descansó un instante hasta conseguirlo. O'Higgins, que entendía bien el significado del mar para Chile por haber sufrido cuatro invasiones desde el Perú, compartió el insigne honor de la creación de la Marina de Guerra y Mercante chilena.

Eleta considera que muchísimo se le debe también a Pueyrredón, a Zenteno y a Guido, agregando que a O'Higgins le cabe otra distinción, *“por haber tenido que atender en la distribución de tareas, lo más difícil de un poder marítimo: el personal”*.

Existen cartas y oficios que muestran a San Martín coherente con su estrategia, y como bien lo llama Eleta: *“Gestor y árbitro de la constitución armónica y adecuada de la primera escuadra chilena, mejor dicho de la misma Marina de Chile”*.

Uno de los emisarios que tuvo la misión de comprar barcos que permitieran dotar a Chile de una Marina de Guerra fue Manuel H. Aguirre, enviado a los EE.UU. Este agente llevaba cartas de O'Higgins, de Pueyrredón y de San Martín para el presidente norteamericano James Monroe.

La de San Martín expresaba: *“El Director Supremo de Chile ha considerado como instrumento principal, el armamento naval en esos Estados de una escuadrilla con destino al mar Pacífico, y que unida a las fuerzas que habrán de prepararse en el Río de la Plata, concurra a sostener las ulteriores operaciones militares del ejército a mi mando, en el continente meridional”*.

## ***La actividad corsaria***

El **corso** no era piratería sino una forma de guerra en el mar. Era desarrollada por marineros civiles a los que se daban grados equivalentes a los militares.

Los corsarios estaban sometidos a los reglamentos de Corso, que obligaban a tener patente de corso y atacar solamente a naves de la nación en guerra. Con dicha patente estaban habilitados por un cierto tiempo, generalmente un año. Debían ser humanitarios y respetar a los neutrales. Las presas que tomaban debían ser declaradas legítimas por un Tribunal de Presas y debían liberar a los negros encontrados en buques negreros enemigos.

Desde 1815, constituyó un esfuerzo positivo que causó grandes perjuicios al comercio español: apresando sus naves, obligando a sus barcos de guerra a tareas de protección y obteniendo valiosa información en las naves apresadas, muy útiles por cierto al gobierno que los autorizaba. Además, fueron emisarios y difusores de las ideas de la revolución por todos los mares.

## ***Bibliografía***

AUTORES VARIOS, *Historia Marítima Argentina, Tomo V*. Buenos Aires, 1986.

BULNES, Gonzalo, *La Expedición Libertadora del Perú*. Santiago de Chile. 1887.

CAILLET-BOIS, Teodoro, *Ensayo de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, 1929.

CANCECO, Aldo, “El Río de la Plata desde la caída de Montevideo hasta fin de 1814”, *Historia Marítima Argentina - Tomo V*, Buenos Aires, 1986.

DESTEFANI, Laurio, “Las Provincias Unidas desde Revolución de Mayo hasta final de la guerra de la Independencia”, *Historia Marítima Argentina - Tomo V*. Buenos Aires, 1986.

ELETA, Fermín, “Influencia del dominio del mar en guerra de liberación de Chile”, *Historia Marítima Argentina - Tomo V*, Buenos Aires, 1986.

GUIDO, Tomás, *Memoria presentada al Supremo gobierno de las Provincias*

*Unidas del Río de la Plata en 1816 por el ciudadano Tomás Guido, Oficial Mayor de la Secretaría de Estado en el Departamento de Guerra y Marina.*

LÓPEZ, Vicente Fidel, *La Revolución Argentina*. Buenos Aires, 1881.

MITRE, Bartolomé, *Historia de San Martín*. Buenos Aires, 1950.

MONTEAGUDO, Bernardo, Artículo publicado en el periódico “*El Censor de la Revolución*”, Santiago de Chile, 19 de julio de 1820.

OTERO, José, *Historia del Libertador José de San Martín*. Buenos Aires, 1978.

PICCINALI, Héctor Juan, *Revista Militar N° 716*. Buenos Aires, 1987.

TERRAGNO, Rodolfo, *Las Fuentes Secretas del Plan Libertador de San Martín. 500 años de Historia Argentina. La Gesta Americana*. Buenos Aires, 1988.

TERRAGNO, Rodolfo, *Maitland & San Martín*. Buenos Aires, 1999.



## Capítulo 4

# El nacimiento de la armada de Chile

*No hay un sólo hombre de cálculo que no clame por fuerzas marítimas, ellas solas nos darán la victoria y la paz.*

Tomás Guido

## El aporte argentino

### *San Martín y su plan continental*

Dice Otero *“Es un hecho histórico ya expuesto y comprobado debidamente que la revolución argentina y la revolución chilena se solidarizaron desde su génesis, con impulso instintivo; pero esto sin llegar a fusionarse en una alianza general y completa”*.

Según este autor, la idea de llegar a este resultado le pertenece a San Martín, y fue con ese propósito que en 1814 decidió abandonar el comando general del Ejército del Norte atrincherado en Tucumán para trasladarse a Mendoza, después de que el Directorio argentino lo hubo designado como Gobernador Intendente de Cuyo.

Su propósito era unificar en todos sus aspectos a la revolución argentina; pero también buscarle el camino definitivo del triunfo fusionando su accionar militar con el de Chile. Esos eran sus planes y sus esperanzas cuando, en octubre 1814, los realistas al mando de Osorio entraron triunfalmente en Santiago y restauraron allí “el régimen oprobioso y despótico que había provocado la insurrección chilena”.

La derrota de los chilenos en Rancagua trastornó completamente los planes de San Martín, porque aun sabiendo que el sofocamiento de la libertad no era su muerte, comprendió que había quedado frustrada

la primera alianza imaginada por él para ayudar a Chile y llegar por aquel camino a las puertas de Lima.

Se vio forzado a reemplazar el primer plan, que era el de “auxiliar”, por otro que sería el de “libertar”. Chile era en su concepto la ciudadela de América.

### ***Necesidad de la escuadra***

Los jefes patriotas no le dieron a la victoria de Chacabuco la importancia que le asignaba el entusiasmo popular. Así se explica que O'Higgins en vez de entregarse a las expansiones de júbilo al presenciar la disolución del ejército español, exclamara con tristeza: “*¡Este triunfo y cien más serán insignificantes si no dominamos el mar!*” Por eso es conveniente, ante todo, puntualizar la necesidad para los patriotas de disponer una escuadra.

Dice Bulnes “*La creación de la escuadra era una empresa colosal que parecía superior a los medios de acción de que disponía un gobierno pobre y un país esquilmo. Pero se vincularon a su realización unos intereses tan considerables y que afectaban de un modo tan vivo la suerte de los dos países, que la obra finalmente pudo concretarse*”.

Para Chile significaba afianzar su reciente victoria en Chacabuco y asegurar la estabilidad de la revolución. Para las Provincias Unidas representaba alejar la guerra de sus fronteras. Era natural entonces que el virrey del Perú reconcentrase sobre su capital amenazada los ejércitos realistas que ocupaban el Alto Perú.

Bulnes afirma “*Jamás causa alguna pudo aunar mejor los intereses de dos pueblos unidos en nombre de una necesidad vital. La creación de la escuadra significó el medio de consagrar la alianza amenazando el foco poderoso que alimentaba la hoguera de la resistencia realista*”.

Mediante el impulso de San Martín, el apoyo de los directores O'Higgins y Pueyrredón y la actividad de José Ignacio Zenteno, que era el Ministro de Guerra y Marina de Chile, y Miguel Zañartu, nombrado agente chileno en Buenos Aires, así como la de los argentinos Tomás Guido, Álvarez Condarco y Manuel Aguirre, se organizó una flota de transportes para llevar el ejército al Perú. Y se creó también la escuadra chilena capaz de escoltarla contra los esfuerzos de la débil escuadra española de Lima, “*pero que, débil o no, era dueña del Pacífico hasta entonces*”.

Finalmente, luego de dos años de trabajo y sacrificios, vieron culminada su obra. La Marina de la Expedición Libertadora estaba lista para cumplir con su misión.

### ***Gestación de la escuadra***

Después de Chacabuco, San Martín volvió a cruzar la cordillera y se dirigió al Plata. Así como en la conferencia de Córdoba con Pueyrredón se planeó la campaña libertadora de Chile, en la otra que tuvo con él en Buenos Aires se hizo otro tanto con la que daría libertad al Perú.

En los pocos días que permaneció en Buenos Aires, San Martín concretó un acuerdo que puede considerarse como negociación preliminar para la formación de la escuadra que hizo posible la campaña del Pacífico.

Poco antes de su llegada a Buenos Aires, San Martín había recibido una carta de Pueyrredón en la que le comunicaba: *“La fortuna está en su buen cuarto de hora. Es preciso, pues, aprovecharlo llevando nuestras armas al corazón del Perú. Lo primero es mover el ejército con seguridad, y no puede hacerse sin una fuerza naval que domine el mar Pacífico. Quiero saber si será posible formarla en esa (Chile) y de lo contrario no hay otro remedio que armarla aquí. Considero suficiente el número de cinco corbetas y nada menos, bien equipadas y artilladas. Aquí se podrá proporcionar el armamento y buques, pero hace falta la plata. En caso de no tener efecto este proyecto, yo no (ex) pondré nunca a ese ejército a ser desbaratado por dos o tres buques de guerra que pondrá Lima en precaución de este mal, que es el mayor que puede venirle a su existencia”*.

En carta a O’Higgins del 8 de abril de 1817, San Martín le dice *“Todo va completamente bien. La gran dificultad es la del armamento de los buques, no por la imposibilidad de hacerlo en los Estados Unidos y sí por no fiar los grandes intereses que se necesitan para ello en manos poco seguras; pero hoy quedará este punto principal del modo más firme”*.

La persona en la cual San Martín y el Estado argentino pudieron depositar su confianza fue el respetable ciudadano Manuel Aguirre, quien, llevando cartas de crédito y 100.000 pesos facilitados por el gobierno de Chile, se trasladó a los Estados Unidos para negociar allí los barcos que la expedición reclamaba.

Dice Otero “*Por segunda vez después de haber ceñido su frente con los laureles de vencedor en Maipú, San Martín pasó los Andes y se dirigió a Buenos Aires con el decidido intento de arbitrar los recursos que su empresa libertadora exigía. Así fue como nació el empréstito libertador, y con esos fondos y los arbitrados por el patriotismo chileno, pudo llegarse a la formación de la escuadra, complemento en el Plan Continental, de su ejército de los Andes*”.

### ***El apoyo efectivo de Pueyrredón***

El Director de las Provincias Unidas, a pesar de la escasez de recursos que padecía el gobierno, prestó muchos e importantes servicios a la formación de la escuadra. Pueyrredón no se limitó (como veremos más adelante) a autorizar con su garantía el contrato entre San Martín y Aguirre, sino que facultó al agente a tomar el dinero que necesitase de un empréstito de 2.000.000 de pesos que se estaba negociando con los Estados Unidos.

El 2 de abril de 1817, Pueyrredón y San Martín firmaron un convenio con el comerciante Jorge Green por el cual el gobierno de Chile, afianzado por el de Buenos Aires, se obligaba a comprar los buques que Green trajera por su cuenta desde los Estados Unidos bajo bandera norteamericana, con recargo del 25% de su precio de costo. Los oficiales que los condujeran pasarían a la armada de Chile con sueldos y derechos en la misma forma que los contratados por Aguirre.

Ese mismo año de 1817, Pueyrredón contrató por cuenta de Chile, la venida al Pacífico de la fragata *Santa Rosa*. Luego de un amotinamiento contra sus oficiales, la tripulación solicitó perdón y el buque se incorporó a la armada con el nombre de *Chacabuco*.

Además, el gobierno de Buenos Aires envió al Pacífico dos buques de guerra de su propiedad. Uno era *El Intrépido* y el otro el *Maipú*, que fueron a ponerse al servicio de Chile y con órdenes de incorporarse a su escuadra, reconociendo la autoridad del almirante chileno.

## *La Misión Aguirre en los Estados Unidos*

Apenas instalado en el gobierno, O'Higgins se apresuró a reunir algunos fondos para la adquisición de buques de guerra. Logró juntar 100.000 pesos que puso en manos de San Martín para que fuese a Buenos Aires con el propósito de contratar, por medio de un agente, la construcción de barcos en los EE.UU.

Hemos visto que San Martín designó como agente al ciudadano argentino Manuel Aguirre, firmando el 17 de abril de 1817 un contrato por el cual se le encargaba la construcción de dos fragatas de guerra de 34 cañones cada una, debiendo tripularlas y equiparlas por cuenta de Chile.

Se le entregaron a Aguirre los 100.000 pesos reunidos y se le prometió otra suma igual a ser remitida antes de tres meses. Además, se le autorizó a buscar en aquel país el dinero que pudiese conseguir por cuenta de Chile con un premio de 60%. Este dinero estaría destinado al equipamiento de las dos fragatas o a la adquisición de otros dos buques de 18 a 24 cañones.

También llevó Aguirre veinticinco “patentes de corso” del gobierno de Chile y otras tantas de las Provincias Unidas y, además, el encargo de contratar oficiales de marina, ofreciéndoles por sueldo el que recibirían en la marina norteamericana en tiempos de guerra y el 50% de las presas que pudiesen hacer.

Aguirre emprendió el viaje investido de una doble representación: una oficial para obtener el reconocimiento de la independencia de las Provincias Unidas y una extraoficial del gobierno de Chile para adquirir barcos de guerra, equipamiento y tripulación.

Llevaba además las tres cartas credenciales anteriormente mencionadas. Eran de Pueyrredón, de O'Higgins y de San Martín, para ser presentadas al presidente de los EE.UU., James Monroe. Las cartas le fueron devueltas por el ministro de Estado Richard Bush, con el pretexto de que el presidente estaba ausente. Ocurrió durante una entrevista concedida solamente a título de “conversación informal”.

La misión no solamente tropezó con dificultades diplomáticas. Fue bloqueada por las poderosas influencias de España, que para esa época había firmado con EE.UU. un tratado de paz y amistad.

Bulnes se pregunta “¿Puso la España el cebo de la Florida para ganarse su neutralidad?”. Lo cierto es que en 1821 cedió ese “opulento pedazo de territorio” a los Estados Unidos.

El gobierno de Chile se atrasó en reunir los otros 100.000 pesos ofrecidos. Además, el empréstito gestionado por el gobierno argentino no se concretó.

A pesar de las dificultades, Aguirre pudo hacer construir dos corbetas que fueron botadas con los nombres de *Horacio* y *Curiacio*, tripuladas por 500 marineros y oficiales, con sus respectivos despachos para incorporarse a la escuadra chilena, pero ponerlas en agua no significó sacarlas de puerto.

Bloqueado con leyes y reglamentaciones, Aguirre tuvo que acudir a toda suerte de artificios. Inclusive fue sometido a juicio y estuvo detenido cuatro días. En efecto, cuando por fin los barcos se encontraban listos para zarpar, el cónsul español denunció ante la justicia sus destinos como una infracción de la neutralidad.

Finalmente los barcos pudieron zarpar, gracias a un arreglo hecho por Aguirre con un capitalista norteamericano llamado Davies, quien le facilitó los fondos a cambio de un documento garantizando el reembolso de este préstamo con la hipoteca de las naves. A su vez, Davies, usando su facultad como acreedor para hacerlo, endosó el documento a favor del capitán Skinner de la *Horacio*.

Pero si las cosas marcharon sin dificultad alguna para la entrega de la corbeta *Curiacio* (rebautizada *Independencia*) no sucedió así con la segunda, o sea con la corbeta *Horacio*, cuyo comandante Skinner le había servido de intermediario a Aguirre cuando financió su compra en EE.UU.

Se sabe, por comunicaciones de Thwaites a San Martín, que las letras de tesorería giradas por Aguirre a favor de Davies, lo eran contra las secretarías de Hacienda de los gobiernos de Buenos Aires y de Chile y endosadas por Skinner quien, de este modo, se hacía responsable ante Davies. El monto de las letras llegaba a 77.500 pesos pero a esta suma había que agregarle 30.000 pesos más, que se debían a los oficiales y a la tripulación.

A pesar de lo convenido, al llegar a Buenos Aires Skinner pretendió una suma mayor y, como no se le pagaba, invocó el derecho de retener en su posesión la referida corbeta. Todo esto determinó una serie de

dificultades y Zañartu, el ministro chileno en Buenos Aires, intentó la formación de un tribunal especial para proceder contra Skinner.

Mientras se llevaban a cabo las negociaciones, el buque seguía enarbolando el pabellón de los EE.UU., y un día de junio, aprovechando la ausencia de naves de guerra en el puerto de Buenos Aires, Skinner resolvió fugarse. Abandonando su fondeadero se hizo a la vela y terminó vendiendo la nave en Río de Janeiro.

### *La Misión Álvarez Condarco a Londres*

De la misma forma que Aguirre, el mayor José Antonio Álvarez Condarco, ingeniero argentino que pertenecía al Ejército de Los Andes, fue enviado a Londres. También como Aguirre sufrió la escasez de fondos y la hostilidad del gobierno ante el cual se presentó. La corona británica había prohibido a sus súbditos intervenir de cualquier modo en la guerra de España con sus colonias.

En la práctica, esa declaración importaba una protección a España porque impedía a los rebeldes de América buscar elementos militares donde podrían encontrarlos mientras que España contaba con recursos propios.

Sin embargo, Álvarez Condarco venció esa dificultad interesando en sus proyectos a la casa armadora Ellice, Inglis & Co. Aconsejado por Cochrane, que había sido contratado por él para ir a Chile y por Antonio Álvarez Jonte que estaba en Londres, ordenó la construcción de un barco de guerra a vapor de 410 toneladas, lo que representaba una gran audacia, teniendo en cuenta la revolución que significó la navegación a vapor para aquella época. Compenetrado de la importancia de la adquisición, aprovechó los servicios de Cochrane encargándole que vigilase la construcción del barco a vapor que fue bautizado *Rising Star*.

Paralelamente, Álvarez Condarco realizó un convenio de compra con la citada casa armadora, para enviar a Chile el *Cumberland*, navío de 1.355 toneladas que había pertenecido a la Compañía de Indias. Estaba armado con 40 cañones susceptible de elevarse a 60 piezas y posteriormente fue rebautizado *San Martín*.

Este barco sería la más poderosa nave de la naciente armada chilena.

Álvarez Condarco firmó el convenio a nombre del gobierno chileno, con la condición de que fuese puesto en Valparaíso, a un precio deter-

minado. Además depositó una garantía que aseguraba la aceptación del gobierno chileno. El envío sería por cuenta de la casa inglesa, armado y tripulado también por ella y en condiciones de ingresar a la marina de guerra.

El convenio tenía para el gobierno chileno la inapreciable ventaja de que el barco sería enviado por cuenta de sus dueños, evitando así las odiosas responsabilidades y los serios peligros en que incurrían sus agentes sacando buques de guerra de los astilleros neutrales. El *Cumberland* salió con destino aparente rumbo a Asia, para burlar la vigilancia de las autoridades españolas.

La casa armadora concretó otro negocio con un buque de 500 toneladas, el *Catalina Griffier*. En febrero de 1818, cumplida las formalidades, emprendió viaje. La nave transportaba máquinas destinadas a la fabricación de los temibles “cohetes a la Congrève”, embarcados oculta-mente por Álvarez Condarco.

Llevaba, entre otros pasajeros, al mayor James Charles, de destacada actuación durante la guerra, pero que lamentablemente murió en una de las operaciones.

La nave estuvo signada por la mala suerte porque en el canal de la Mancha chocó en la oscuridad con otra embarcación y perdió su buprés, contrariedad salvada con el mayor empeño por la casa contratante, quien debió asumir por segunda vez la responsabilidad de una partida clandestina del buque, cargado de armas y utensilios de guerra, violando así el riguroso decreto de neutralidad proclamado por la corona británica.

El buque se hizo nuevamente a la vela, en junio del mismo año, transportando oficiales y su valiosa carga de elementos militares “*pero el viento del infortunio persiguió el desventurado barco y naufragó en las costas de Europa, salvándose apenas los tripulantes y pasajeros. Las mercaderías venían aseguradas*”.

Por otra parte, el barco a vapor tropezó con muchas dificultades durante su construcción. Por lo novedoso, se procedía a tientas y se cometían errores, lo que se tradujo en demoras y en una suma de dinero mayor que la presupuestada. Cochrane no pudo quedarse hasta su terminación pues a mediados de 1818 debió embarcarse rumbo Chile para hacerse cargo del comando de la naciente escuadra.

Álvarez Condarco fue reemplazado por Antonio José de Irisarri. A mediados de 1819, el buque todavía no estaba terminado, por lo que finalmente se decidió revender el casco y las maquinarias.

*“Cuando se meditan las consecuencias que pudo haber tenido para España la partida de lord Cochrane en un barco a vapor, viniendo a combatir en el Pacífico a barcos de vela, el espíritu se pierde en el dominio de la fantasía”* suspira Bulnes.

Otro aporte importante de la misión fue el hecho de que Álvarez Condarco obtuvo el secreto de los cohetes incendiarios “a la Congrève”, arma que se suponía de un efecto devastador en la guerra marítima. Esto explica las reservas tanto de sus inventores como del gobierno inglés. Y también resalta la importancia del aporte de Álvarez Condarco a la causa americana, dotándola de un elemento de guerra considerado tan poderoso.

Pero el servicio más valioso que prestó Álvarez Condarco durante su misión fue la contratación de lord Cochrane para organizar y comandar la escuadra. El lord vivía en Boulogne-sur-Mer, pobre y perseguido por sus enemigos políticos.

Una carta de Álvarez Jonte a San Martín, fechada en Londres el 13 de enero de 1818, resume la misión:

“Dentro de doce días sale para Valparaíso el *Cumberland*, navío de 60 cañones, contratado sin desembolso efectivo en 170.000 pesos, bien equipado como para un viaje a la India y con 40 cañones.

La reducción en aprestos y cañones ha sido efecto necesario de las circunstancias, porque después de haber forzado este gobierno toda medida de estricta neutralidad y toda prohibición de aprestos de guerra para América, hubiese sido necesario perder el todo si nos hubiésemos empeñado en que fuese completo.

El mismo buque debe llevar toda la maquinaria precisa para construir cohetes incendiarios y perfeccionar además la fábrica de pólvora. Basta la simple comunicación de esta noticia que ha sido y es un secreto del gobierno inglés, para darle toda la importancia a los cuidados que se han empleado para conseguirla y valuar la misma adquisición.

Acaso poco ganamos con las máquinas si no lleváramos un hombre que las supiese manejar y pudiese suplir al ejército con

este instrumento formidable desde su llegada. Pero felizmente eso también se ha conseguido. Llevo una persona a este respecto que no puede ser bien descripta y ponderada. Es un maestro completo de mixtos, del laboratorio de pólvora, de los cohetes, de construcción de buques, buen mecánico, buen químico, en fin, sus ideas son universales: poco de teoría y casi todo práctica.

No es menos interesante la adquisición de lord Cochrane. Este sujeto es preciso conocerlo para saberlo apreciar. A la cabeza de la marina de ese país será el terror de los españoles y el respeto de todos”.

### ***El empréstito está realizado***

Después de Maipú, San Martín regresa a Buenos Aires donde llega el 11 de mayo de 1818. Como ocurrió posteriormente a Chacabuco, el sitio elegido para conferenciar fue la quinta de Pueyrredón en San Isidro. Allí se planeó el empréstito, fijándose su monto en 500.000 pesos.

Entre otras medidas se establecieron las relativas a los agentes que debían de trasladarse a Europa y a los EE.UU., calidad y tipo de buques a comprar y otros asuntos relacionados con el ejército y la escuadra.

El 30 de junio de 1818, San Martín le escribe a O’Higgins: *“Se ha nombrado una comisión para hacer asequibles 500.000 pesos. En toda la presente semana quedará esto concluido; dicha cantidad es en auxilio de los gastos que se originen en las expediciones ulteriores del Ejército Unido”*.

En posdata, agrega *“El empréstito de los 500.000 pesos está realizado. Hágase por ese estado (Chile) otro esfuerzo y la cosa está hecha. Sobre todo auméntese la fuerza lo menos hasta 9.000 hombres pues de lo contrario nada se podrá hacer. Prevengo que en los 500.000 pesos va inclusa la cantidad del valor de 4.500 vestuarios destinados para el ejército de los Andes”*.

El empréstito se lanza el 4 de junio de 1818. Dos meses más tarde Pueyrredón se lamenta su falta de éxito en carta dirigida a San Martín: *“En cuántas amarguras nos hemos metido con el maldito empréstito. Hasta aquí (2 de setiembre) no se han sacado más que 87.000 pesos de los españoles. Los ingleses se han resistido abiertamente y de 141.000 que les cupieron, no han entregado más que 6.700. En suma, es imposible sacar el medio millón del numerario aunque se llenen las cárceles y los cuarteles”*.

El empréstito no llegó a la suma de 500.000 pesos, pero alcanzó a más de 300.000 y el resto fue facilitado por el gobierno argentino en armas, en envío de barcos y en otros pertrechos de guerra.

## La armada en pañales

### *La gestión de Zañartu*

Miguel Zañartu fue acreditado como representante ante las Provincias Unidas a mediados de 1818, un año después de la partida de los comisionados a Estados Unidos y Londres. El cargo que iba a desempeñar a Buenos Aires tenía una importancia excepcional. Además de las relaciones derivadas de la ocupación de territorio chileno por fuerzas argentinas, había que trabajar en los fines de la alianza, o sea, fomentar la creación de la escuadra y contrarrestar los planes de los Carrera (este último punto no será tratado en el presente trabajo).

En 1818, si bien la escuadra no estaba totalmente formada, había elementos navales. En cambio, faltaban hombres de mar aptos para el servicio, especialmente oficiales a quienes confiar el mando de los buques. Ésta era una de las mayores preocupaciones del gobierno y una prioridad para Zañartu: debía contratar 500 marineros ingleses o norteamericanos para tripular la escuadra.

El diputado chileno estaba en el lugar adecuado. El Río de la Plata era un centro comercial de importancia al que llegaban barcos de diversas nacionalidades y, por lo tanto, era el sitio apropiado para contratar marineros “*que vanamente se habrían buscado en las solitarias costas de Chile*”.

Zañartu enganchó tripulantes en Buenos Aires y Montevideo, sacándolos de los buques mercantes y del personal de playa. Los fue enviando a Chile por los medios que se ponían a su alcance: 150 fueron como supernumerarios en el *Galvarino*, como se verá más adelante, otros en barcos mercantes y, cuando faltó transporte marino, los mandó por tierra. “*Ya se hallan prontas las carretas que conducirán 100 marineros*”, escribía Zañartu a su gobierno.

A mediados de 1818 llegó a Buenos Aires el bergantín *Lucy* de 398 toneladas, debidamente equipado y armado con 18 piezas de artillería.

Su dueño, el capitán Martín Jorge Guise, estaba destinado a una brillante figuración en la Guerra de la Independencia. El barco venía a nombre de su segundo, el capitán Juan Spry.

El barco le fue ofrecido en venta al gobierno de las Provincias Unidas pero, fracasada esta negociación, intervino Zañartu. Aunque carecía de dinero, realizó la compra con un pagaré de 3.000 pesos, que le fue descontado a fin de hacer algún anticipo a la tripulación que se componía de 140 marineros ingleses.

Finalmente, la suma fue entregada por el director Pueyrredón. La nave enarboló la bandera chilena con el nombre de *Galvarino* al mando de Spry, mientras Guise hacía el viaje por tierra cruzando la cordillera.

Por orden de Zañartu, el *Galvarino* zarpó de Buenos Aires el 12 de agosto de 1818 en persecución del convoy español que, bajo la protección de la fragata *María Isabel*, había salido de Cádiz en una expedición destinada a América.

El *Galvarino* no la encontró. Llegó a Valparaíso el 14 de octubre de 1818, cuatro días después de que la primera escuadrilla, al mando de Blanco Encalada, saliera para probar fortuna en el mar enfrentándose con el convoy que hemos mencionado. Por esa circunstancia, no participó el *Galvarino* del memorable suceso que coronó la primera campaña de la flamante escuadra.

Zañartu le escribe a San Martín el 27 de julio de 1818:

A pesar (*de*) que mi gobierno me ha mandado sin un centavo, ni letra que lo valga, yo he hecho un negocio de hombre pudiente; negocio que suena mucho, que puede valernos mucho y que no me ha costado ni medio real. He jugado a la política para sacar partido de la desavenencia en que se hallaba el comandante del bergantín Lucy con el gobierno (*argentino*) y sin más que una libranza de 3.000 pesos contra las cajas de Chile, he conseguido remitir a Valparaíso este precioso buque a disposición de mi gobierno, a su merced y sujeto a que le hagan allí la forzosa (*preparación*).

Mucho me han ayudado los amigos de usted en esta obra en la que reconozco como principal autor a Juan Thwaites, cuyo celo me ha servido mucho para alejar del conocimiento del propietario los ofrecimientos que le hacía por el buque, el agente de los portugueses, Barroso. Pero todo se ha vencido con contratos a falta de dinero, y ya he recibido de los amigos infinitos parabienes por

una negociación tan ventajosa. El bergantín debe zarpar ancla, dentro de tres o cuatro días con bandera chilena. Además de los 140 marineros de su dotación, lleva 150 supernumerarios a disposición de mi gobierno.

Tales fueron los servicios de Zañartu en la formación de la escuadra. Pero la parte más difícil de su misión era, según Bulnes, *“mantener la alianza en medio de la presunción natural de un país que se consideraba con justo título como el libertador del otro y de la susceptibilidad también natural del pueblo chileno”*.

Continúa haciendo notar que aquélla fue una situación en extremo difícil, porque requería cualidades de discreción y energía que no son comunes ya que, si bien ambas naciones luchaban y morían abrazadas en los campos de batalla, no dejaban por eso de pagar tributo a las rivalidades y los celos.

### ***La escuadra en pañales***

*“En el año de 1817, la escuadra no salió de los pañales (...) y sus débiles tentativas para disputar el mar a los barcos españoles semejaban a los pasos inciertos de un niño. En aquel momento las mayores dificultades provenían de la escasez de dinero y de la lucha con los hombres”*. Repetidamente Bulnes enfatiza esta situación. Es que era preciso apaciguar las rivalidades de extranjeros y nacionales.

La marinería extranjera tenía exigencias distintas a las de la marinería chilena, ya sea en el alimento o en el sueldo. Debido a que se enganchaban voluntariamente y sus servicios eran necesarios, los jefes se veían obligados a tolerar sus pretensiones. Además, los marineros ingleses estaban mezclados con campesinos enviados de Buenos Aires y con chilenos a quienes se condenaba a servir en la escuadra. Un delito grave se purgaba sirviendo en el mar. Sólo en 1819 fue derogada esa costumbre pero manteniéndola para los pillos y vagos.

De esta diferencia de condiciones se derivaba una desigualdad de trato. Los marineros extranjeros tenían prerrogativas de las que carecían los chilenos, especialmente los condenados por delitos. Se les hacía diferencia en el alimento. Se les daba un trato análogo al que era de uso en las escuadras de sus países.

La oficialidad estaba formada por aventureros audaces que venían a hacer fortuna rápida en las campañas de corso. Las órdenes se daban en sus idiomas, y los chilenos no entendían las lenguas de sus compañeros, que pertenecían a distintas nacionalidades.

*“Esa fue la fisonomía de los buques encargados de sostener el poder de Chile en el mar”*, reflexiona Bulnes.

### ***La actividad de Zenteno***

La actividad desarrollada por el gobierno chileno no era menor que la empleada por sus agentes. Del extranjero llegaban barcos y marineros. Con ellos se debía formar una escuadra. La parte más difícil era vencer las dificultades casi insuperables que provenían de la crítica situación económica. Además, faltaba la gente apta para tripular las naves y se carecía de elementos navales como ser garfías y velamen, entre otros. Cualquier detalle corriente era una seria dificultad entonces. Se necesitaban hombres competentes “para suplir con patriotismo e inteligencia los conocimientos de organización naval”. La causa de la Patria tuvo la fortuna de encontrar un hombre que venció esos grandes inconvenientes con la energía de su patriotismo, con su consagración al trabajo y con la claridad de su inteligencia.

Ese fue José Ignacio Zenteno, nombrado Ministro de Guerra y Marina de Chile, quien se entregó por completo a esta difícilísima labor. Trabajó día y noche en su ministerio: todo lo que se refería a la Marina era resuelto por él. *“Así fue que sin conocimientos especiales llegó a dotar al país de una escuadra tan bien organizada como pudo salir de sus improvisados artifices”*.

Pero, desgraciadamente, no existían en el país ni los hombres ni los recursos suficientes para activar la obra. En 1817 se sucedieron diferentes personas en el gobierno de Valparaíso *“sin que ninguno de ellos”*, según Bulnes, *“dejase rastros efectivos de sus trabajos en la organización naval”*.

El primero fue el coronel argentino Rudecindo Alvarado, comandante del batallón N°1 de Cazadores de los Andes. El último y más importante colaborador de Zenteno fue el comandante de artillería argentino Manuel Blanco Encalada, quien sería, posteriormente, el primer almirante de la flamante escuadra.

## *La labor de Blanco Encalada*

A mediados de 1818, Blanco Encalada fue destinado a Valparaíso con el cargo de Comandante General de la Marina, mientras Zenteno se consagraba a su organización en Santiago.

En una serie de cartas dirigidas a O'Higgins, Blanco Encalada iba registrando que el apresto de la escuadra marchaba con rapidez: *"Todo va bien"*, escribía el 9 de julio, *"en pocos días podrá V.E. venir si gusta, a ver la naciente marina de Chile en el método y en el orden que se usa en las naciones más marítimas"*.

El 11 de agosto informaba: *"La escuadra está lista, socorrida de todo, aparejada, envergada, con aguada para seis meses adentro. No falta más que echarle víveres, gente, algunos cañones y echarla al mar. Su fuerza es tal, que puede hacerse dueña del Pacífico y frustrar toda expedición ulterior de España. Puede tomar a Talcahuano, destruir al Callao y dar golpes de tanta importancia, que admiren a Europa y aseguren la libertad de América"*.

La mayor dificultad con que tropezó Blanco Encalada para aumentar los enganches de tripulantes fue la competencia que hacían los corsarios que podían pagar mayores sumas que el Estado. Por otra parte, la marinería extranjera prefería la vida libre del corso a la existencia metódica que se llevaba a bordo de una escuadra. Cuando se preparaba la partida de un corsario, el gobernador de Valparaíso limitaba el número de la gente que se permitía embarcar.

Los interesados, sin embargo, de acuerdo con los capitanes, se distribuían en las caletas de la costa donde eran embarcados clandestinamente. Pero no sólo faltaban marineros para cubrir las necesidades más apremiantes, a esto se sumaba que la desertión tomaba un carácter inusitado *"sin que bastasen a contenerla las precauciones de los oficiales de mar"*.

A solicitud del Comandante de Marina, el gobierno entonces suprimió las licencias de corso. Blanco Encalada le escribió a O'Higgins el 14 de agosto:

Era de toda necesidad esta sabia providencia para completar la habilitación de nuestra escuadra y sus efectos son tan palpables que en las 48 horas que se hizo público, ya empiezan a verse otra vez marineros por las calles de esta ciudad. Estoy seguro que dentro de pocos días volverán a aparecer los muchos que se

habían ido por tierra a las costas para embarcarse en los corsarios luego que éstos saliesen a la mar.

Blanco Encalada no esquivó el peligro. Reiteradamente solicitó al Director *“un puesto en la empresa, animado de esa fe profunda que constituye la virtud y la fuerza de las grandes crisis”*. El 19 de julio le escribía a O’Higgins que, cuando saliera la escuadra con destino a una determinada misión, le honrara con el mando de una nave porque se consideraba capaz de mandar lo que podría mandar cualquier oficial mercante. Decía que *“si de marino pude pasar a artillero sin cometer desaciertos que merecieran nota, con más razón presumo poder volver de artillero a marino con esperanza fundada de desempeñarme bien.”*

### ***Reconocimiento a Guido***

Años más tarde, Tomás Guido publicó un extenso artículo en la *Revista de Buenos Aires* de abril de 1864. Entre los puntos tratados recordó que, después de Cancha Rayada, las conversaciones de los responsables de la conducción de la guerra giraban en torno a los trascendentes y complicados intereses que se hallaban en juego. Entre ellos, la urgencia en apresurar los trabajos *“en cuya realización me ocupaba confidencialmente autorizado para la creación de una marina nacional, que sirviese en todo evento a consumir la obra en que estábamos comprometidos.”*

Esta delicada y trascendente responsabilidad ha sido repetidamente ignorada en las obras de quienes se ocuparon del tema. La labor de Guido es conocida y valorada como representante en Chile del gobierno argentino, en cambio no lo es tanto en sus esfuerzos orientados a la creación de la Marina de Guerra.

En marzo de 1818 llegó a Valparaíso el *Windham*, buque inglés que por su construcción se prestaba para ser armado en guerra. Había salido de Inglaterra a instancias de Álvarez Condarco para ofrecerla en venta al gobierno de Chile.

*“No bien recibí instrucciones del Director de Chile partí para Valparaíso. Mi primer paso allí fue realizar el contrato para la compra de la fragata Windham de las Indias Orientales, de 800 toneladas de porte, surta a la sazón en el puerto”*.

Pero al momento de tomar posesión del barco, al tener conocimiento el vendedor de que Chile estaba en vísperas de un combate dudoso,

pretendió retractarse si el gobierno de las Provincias Unidas no respondía como garante por los 50.000 pesos que restaban del pago.

Dice Guido: “*Mis facultades no alcanzaban a comprometerlo (al gobierno argentino) en un percance aventurado. Cedió sin embargo al apremio de las circunstancias. El general (San Martín) me dirigió un oficio señalándome la conveniencia de tomar sobre mí, en el carácter público que investía, la garantía mencionada*”.

Realizada la compra de la nave y después de ser adecuada convenientemente, Guido la bautizó con el sugestivo nombre de *Lautaro* “en recuerdo de la poderosa institución que era el lazo de la alianza”. Fue puesta bajo el mando de Jorge O’Brien, oficial del Ejército de los Andes y exteniente de la marina británica, donde se había distinguido. Llevaba como segundo al teniente Turner, venido a Valparaíso como piloto de la nave que ahora era propiedad de Chile.

Para ese momento, la fragata *Esmeralda* y el bergantín *Potrillo* seguían bloqueando Valparaíso. Aún después de Maipú los realistas mantenían el dominio del mar. Guido ordenó a O’Brien burlar el bloqueo.

La *Lautaro*, en un memorable combate librado el 26 de abril de 1818 contra las naves españolas, las obligó a retirarse. Hábilmente camuflada por Guido, tomó tan de sorpresa a la *Esmeralda* que cuando se dieron cuenta ya la nave patriota se les había venido encima. El choque fue terrible. O’Brien resultó muerto en el asalto. Un golpe de mar separó a las naves. Los realistas reaccionaron y rechazaron a los invasores confundidos al ver muerto a su jefe. La *Esmeralda*, disminuida en su tripulación y con gravísimos daños, buscó refugio en Talcahuano junto con el *Potrillo*, sin que la *Lautaro* pudiese alcanzarlos.

Pero el bloqueo fue levantado y la plaza quedó libre de enemigos.

“*Grande debió ser la satisfacción de O’Higgins*”, piensa Eleta, “*por este memorable bautismo de fuego para las armas navales chilenas, aunque sintiera la sensible muerte del valiente O’Brien*”.

## ***El Combate de La Lautaro contra La Esmeralda***

Escribe Guido:

El bravo y leal O’Brien ejecutó puntualmente mis órdenes al burlar la vigilancia de los bloqueadores hasta ponerse fuera de su vista; pero

impelido por la impetuosidad de su carácter y ya distante de la costa, precipitó la operación antes de completar la instrucción de su gente y virando de bordo poco después de su salida, se fue en persecución de la escuadrilla enemiga.

El disfraz del *Lautaro* se hizo con tanto acierto, que aun a tiro de cable y habiendo ganado a la *Esmeralda* la cuarta de popa de barlovento, le creyó ésta un buque inglés, y poniéndose en facha, su comandante don Luis Coig, tomó la bocina y gritó con voz estertórea: '¡Ea! Ese barco se nos viene encima.' Era ya tarde. Cuál no sería su asombro y el de sus marineros al ver tan pronto realizado su anuncio.

La *Lautaro* se había arrojado sobre su presa con toda intrepidez.

Había llegado el instante supremo de estrecharse ambos buques a tocapañoles. El choque fue terrible. O'Brien arrastrado, por su denuedo, descuidó la terminante prevención de confiar a su segundo Turner la primera partida del abordaje, sin lo cual la victoria habría sido completa. Faltóle abnegación para ceder a su teniente la honra de ser el primero en afrontar el peligro, y después de dirigir la proa de su barco sobre la fragata española, metiéndole el bauprés y rompiéndole el aparejo de mesada, saltó con su sección de bravos, arma en mano, sobre su cubierta con tal arremetida, que la tripulación (*española*) espantada y fuera de sus puestos, huyó del primer puente, tirándose al segundo por las escotillas, quedando el comandante O'Brien en plena posesión de la *Esmeralda* a la vela.

Vestía este noble marino el uniforme de su grado de teniente coronel y de pie sobre el alcázar del buque apresado, daba voces de mando arriada ya la bandera del rey, lo que observado por un soldado (*realista*) de los agrupados en el entrepuente, preparó su arma y le asestó por entre la escotilla un tiro de fusil que le atravesó el pecho y derribólo exánime para no levantarse jamás.

Uno de los actores de aquella escena sangrienta, ilustrado más tarde por acciones brillantes, el general Miller, cuenta que, antes de expirar, O'Brien dijo estas últimas palabras: '¡No la abandonéis, muchachos, la fragata es nuestra!'

Así terminó sus días aquel heroico extranjero, hijo adoptivo de la América libre.

¿Qué hacía entretanto el teniente Turner? Dícese que la misma avería causada a la nave enemiga en el primer choque, impidió a los compañeros de O'Brien el que pudiesen seguirle, y también se agrega que un golpe de mar separó las dos naves en lo más crítico del lance. La verdad es que el jefe quedó solo con su gente, la que viéndole cadáver, entró en confusión llamando en su auxilio al *Lautaro*, apercebido ya de la ausencia de su comandante.

Reemplazándole Turner, se acercó de nuevo a la *Esmeralda*, echando sus botes al agua con el intento de que la fuerza que se le había encomendado antes de entrar en acción, se trasbordase a la presa para reforzar a los vencedores y asegurar el triunfo. Mientras tenía lugar esta maniobra, vueltos los españoles de su sorpresa y notando el corto número de los asaltantes, cobraron ánimo, se armaron y empezaron a hacer fuego sobre ellos.

La muerte de O'Brien unida al aislamiento en que quedaron los suyos les había naturalmente impresionado; así es que cuando Turner se acercó, consternada su gente por la pérdida que acababan de experimentar, aquéllos de entre los primeros al asalto que pudieron hacerlo, aprovechando la ocasión, precipitadamente se tiraron a los botes, mientras la sección auxiliar se mantuvo a su bordo. La empresa fracasaba en parte por un vaivén de la fortuna.

Entretanto, el bergantín *Potrillo* de 18 cañones, a la vista de la *Esmeralda*, creyéndola perdida en el primer encuentro, arriaba su bandera; y en efecto hubiera quedado en nuestro poder, si el teniente Turner, con la pericia, ya que no sería justo atribuirlo a falta de valor, hubiera sabido afianzar la victoria obtenida en el primer abordaje.

No obstante, el oficial encargado de la segunda batería con dos piezas de a 24 colocadas en proa y a medio tiro de pistola de la popa de la *Esmeralda*, mandó hacer fuego sobre ella a doble carga, con tanto efecto, que el primer disparo causó un horrible estrago, derribando gran número de hombres de los reconcentrados en el entrepuente y produjo un incendio que no pudo apagarse sino a costa de larga fatiga.

Las averías de la fragata española y la pérdida de un tercio de su tripulación no podían repararse en el mar y a juicio del comandante no le quedaba otro camino de salvación sino refugiándose en Talcahuano. Forzó de vela en demanda de la bahía, siguiéndole en conserva el bergantín *Potrillo*. No pudo el *Lautaro* frustrar esta maniobra aunque persiguió al enemigo, por la superioridad de éste en su marcha. Cruza la nave por algún tiempo, restableciendo la moral alterada en la tripulación, preparándose para volver al fondeadero.

Así desapareció del puerto de Valparaíso el bloqueo español, del que se me había encargado librarlo, quedando expedita una ancha vía por donde transportar nuestros aprestos bélicos a las provincias del norte, a fin de poder repararnos con ellos en la contingencia de un revés, hasta expulsar del país a los invasores.

El 21 de mayo de 1818, Guido escribe a San Martín desde Santiago:

Por poco reviento de rabia al haberse escapado la *Esmeralda* después de tenerla en nuestro poder con el pabellón arriado y dueños de su cubierta... hemos perdido el medio de concluir la guerra en este país, como indudablemente hubiera sucedido si traemos la *Esmeralda*. Mi proyecto había salido a medida de mi deseo y una casualidad nos ha arrebatado la gloria. Con todo, el bloqueo no existe y los marinos españoles han llevado un buen susto.

## **El milagro realizado**

### ***La armada adulta***

El año clave para la escuadra chilena fue 1818. El “milagro”, como lo llamó O’Higgins, estaba realizado. Los trabajos iniciados desde la batalla de Chacabuco dieron resultados: una poderosa escuadra tripulada por más de 1.000 hombres estaba en condiciones de medirse con las fuerzas navales de España.

La Armada estaba compuesta (sin contar con otras fuerzas menores) por las siguientes naves, ordenadas según su incorporación a la flota:

- Bergantín *Pueyrredón* (ex *Águila*)
- Fragata *Lautaro* (ex *Windham*)
- Navío *San Martín* (ex *Cumberland*)
- Corbeta *Chacabuco* (ex *Coquimbo*)
- Bergantín *Araucano* (ex *Columbus*)
- Bergantín *Galvarino* (ex *Lucy*)

Sólo hacía falta designar el jefe supremo de estas fuerzas. Como ya hemos señalado en este trabajo, la elección hecha por O'Higgins en acuerdo con San Martín recayó en Manuel Blanco Encalada, joven y brillante oficial, nacido en Buenos Aires de padre español y madre chilena, que había alcanzado el grado de alférez de navío en la armada española.

La creación de la escuadra fue más bien una improvisación hecha sin dinero, con presupuesto escasísimo, incrementado con impuestos aplicados a los españoles.

*“La magnitud de estos esfuerzos”, dice Bulnes, “no será bien comprendida si no se relacionan con los problemas y los peligros que rodeaban al gobierno chileno”.*

El “milagro” se realizó en un año y medio que no fue pacífico ni reparador, sino que estuvo lleno de luchas en un nuevo teatro de operaciones.

Veamos qué pasaba entonces:

El coronel Ordóñez se había refugiado detrás de las murallas de la plaza de Talcahuano, donde resistió las embestidas de Las Heras y el asedio que le impuso el director O'Higgins en persona. Ordóñez resistió “con más osadía que recursos” todos los ataques que venía soportando desde principios de 1817, hasta recibir los refuerzos enviados por mar desde el Perú.

O'Higgins abandonó finalmente los pantanos que rodeaban la plaza, después de haber asaltado las fortificaciones sin resultado, a pesar de que el ejército patriota hizo prodigios de bravura. En las inmediaciones de Talca las fuerzas de O'Higgins se unieron con las que venían desde Santiago al mando de San Martín.

El campamento fue sorprendido la funesta noche de Cancha Rayada. En dolorosa marcha, el ejército patriota se dirigió a Santiago y en sus ve-

ciudades esperó al enemigo. Maipú fue la batalla decisiva de la independencia de Chile y ese mismo año su libertad se selló en el mar.

### ***El apresamiento de la María Isabel***

El 10 octubre 1818 zarpaban de Valparaíso el *San Martín*, la *Lautaro*, la *Chacabuco* y el *Araucano* al mando de Blanco Encalada “acompañadas por las esperanzas y angustias del patriotismo nacional” dice Bulnes.

El Director se volvió hacia sus ministros que miraban las velas hinchadas y exclamó: “*Tres barquichuelos dieron a los reyes de España la posesión del nuevo mundo: estos cuatro van a quitársela*”.

Llevaban a bordo 1.109 tripulantes y totalizaban 142 cañones. Iban en busca del convoy español que custodiaba la poderosa fragata *María Isabel*.

O’Higgins le había escrito a San Martín el 20 de setiembre: “*La mayor parte de los marineros son del país por la escasez de extranjeros; no obstante, creo se comportarán bien y tal vez traigan a nuestros puertos mucha parte de los buques expedicionarios de Cádiz*”.

La afortunada campaña de la primera escuadrilla tuvo como resultado el apresamiento de la *María Isabel* y de la mayor parte de las naves que conducían a la división española. Es fácil imaginar la explosión de entusiasmo que produjo en todo Chile la destrucción del convoy español.

Bulnes expresa “*Fue la confirmación de los planes a que vivía consagrada la alianza chileno-argentina desde 1814. Si Maipú fue el cañonazo final de la guerra terrestre, el combate naval de Talcahuano fue el afianzamiento de la libertad conquistada ese día. La gloria de la María Isabel cayó como un suave rocío sobre la frente fatigada de O’Higgins e iluminó con brillantes colores el horizonte de la patria*”.

## *Desarrollo de la exitosa primera campaña*

Después de haberse hecho a la vela en Valparaíso el 10 de octubre, la escuadrilla llegó a Talcahuano el día 26.

Estando en esas aguas, Blanco Encalada despachó al bergantín *Araucano* para hacer un reconocimiento y ver si descubrían a los buques enemigos.

El capitán de una nave inglesa fondeada en la isla Santa María les informó que el día 22 de ese mes había pasado para Talcahuano la fragata *María Isabel*.

El 28 de octubre, a las once de la mañana, asomó por la Boca Chica (fondeadero de entrada a Concepción) la fragata *María Isabel*. Le disparó un cañonazo de saludo al *San Martín* y enarboló la bandera española al tope mayor. La contestación de Blanco Encalada fue izar la bandera chilena y se preparó para el combate. Dio orden a la *Lautaro* de abrir fuego mientras que él hacía otro tanto desde el *San Martín*.

La *María Isabel* arrió la bandera al tiempo que su tripulación se arrojaba al agua. Blanco Encalada envió a dos tenientes con 50 marineros para apoderarse de la nave y sacarla del fondeadero en que la había dejado el enemigo.

Se encontraban a bordo un teniente al mando de 70 hombres y 5 pasajeros. Por ellos se informaron que el coronel Sánchez tenía en Concepción 1.000 hombres veteranos y 50 piezas de artillería. Blanco Encalada determinó a desembarcar 150 infantes de marina con algunos artilleros, ubicándose en una situación estratégica.

Pronto se vieron atacados por los realistas. Los marinos respondieron al tiempo que entraba en juego la artillería de los buques de la escuadra. Los fuegos de la *Lautaro* eran muy acertados y terminaron por imponer silencio al enemigo.

Logrado esto, Blanco Encalada se hizo de nuevo a la vela, dejando a la corbeta *Chacabuco* para que mantuviese el crucero en aquellas aguas.

Blanco Encalada informa a O'Higgins: "*Este ha sido el ensayo de la marina de Chile, obra de V.E. Espero que en lo sucesivo ella sabrá merecer más y más la confianza y el amor de los pueblos que prestan sus sacrificios para sostenerla*".

El Senado pidió que se bautizara a la fragata capturada con el nombre del creador de la escuadra. La *O'Higgins* se incorporó así a la fuerza naval.

## *No haber sido bautizado en Santiago*

Dice Bulnes “¡Cuánto trabajo para formar una marina de guerra! Blanco prestó en este sentido servicios que se imponen a la gratitud de Chile”. A pesar de estas justicieras palabras, Bulnes cree que Blanco Encalada “había hecho cuanto era posible esperar de un oficial de artillería improvisado de almirante, pero carecía del prestigio de una larga carrera marítima, de la práctica que permite en un momento dado suplir la carencia de reglamentos (...) con usos incorporados a sus hábitos en una larga vida de marino”.

“Esta fue obra de Cochrane. Su reputación colosal aplastó las ambiciones que germinaban a bordo y dominó con la autoridad de su gran nombre a los elementos indóciles. Cochrane no fue un almirante sino un hacedor de escuadras. Recibió ‘cuatro tablas’ refrescadas por la brisa de la victoria y tripuladas por hombres de todas nacionalidades, muchos de ellos embarcados por primera vez”.

Los argentinos no estamos acostumbrados a comentarios tan elogiosos hacia Cochrane como los que los chilenos le tributan al “hombre que debía iluminar el cielo del Pacífico con la estela de las más grandes hazañas”. Posiblemente se deba a los frecuentes choques que caracterizaron sus relaciones con San Martín en el Perú y a la campaña de injurias al Libertador, cuando regresó a Chile.

Blanco Encalada había nacido en Buenos Aires en 1790. Era un niño cuando fue enviado a España. Estudió en la Academia de Marineros de León donde en 1806 se recibió de guardiamarina. Después de haber combatido a los barcos franceses que bloqueaban Cádiz, en 1810 se hallaba en El Callao como ayudante del jefe de la división española en el Pacífico.

Conociendo sus simpatías por el movimiento revolucionario, sus jefes lo enviaron nuevamente a España. Consiguió regresar a América. Ofreció sus servicios al gobierno de Buenos Aires pero no fueron aceptados. Continuó viaje a Chile donde le otorgaron despachos de capitán de artillería en 1813 y un año después ya era teniente coronel.

Prisionero de los españoles fue enviado a la isla Juan Fernández, donde permaneció hasta ser liberado después de Chacabuco e incorporado al Ejército de los Andes. En Cancha Rayada salvó sus piezas y con esos cañones actuó brillantemente en Maipú. Pero —como él mismo lo expresaba— para los chilenos tenía un defecto: “no haber sido bautizado en Santiago”.

# La expedición española de 1818

## *Introducción*

La expedición que salió de Cádiz en 1818 con destino a Talcahuano y Lima, se componía de una docena de transportes custodiados por una fragata de guerra. El convoy llevaba más de 2.000 hombres para reforzar la resistencia española en Chile. Esta expedición fue muy infortunada.

Muy pronto uno de los transportes debió regresar por estar en malas condiciones. Además, el comandante de la expedición enfermó de gravedad debiendo ser reemplazado por el Segundo. Al cruzar el Ecuador los fuertes vientos y las tempestades ya habían dispersado al convoy.

Durante la travesía se sublevó la tripulación de uno de los transportes, dirigiéndose luego a Buenos Aires donde se entregaron a las autoridades. Los patriotas pudieron conocer así el destino de la expedición, su itinerario, planes de señales y otras valiosas informaciones.

Después de doblar penosamente el Cabo de Hornos, el convoy fue finalmente interceptado por la flamante armada chilena y así fueron apresadas la fragata escolta y la mitad de los transportes. Solamente cuatro pudieron llegar a El Callao.

## *Propósito de la expedición*

*“La reconquista del reino de Chile por las armas de San Martín”, dice Otero, “tuvo la virtud de provocar una viva alarma en el virreinato del Perú y de obligar a Pezuela a súplicas repetidas para que la península mejorase su situación con nuevos auxilios. Fue así que en mayo de 1818 salió de Cádiz con rumbo a las aguas del Pacífico una importante expedición, compuesta de 11 transportes, convoyados éstos por la fragata Reina María Isabel.”*

Seis meses después llegaba a El Callao el primero de los transportes, la *Especulación*, con 6 oficiales y 200 infantes del batallón Cantabria.

*“Esta expedición que de día en día se espera, afianzará más la seguridad de los dominios del Rey en esta América del Sur y sus mares”.* Así se expresa

Pezuela con evidente alivio en un informe al gobierno peninsular y explica el destino que se dará a los refuerzos, una vez que se hayan reunido: “*La tropa marchará inmediatamente a reforzar el ejército del Alto Perú, debido a que Lima tiene sobrada defensa*” y, con respecto a la *María Isabel*, “*permitirá aumentar las fuerzas marítimas que han de bloquear a Valparaíso*”.

Finalmente aclara que “*esta disposición podrá no obstante variarse en el caso de que nuestras fuerzas marítimas logren destruir las de los rebeldes, o de que por cualquiera otra ocurrencia se estime más ventajoso destinarla con otras más a la reconquista de Chile*”.

El optimismo despertado por la llegada de la *Especulación* se transformó en desengaño cuando solamente otros tres transportes llegaron finalmente a El Callao. Los siete restantes no alcanzaron su destino. Uno debió volver apenas iniciado el viaje, otro desertó, haciendo posible que la naciente escuadra interceptara a los otros cinco restantes. La captura de la poderosa *María Isabel* “permitió aumentar las fuerzas marítimas”, pero no las de los españoles sino las de los patriotas.

### ***Composición de la fuerza***

“*Fernando VII desatendió por completo la marina de guerra*”, dice Vicuña Mackenna y agrega: “*Dábase el caso paradójico de España, cabeza de un gran imperio colonial y, por desgracia, desprovista de barcos*”.

Para el transporte de tropas a América, se compraron a Rusia algunos buques que resultaron inservibles. Sólo un navío y una fragata se hallaban en condiciones de servir, porque los demás se encontraban “apolillados y podridos”.

La fragata *Patricia*, una hermosa nave de 50 cañones rebautizada *Reina María Isabel*, fue la encargada de escoltar a los buques de la expedición. El capitán de navío Manuel del Castillo comandaba la expedición con su insignia en la fragata de guerra, siendo su Segundo el teniente de navío Dionisio Capaz.

El convoy conducía 1.600 infantes, 300 jinetes y 180 artilleros. En total 2.080 hombres bien armados, 4 cañones y 4.000 fusiles adicionales. Se dio el comando de la división al teniente coronel Fausto del Hoyo.

El 21 de mayo de 1818 zarpaba la expedición que, como hemos expresado, resultó muy infortunada. A la altura de las islas Canarias, el comandante del Castillo sufrió una parálisis que lo obligó a ser desembarcado en Tenerife, y hubo de ser reemplazado en el mando por Capaz. Allí también se tuvo que dejar al *Todos los Santos* por mal estado, debiendo redistribuir la tropa en los demás buques.

Al salir de las Canarias, los vientos y las tempestades dispersaron al convoy y, en medio de grandes dificultades y privaciones, algunas naves, entre ellas la *María Isabel*, lograron doblar penosamente el Cabo de Hornos.

### ***Buenos Aires sobre aviso***

El 25 de julio de 1818, llegó a Buenos Aires un bergantín inglés portador de informes de agentes secretos del gobierno argentino en Cádiz, donde se anunciaba la salida de la expedición. El capitán del bergantín aportó además las coordenadas donde encontró a la expedición entre los días 21 y 25 de junio de 1818.

Pueyrredón dispuso la salida de dos bergantines armados con 18 cañones cada uno, con órdenes de recorrer las costas australes, doblar hacia el Pacífico e incorporarse a la escuadra chilena. Simultáneamente se previno a San Martín por vía terrestre para que, según transcribe Mitre, “*invitase al gobierno de Chile a echar a la mar a toda su escuadra, a fin de salir al encuentro de la expedición*”.

Desde Buenos Aires, el comandante británico William Bowles escribe el 20 de agosto de 1818 a sus superiores: “*He recibido informaciones de Chile hasta el 24 p/pdo. Las informaciones recién llegadas entonces sobre la expedición de Cádiz han obligado al gobierno a grandes esfuerzos navales. La escuadra está ahora en Valparaíso y cuenta con las siguientes naves preparándose con toda posible rapidez...*” y menciona 9 buques de los cuales solo 5 son los que realmente integraban la escuadra en ese momento.

Mientras tanto, la expedición de Cádiz venía desgranada y retrasada. “*El Drake* (llamado así al espacio marítimo al sur del Cabo de Hornos) *la había tratado malamente y el escorbuto se enseñoreó entre la tripulación*”.

## ***Refuerzos desde Buenos Aires***

El ministro Irigoyen, el 8 de agosto de 1818 y desde Buenos Aires, le informa a San Martín que “*saldrán para ésa los bergantines de guerra Maipú y el Lucy, quedando el primero a órdenes tuyas*”. Ambas naves partieron con un mes de diferencia entre ellas, pero se reunieron con la escuadra chilena casi al mismo tiempo, luego de que se apresara a la *María Isabel* y a tres de los transportes.

Como señalamos anteriormente, el bergantín *Lucy* era un buque inglés comprado en Buenos Aires por el agente chileno Zañartu y rebautizado *Galvarino*. El 10 de agosto de 1818 zarpó al comando del capitán de fragata inglés John Spry. Llevaba a bordo marineros para la escuadra chilena. Debía ponerse rumbo a las islas Malvinas y, luego de reconocerlas, dirigirse al Pacífico por el Drake (como dijimos, por el sur del Cabo de Hornos). No encontró al convoy español.

Llegó a Valparaíso el 14 de octubre, cuatro días después de que la escuadra zarpará, para interceptar al convoy. Salió entonces nuevamente en busca de la escuadra y finalmente se reunió con ella el 9 de noviembre de 1818 en la isla Santa María.

El *Maipú*, más conocido como *El Intrépido*, era un corsario con patente argentina. Más que un corsario fue un buque del Estado argentino en crucero de corso. El 15 de setiembre de 1818 zarpó al mando del sargento mayor inglés Thomas Carter. Sus instrucciones eran muy precisas: previo reconocimiento de la Isla de los Estados, pasar al Pacífico por el Estrecho de Magallanes y operar en búsqueda del convoy. Debía ponerse a órdenes del almirante Blanco Encalada donde se encontrasen. El barco debería ser adscripto a la Armada de Chile, pues dependía directamente del General en Jefe, es decir, a préstamo.

Durante su recorrido no tropezó con el convoy que buscaba. Continuó navegando hasta recalar el 12 de noviembre de 1818 en la isla Santa María. Allí encontró fondeada a la escuadra.

## ***La defección de La Trinidad***

El 26 de agosto de 1818, y ante la sorpresa del pueblo de Buenos Aires, arribaba al puerto de la ciudad la fragata *La Trinidad*, nave que forma-

ba parte de la expedición de Cádiz. Traía a bordo dos compañías que totalizaban 180 hombres de tropa y 500 fusiles.

Oficiales del batallón Cantabria entregaron al gobierno Nacional una documentación que permitió conocer valiosos detalles de la expedición: se dirigía a El Callao y era escoltada por un solo buque de guerra con 50 cañones. Estaba compuesta por 10 transportes (incluido el desertor) con 2.080 hombres al mando de un teniente coronel. También entregaron el código de señales y los puertos de Chile en que debían hacer escalas antes de llegar a El Callao, así como otros pormenores que permitirían dar caza a la expedición. Estos informes fueron inmediatamente transmitidos a San Martín, que se encontraba en Mendoza, y, por su intermedio, a Santiago de Chile por vía cordillerana.

Una semana después del arribo de *La Trinidad*, el periódico porteño *El Censor* reproduce la información de la Gaceta ministerial que relata cómo tres sargentos y un cabo se habían complotado antes de salir de Cádiz para sublevarse y dirigirse a Buenos Aires. Durante el viaje comunicaron cautelosamente su proyecto a la tropa, “cuyos ánimos hallaron dispuestos”.

El 25 de julio de 1818, a la medianoche, lo pusieron en práctica ahogando todo intento de resistencia. Los oficiales fueron invitados a plegarse al motín. Aceptaron cinco de ellos y el capellán. Mantuvieron su oposición el capitán Bardarán, cinco oficiales y un cabo primero, actitud que pagaron con sus vidas.

Agrega el periódico: “*El Supremo Gobierno ha abierto los brazos para recibir a estos hombres intrépidos, que buscan una patria fuera del alcance de la tiranía*”.

En la plaza de la Victoria, el jefe del Estado Mayor José Rondeau dirigió oficialmente la palabra a los sublevados, recibidos de manera triunfal.

Destefani se lamenta “*Los traidores fueron recibidos como héroes*”.

Quartaruolo apunta “*La conveniencia política obliga al gobierno y a la prensa argentina a festejar el delito militar más vituperable*”.

## *En búsqueda de la expedición*

El 10 de octubre de 1818, zarpaba de Valparaíso la primera escuadra nacional de Chile al mando del capitán de navío Manuel Blanco Encalada. Tenía la misión de interceptar y capturar al convoy realista. La escuadra estaba compuesta de la siguiente manera:

Barco	Clase	Tonelaje	Comandante	Cañones	Tripulantes
San Martín	Navío	1.350	Williams Wilkinson	60	492
Lautaro	Fragata	850	Charles Wooster	46	353
Chacabuco	Corbeta	450	Francisco Díaz	20	154
Araucano	Bergantín	270	Raymond Morris	16	110
	<b>Total</b>	<b>2.920</b>		<b>142</b>	<b>1.109</b>

La escuadra se desplazó rumbo a la isla Mocha para esperar allí el paso del convoy. Durante la noche del 14 de octubre quedó rezagada la *Chacabuco* por un fuerte viento. El 26 de octubre, a la altura de Talcahuano, se destacó al *Araucano* para reconocer el puerto y, una vez cumplida su comisión, reunirse con la escuadra en la isla Santa María.

El 27 de octubre fondearon el *San Martín* y la *Lautaro* en aquella isla. Allí encontraron a una ballenera inglesa cuyo capitán les informó que la *María Isabel* había llegado con tres transportes y que el 22 de octubre había partido rumbo a Talcahuano con la tripulación enferma y muy escasa de víveres.

Habían dejado en la isla a cinco hombres con instrucciones para los transportes rezagados. Creyéndolos buques del convoy, esos tripulantes abordaron al *San Martín* y entregaron un pliego cerrado conteniendo órdenes de dirigirse inmediatamente a Talcahuano y dándoles las señales que les debían hacer, sin las cuales les advertían no entrar al puerto.

Por los cinco hombres se supo que antes que la fragata de guerra, habían llegado cuatro transportes: *Atocha*, *San Fernando*, *Escorpión* y *Especulación*.

Este último había continuado camino antes de la llegada de la *María Isabel*.

Dijeron también tener noticias de que, a la altura del golfo de Arauco, habían llegado cuatro más (ocho en total). En realidad, eran cinco los rezagados que venían en camino.

Recordemos que Francisco del Hoyo era el comandante militar de la expedición. En muchas obras se la denomina con su nombre, Expedición Francisco del Hoyo.

Eleta nos dice que “*Del Hoyo había puesto caña con la fragata de guerra y tres transportes a Talcahuano donde esperaba a las unidades retrasadas. Una vez desembarcada la tropa en la desmantelada base, despachó a los transportes Escorpión, Atocha y San Fernando para El Callao*”, y agrega “*El Especulación, que venía un poco atrás, olfateando el peligro y por su cuenta decidió no tocar Talcahuano y bien abierto alcanzó El Callao*”. Las tropas desembarcadas se dirigieron a Concepción, poniéndose a órdenes del coronel Sánchez.

### ***La María Isabel, acorralada y rendida***

Ante estas noticias, Blanco Encalada ordenó de inmediato zarpar rumbo a Talcahuano, lamentando no haber reunido todavía a la totalidad de su fuerza. La intención era batir la fragata y todos los transportes en su mismo fondeadero.

El 27 de octubre al anochecer, el *San Martín* y la *Lautaro* se hallaban en la entrada a la bahía de Concepción, frente a la isla Quiriquina. Al amanecer del día siguiente ingresaron a la bahía. Avistaron a la fragata que se encontraba sola. Los transportes ya habían seguido rumbo a El Callao.

La *María Isabel* los saludó con un cañonazo mientras izaba un pabellón encarnado al tope. El *San Martín* contestó el saludo e izó el pabellón inglés. Más cerca repitieron el ceremonial pero en la fragata española comenzaron a sospechar y el tercer tiro fue con bala.

Entonces las naves chilenas izaron el pabellón nacional y maniobraron directamente sobre la nave enemiga, que descargó su batería de estribor sobre el *San Martín*.

Al avanzar también la *Lautaro*, el comandante Capaz, considerándose en desventaja, ordenó cortar los cables de las anclas para varar el barco en la costa. Wilkinson recibió orden de fondear y abrir fuego. A

la primera andanada, la *María Isabel* arrió el pabellón en señal de rendición. La tripulación que no pudo alcanzar los botes, se arrojó al agua.

### ***La María Isabel, capturada pero aún varada***

Blanco Encalada envió un grupo a tomar posesión de la nave y proceder a desvararla. Había a bordo un teniente y 70 hombres de tropa. También 5 pasajeros quienes informaron que Sánchez tenía en el fuerte de Concepción 1.000 soldados veteranos y 7 piezas de artillería.

Se dispuso entonces el inmediato desembarco del mayor Guillermo Miller con 150 soldados para tomar una posición ventajosa y así retardar al máximo el arribo de la artillería al puerto de Talcahuano.

El combate en tierra se inició treinta minutos después, apoyados los patriotas por el fuego de la *María Isabel*, ya capturada pero aún varada. La noche obligó a suspender el fuego de ambos bandos, pero no los esfuerzos que aún se hacían a bordo de la nave capturada para reflotarla. A las 2 de la madrugada del 29 de octubre, los realistas trataron de abordar la nave, siendo rechazados por la fuerza embarcada.

Al amanecer, iniciaron un tiroteo sobre la cubierta de la fragata, apoyados por el fuerte San Agustín que comenzó a bombardear al *San Martín*. En medio de un largo duelo de artillería las embarcaciones patriotas trataban de zafar a la *María Isabel*, cosa que lograron a las 11 de la mañana. La fragata capturada flotó nuevamente y salió junto con el *San Martín* en pleno tiroteo, fuera del alcance de la artillería enemiga.

Su rendición y su rescate en la playa costaron 27 muertos y 22 heridos. Wilkinson procedió a “amarinar” la presa y tomó el mando, el San Martín quedó en manos del teniente primero Santiago Ramsay. La *Lautaro* se mantuvo con Wooster.

### ***Cacería de los transportes rezagados***

Las tres naves salieron de la bahía de Concepción y navegaron de regreso a la isla Santa María donde arribaron a las 4 de la tarde del 31 de octubre de 1818. Enarbolaron nuevamente el pabellón español y se desplegaron convenientemente para apresar a los transportes. Se pre-

sentó la *Chacabuco* que había quedado rezagada el día 14 de octubre al comenzar la travesía.

Blanco Encalada registra en su cuaderno de bitácora que “*cuatro transportes han pasado para Lima y no ocho como se nos dijo al principio*”.

Los transportes fueron recalando sucesivamente en la isla Santa María como estaba planeado y, al ver la enseña española tremolando en las naves patriotas, obedecían las señales de fondear a popa de la *María Isabel*.

Un cañonazo del *San Martín* indicaba el momento de cambiar el pabellón y así fueron cayendo prisioneros los transportes y las tropas embarcadas en ellos.

En el parte correspondiente, Blanco Encalada indica cuáles y cuándo las naves fueron apresadas: el 11 de noviembre la *Dolores*, el día 12 la *Magdalena* y el día 14 la *Helena*, “*que conducían 606 soldados y 36 oficiales de los cuales han muerto en la navegación 213 de los primeros, teniendo enfermos 277 y solo el pequeño resto sano, pero moribundos de necesidad*”.

Asimismo, el 9 de noviembre recaló y se presentó para el servicio de la escuadra el bergantín de guerra *Galvarino*, salido de Buenos Aires el 10 agosto de 1818 con ese propósito. Una vez reunido, Blanco Encalada se vio precisado a detenerlo por falta de marineros para conducir las naves apresadas, ordenándole que tripulara la primera de ellas (la *Dolores*).

También llegó *El Intrépido*. Blanco Encalada comunicaba que “*el bergantín de guerra de las Provincias Unidas del Río de la Plata, se me incorporó el 12 de noviembre de 1818 a poco de haber hecho (nosotros) la segunda presa (la Magdalena). Como su capitán se puso a mis órdenes, le di (la) de tripular dicha presa*” (para conducirla a Valparaíso).

El 5 de noviembre de 1818, la *Chacabuco* recibió órdenes de interceptar a los últimos rezagados. Recaló en la isla Mocha y el 18 de noviembre de 1818 capturó a la *Carlota* y la *Jerezana* (o *Rosalía*).

Por oficio de San Martín a Pueyrredón, fechado en Santiago de Chile el 23 de noviembre de 1818, se informaba “*sobre la entrada en aquel puerto (Valparaíso) de las dos fragatas españolas, la Rosalía y la Carlota, que ha hecho prisioneras la corbeta Chacabuco y que eran el resto del convoy español*”.

El gobierno dispuso que todas las tripulaciones que participaron en esta empresa llevaran en el brazo izquierdo un escudo de paño verde

en cuyo centro se leyera en letras de oro: “*Su primer ensayo dio a Chile el dominio del Pacífico*”.

Blanco Encalada había cumplido así su propósito de “ilustrar con un acto de arrojo los anales de la joven marina”.

## ***Bibliografía***

AAVV, *El Censor*, 5 de setiembre de 1818, reproducida por Quartaruolo, Mario, *Historia Marítima Argentina Tomo V*, Buenos Aires, 1986.

BULNES, Gonzalo, *La Expedición Libertadora del Perú. Tomo I*, Santiago de Chile, 1887.

Colección Documental de la Independencia del Perú. Tomo VII - Volumen 4º: “La Marina 1780 - 1822”.

DESTEFANI, Laurio H., “*Las Provincias Unidas desde la Revolución de Mayo hasta el final de la guerra de la Independencia*”, *Historia Marítima Argentina - Tomo V*, Buenos Aires, 1986.

DESTEFANI, Laurio, “La Real Armada y la Guerra Naval de la Emancipación Hispanoamericana”, *Revista del Mar* N° 115, diciembre de 1980.

ELETA, Fermín, “*San Martín. Influencia del dominio del mar en la guerra de liberación de Chile*”, *Historia Marítima Argentina - Tomo V*. Buenos Aires, 1986.

ELETA, Fermín, “El Mar en la Campaña Militar de la Liberación de Chile”, *Revista del Mar* N° 142, octubre de 1995.

MITRE, Bartolomé, *Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana*, Buenos Aires, 1950.

OTERO, José Pacífico, *Historia del Libertador Don José de San Martín*. Buenos Aires, 1978.

QUARTARUOLO, Mario, *Historia Marítima Argentina Tomo V*, Buenos Aires, 1986.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín, *La Independencia en el Perú*, Buenos Aires, 1971.

## Capítulo 5

# Los primeros barcos de la armada de Chile

Síntesis de la historia de los barcos que formaron la naciente Armada de Chile escoltas de la Expedición Libertadora del Perú.

Están ordenados según la fecha en que se fueron incorporando a la flota.

- Bergantín *Pueyrredón* (ex *Águila*)
- Fragata *Lautaro* (ex *Windham*)
- Navío *San Martín* (ex *Cumberland*)
- Corbeta *Chacabuco* (ex *Coquimbo*)
- Bergantín *Araucano* (ex *Colombo*)
- Bergantín *Galvarino* (ex *Lucy*)
- Fragata *O'Higgins* (ex *María Isabel*)
- Bergantín *El Intrépido* (ex *Maipú*)
- Corbeta *Independencia* (ex *Curiacío*)
- Goleta *Moctezuma* (no cambió su nombre)
- Fragata *Valdivia* (ex *Esmeralda*)
- Vapor *Rising Star* (o *Estrella Naciente*)

### *Pueyrredón (antes Águila)*

Bergantín de 220 toneladas, armado con 16 cañones y tripulado por 100 hombres.

Construido en Inglaterra en 1796, fue botado con el nombre de *Eagle*. En 1816 fue apresado por contrabando por las autoridades españolas en Chile y convertido en barco mercante con el nombre de *Águila*.

Iniciada la campaña sanmartiniana fue capturado en Valparaíso en febrero de 1817, armado en guerra e incorporado a la Marina chilena. Fue el primer buque que desplegó el actual pabellón chileno. Se lo denominó *Pueyrredón*.

Rescató prisioneros patriotas de la isla Juan Fernández, entre ellos a Manuel Blanco Encalada.

En octubre de 1818 capturó a la fragata *Perla*, que el año anterior se había pasado a los realistas.

Expulsó a la fragata *Venganza* en su intento de establecer el bloqueo a Valparaíso.

Al tomar el mando, Cochrane reorganizó la escuadra. Integró la 2° división.

Participó en la primera y la segunda campaña (capitán Guillermo Prunier).

Al zarpar la Expedición Libertadora del Perú se encontraba cumpliendo una misión en Nueva Granada.

Posteriormente se incorporó a la escuadra en operaciones frente a El Callao.

Durante esa campaña, en 1821 naufragó en Ancón. Estaba desarmado y declarado inservible. O'Higgins planeaba conservarlo como reliquia, pero fue desguazado en El Callao por decisión personal de Cochrane, circunstancia que fue agriamente observada por San Martín.

El Pueyrreddón sirvió durante 4 años en la Armada chilena.

## ***LAUTARO (antes WINDHAM)***

Fragata de 850 toneladas, armada con 50 cañones y tripulada por 353 hombres.

Construida en Inglaterra en 1815 para la East Indian Company con el nombre de *Windham*, a instancias de Álvarez Condarco cruzó al Pacífico para ser ofrecida en venta en Chile por \$180.000. Llegó a Valparaíso en marzo de 1818 y fue comprada conjuntamente por los comerciantes locales y el gobierno chileno, en una operación en la que el gobierno del Río de la Plata fue garante del pago de un remanente de \$50.000. Tomás Guido tuvo una activa participación.

Fue bautizada *Lautaro* (en referencia a la Logia) y puesta al comando de George O'Brien. El 26 de abril de 1818, en memorable combate puso en fuga a la fragata *Esmeralda* y al bergantín *Potrillo*. O'Brien murió durante la lucha. Más tarde fue reemplazado por John Higginson

De regreso, capturó al bergantín *San Miguel*. Sus acaudalados pasajeros pagaron un rescate que alcanzó para completar el pago de la *Lautaro*.

Intervino en la primera salida de la escuadra comandada por Blanco Encalada, con Wooster como capitán. Su misión era interceptar el convoy escoltado por la *María Isabel* y fue cumplida exitosamente apresando a la fragata escolta y a la mayoría de los transportes.

Participó en la primera y segunda campaña de Cochrane al comando de Guise.

En la Expedición Libertadora del Perú protegió la vanguardia. Durante el Protectorado hicieron crisis los desencuentros entre San Martín y Cochrane. Este último envía la *Lautaro* y el *Galvarino* a Valparaíso y parte con el resto de la escuadra hacia el norte, abandonando la campaña del Perú.

Otra vez en Chile, la *Lautaro*, nuevamente al mando de Wooster, participó en la campaña de Chiloé. Durante 1824 funcionó en ella la Academia Náutica chilena. Fue vendida en 1828, transformada en pontón y destruida en 1829 por su mal estado.

La *Lautaro* sirvió durante 10 años en la Armada chilena.

## ***SAN MARTÍN (antes CUMBERLAND)***

Navío de 1.350 toneladas, armado con 64 cañones y tripulado por 492 hombres.

Fue construido en Inglaterra en 1802 para la East Indian Company con el nombre de *Cumberland*. Comprado en Londres por Álvarez Condarco, el contrato estipulaba que debería ser armado, tripulado y entregado en condiciones de ingresar de inmediato a la Armada de Chile.

Llegó a Valparaíso el 22 de mayo de 1818 comandado por el capitán Wilkinson. Allí se le completó el armamento a 64 cañones y se lo tripuló con 492 hombres. Pasó a ser el barco más poderoso de la Armada, como lo eran los navíos con tres cubiertas artilladas.

Además de oficiales y marineros contratados para servir en la Armada, transportaba maquinaria para construir cohetes incendiarios (“a la Congrève”), personal idóneo para fabricarlos y técnicos para la fábrica de pólvora.

Intervino en la primera salida de la escuadra comandada por Blanco Encalada, quien había izado su insignia en la nave, la que continuaba a

órdenes de Wilkinson como capitán. Su misión era interceptar el convoy escoltado por la *María Isabel* y fue cumplida exitosamente, apresando a la fragata escolta el 28 de octubre de 1818 y a la mayoría de los transportes del convoy después.

Participó en la primera y la segunda campaña de Cochrane al Perú.

En la Expedición Libertadora llevaba embarcado a San Martín y a su Estado Mayor. El navío continuó a órdenes de Wilkinson durante toda la campaña.

Una vez ocupada Lima, San Martín ordenó que el trigo almacenado en sus bodegas traído del sur fuese descargado para alimentar a la población de la capital que había sufrido por el sitio impuesto. Pero se levantó viento desde el mar y por una mala maniobra encalló y naufragó en Chorrillos.

Su pérdida disminuyó el poder de fuego de la Escuadra patriota.

El *San Martín* sirvió durante 3 años en la Armada chilena.

## ***CHACABUCO (antes COQUIMBO)***

Corbeta de 450 toneladas, armada con 20 cañones y tripulada por 150 hombres.

Construida en Boston fue adquirida por comerciantes de Coquimbo (Chile) para dedicarla al servicio de corso. Pero sus dueños desistieron y fue entonces comprada en \$36.000 por comerciantes de Valparaíso, el 14 de julio de 1818.

Se le dio el nombre de *Chacabuco*.

Integró la primera escuadra al mando de Blanco Encalada, enviada para interceptar el convoy realista escoltado por la fragata *María Isabel*. No participó en la toma de la fragata porque en la noche anterior quedó separada por fuertes vientos. Recibió luego órdenes de interceptar a los transportes rezagados, tarea que cumplió apresando a la *Carlota* y la *Jerezana*.

Participó en la primera campaña de Cochrane al comando de Thomas Carter. La tripulación se amotinó y aprisionaron a todos los oficiales. No tardaron en embriagarse y Carter pudo reducir a los cabecillas. Tras un Consejo de Guerra en Coquimbo, fueron fusilados 4 de ellos. Posteriormente, se dirigió hacia el norte para reunirse con la escuadra. En esa campaña, capturó frente a El Callao a la goleta

*Moctezuma*, que traía armas y municiones desde Río de Janeiro. La *Chacabuco* no participó en la segunda campaña de Cochrane.

Al momento de zarpar la Expedición Libertadora del Perú, estaba terminando su alistamiento en Valparaíso y quedó como enlace y protección del puerto. Se incorporó después con Blanco Encalada.

La *Chacabuco* sirvió 8 años en la Armada chilena. Terminada la Guerra de la Independencia y al comenzar la contienda con Brasil, las Provincias Unidas le compraron a Chile tres buques de guerra. Uno de ellos fue la *Chacabuco*, que mantuvo su nombre. Considerado como el buque en peor estado de los tres adquiridos, sin embargo fue el único en llegar a destino. Los otros dos, *O'Higgins* e *Independencia*, se perdieron en el camino.

### ***ARAUCANO (antes COLOMBO)***

Bergantín de 270 toneladas, armado con 16 cañones y tripulado por 110 hombres.

Llegó a Valparaíso el 25 de abril de 1818 al comando de su capitán y dueño Charles Wooster, marino norteamericano que había sido persuadido por Aguirre en los EE.UU. para entrar al servicio de Chile.

El barco fue comprado el 6 de agosto de 1818 por el gobierno y recibió el nombre de *Araucano*. Wooster fue nombrado capitán de la *Lautaro* y reemplazado por Raymond Morris.

Con su nuevo capitán integró la primera escuadra al mando de Blanco Encalada que fue enviada para interceptar a la expedición escoltada por la fragata *María Isabel*. Durante la campaña fue destacado con anticipación para vigilar la bahía de Concepción y el puerto de Talcahuano. Participó en la segunda campaña de Cochrane al Perú al mando de Thomas Crosbie.

Después de la toma de Valdivia, es enviado con la *Independencia* para llevar pertrechos militares a la guarnición, y con hombres y materiales para reparar el buque insignia *O'Higgins* que había quedado averiado durante el ataque.

En la Expedición Libertadora del Perú fue responsable de proteger la retaguardia.

El 8 de enero de 1821, encuentra a la goleta o pailebote *Aranzazu* cerca de El Callao y la captura después de una tenaz resistencia.

Cuando en 1822 Cochrane salió con la Escuadra en persecución de las fragatas *Prueba* y *Venganza*, la tripulación del *Araucano* se amotinó dirigiéndose al Pacífico Sur y dedicándose a la piratería. El *Araucano* sirvió, por lo tanto, tres años y medio en la Armada chilena.

En Tahití fueron capturados y el barco quedó a disposición del gobierno chileno, pero nunca fue reclamado.

Con el tiempo, los nativos lo destruyeron para utilizar su madera.

## ***GALVARINO (antes LUCY)***

Bergantín de 398 toneladas, armado con 18 cañones y tripulado por 114 hombres.

Construido en Inglaterra, fue el buque de guerra *H.M.S Hecate*. A mediados de 1818, llegó a Buenos Aires con su dueño Martin George Guise, trayendo como segundo a John Spry que venía al comando del barco. Había sido rebautizado como *Lucy*.

Guise lo ofreció en venta al representante chileno Zañartu, armado en guerra provisionado y tripulado, por \$70.000. Cambió su nombre a *Galvarino*. La operación se concretó a pagar a plazos sin otro desembolso que un pagaré.

El barco zarpó el 10 de agosto de 1818 al comando de Spry rumbo a las islas Malvinas en busca del convoy custodiado por la fragata *María Isabel*. Guise se trasladó por tierra cruzando la cordillera. El *Galvarino* se dirigió luego al Pacífico por el sur de Tierra del Fuego. Tampoco encontró al convoy. Finalmente, llegó a Valparaíso el 14 de octubre de 1818, cuatro días después de que la Escuadra chilena a órdenes de Blanco Encalada saliera del puerto para interceptar el convoy mencionado.

Participó en la primera y la segunda campaña de Cochrane al Perú, al mando de Spry

En la Expedición Libertadora tuvo la responsabilidad de proteger la vanguardia.

Durante el Protectorado, al igual que Guise, Spry tuvo malas relaciones con Cochrane. Renunció pero fue contratado por San Martín.

Cochrane abandonó la campaña del Perú, enviando previamente a Valparaíso al *Galvarino* y a la *Lautaro*, que participaron de la campaña contra Chiloé.

Después de valiosos servicios, en 1828, *el Galvarino* fue varado en Valparaíso por no haber postor para su remate. Sirvió durante 10 años en la Armada de Chile.

## ***O'HIGGINS (antes REINA MARÍA ISABEL)***

Fragata de 1.220 toneladas, armada con 50 cañones y tripulada por 516 hombres.

Construida en Rusia con el nombre de *Patricia*, fue vendida a España y rebautizada *María Isabel*. En 1818 sirvió de escolta a una expedición realista compuesta por un convoy de 11 transportes. La expedición venía desgranada y retrasada por los temporales que la azotaron. Luego de doblar penosamente el Cabo de Hornos, la *María Isabel* y 3 de los transportes se dirigieron a Talcahuano. La fragata permaneció en el puerto esperando a los rezagados.

Mientras tanto, la flamante escuadra chilena zarpaba de Valparaíso a órdenes de Blanco Encalada para interceptar y destruir a la expedición. La fuerza naval estaba formada por las siguientes naves: el *San Martín*, la *Lautaro*, la *Chacabuco* y el *Araucano*. La *María Isabel* fue sorprendida en Talcahuano, abordada y capturada el 28 de octubre de 1818 en medio del fuego de la artillería de la base. Posteriormente fueron apresados los transportes según iban llegando. La *María Isabel* fue rebautizada *O'Higgins*.

Cuando Cochrane decidió el ataque a Valdivia, llevó solo tres barcos: la *O'Higgins*, *El Intrépido* y la *Moctezuma*. Durante el ataque, la *O'Higgins* quedó inmovilizada en un banco de lodo y hubo que transbordar soldados y marineros a los otros dos barcos en medio de un mar muy agitado.

Al asumir el mando Cochrane, la *O'Higgins* sirvió desde entonces como nave capitana en todas sus campañas al Perú bajo el comando del inglés Charles Foster.

En la Expedición Libertadora mantuvo su condición de nave insignia, al mando de Thomas Crosbie, que reemplazó a Foster. La fragata fue responsable de proteger la vanguardia. La *O'Higgins* sirvió durante 8 años en la Armada chilena.

Terminada la Guerra de la Independencia y al comenzar la contienda con Brasil, las Provincias Unidas le compraron a Chile tres buques

de guerra. Uno de ellos fue la *O'Higgins*, rebautizada *Buenos Aires*.

Lamentablemente, durante su traslado se hundió sin dejar rastros a la altura del Cabo de Hornos.

## ***EL INTRÉPIDO (antes MAIPÚ)***

Bergantín de 323 toneladas, armado con 12 cañones y tripulado por 120 hombres.

Construido en España, era un ex corsario adquirido por Pueyrredón. Fue uno de los dos barcos enviados desde Buenos Aires para ponerse al servicio de Chile.

Zarpó en setiembre de 1818 bajo las órdenes de Thomas Carter para interceptar la expedición custodiada por la *María Isabel*. Debía pasar el Estrecho de Magallanes y continuar hasta encontrar la Armada chilena, poniéndose a órdenes de Blanco Encalada. No obstante, dependía directamente de San Martín.

Durante su recorrido no tropezó con el convoy que buscaba. Siguió navegando hasta recalar en Talcahuano, donde encontró fondeada a la escuadra chilena, con la *María Isabel* apresada y a tres de los transportes. Puesto a órdenes de Blanco Encalada, recibió la misión de conducir una de las presas a Valparaíso.

No pasó mucho tiempo hasta que la tripulación de *El Intrépido* se desmoralizara deseando regresar al Río de la Plata. Mientras estuvieron en el Pacífico no recibieron dinero de ninguno de los dos gobiernos. Se sucedieron algunos motines por esa causa, que Carter dominó con mano firme.

En enero de 1819, Carter fue nombrado capitán de la *Chacabuco*, siendo reemplazado por el argentino Francisco Érczcano.

El barco continuó prestando servicios al gobierno chileno.

Cuando Cochrane decidió el ataque a Valdivia, llevó solo tres barcos: la *O'Higgins*, *El Intrépido* y la *Moctezuma*. Durante el ataque, la capitana quedó inmovilizada en un banco de lodo y hubo que transbordar soldados y marineros a los otros dos barcos en un mar muy agitado.

Después de la victoria, *El Intrépido* encalló en las proximidades de la isla Mancera y se fue a pique.

*"Valdivia fue tomada por dos barcos nada más, y uno de ellos argentino."*  
(Bosch)

## ***INDEPENDENCIA (antes CURLACIO)***

Corbeta de 830 toneladas, armada con 28 cañones y tripulada por 256 hombres.

San Martín designó como agente del gobierno chileno a Manuel H. Aguirre con la misión de hacer construir en Estados Unidos dos barcos de guerra, tripulados y equipados por cuenta de Chile. La operación estaría garantizada por los gobiernos argentino y chileno coaligados.

La misión de Aguirre fue una doble lucha con la escasez de dinero y con las poderosas influencias de España. A pesar de las dificultades, pudo hacer construir en Baltimore dos corbetas botadas con los nombres de *Curiacio* (totalmente paga) y *Horacio* (financiada) tripuladas por 500 marineros y oficiales con despachos para incorporarse a la escuadra chilena.

En noviembre de 1818, las naves fondearon en Buenos Aires. La primera en arribar fue la *Curiacio* al mando del capitán Paul Delano. Una vez alistada y artillada, zarpó para Valparaíso al mando de Delano, llegando el 22 de junio de 1819. Se incorporó a la escuadra con el nombre de *Independencia*.

La *Horacio* llegó al mando del capitán John Skinner. La deuda por el barco estaba endosada a él. Las dificultades para hacer efectivo el pago decidieron a su capitán a fugarse con la nave el 15 de junio de 1819. Posteriormente, la vendió desmantelada al gobierno de Portugal en Río de Janeiro.

La *Independencia* participó en la segunda campaña de Cochrane al mando del capitán Charles Forster. En la Expedición Libertadora tuvo por misión proteger la vanguardia, siempre al mando de Forster. Sirvió 7 años a la Armada chilena.

Terminada la guerra de la Independencia y comenzada la contienda contra el Brasil, el gobierno de las Provincias Unidas envió a Chile en 1826 una misión para adquirir tres buques de guerra. La *Independencia* fue uno de ellos, rebautizada *Montevideo*. Durante el viaje a Buenos Aires, no pudo resistir los temporales. El estado de su casco la hizo regresar hacia Talcahuano para repararlo, pero encalló en sus inmediaciones perdiéndose totalmente.

## ***MOCTEZUMA (no cambió de nombre)***

Goleta de 200 toneladas, armada con 7 cañones y tripulada por 87 hombres.

Era una goleta norteamericana enviada por el representante español en EE.UU. con un contrabando de armamentos. Diferentes autores la llaman *Moteczuma*.

La *Chacabuco* capturó sin lucha a la *Moctezuma* el 24 de marzo de 1819 y fue incorporada a la Armada. Era la nave más rápida del Pacífico. Por ser muy velera y bien armada fue destinada a realizar reconocimientos y ataques sorpresivos. En las salidas de Cochrane a El Callao tuvo principalísima actuación.

En el ataque a Valdivia intervinieron tres barcos: *O'Higgins*, *El Intrépido* y la *Moctezuma*. La *O'Higgins* tocó una roca y encalló. Valdivia, entonces, fue tomada solamente por los otros dos barcos. En sus memorias, Cochrane dice: “...trasladé con mar crecida tropas y marineros de la fragata *O'Higgins* al *Intrépido* y la *Moctezuma*, a la que transferí mi pabellón...”.

En la Expedición Libertadora del Perú, y al comando de Young, se la destinó como correo y enlace de la Escuadra por su gran velocidad. Fue la nave que llevó a Chile la noticia de la caída de Lima.

San Martín tenía la goleta como favorita a sus órdenes directas, aunque su buque insignia era el *San Martín*. “*Con seguridad*”, comenta Eleta “gozaría a su bordo de una exquisita tranquilidad de la que carecía en el poderoso navío”.

A mediados de 1822, fue protagonista de un grave incidente entre Cochrane y San Martín: pasó frente al buque insignia sin hacer los saludos de práctica.

Cochrane la detuvo y sometió a registro, terminando por posesionarse de ella.

La *Moctezuma* fue el último buque en el que el Almirante izó su insignia.

Sirvió durante 8 años en la Armada chilena.

Fue vendida a unos comerciantes en setiembre de 1828.

## ***VALDIVIA (antes ESMERALDA)***

Fragata de 950 toneladas, armada con 44 cañones y tripulada por 330 hombres.

Construida en 1791 en las islas Baleares (España), en 1816 fue destinada al Pacífico convoyando tropas. En 1817 escoltó la expedición de Osorio a Talcahuano. En 1818 intentó bloquear Valparaíso junto con el *Potrillo*. Fueron sorprendidos por la *Lautaro* quedando seriamente dañada.

El 5 de noviembre de 1820 fue capturada por Cochrane en la rada de El Callao, en otra de las más brillantes acciones navales. La *Esmeralda* estaba protegida por las fortalezas, varios barcos de guerra y 20 cañoneras. Cerca de medianoche, 180 marineros y 100 infantes de marina se desprendieron de los barcos en lanchas, divididos en dos grupos comandados por Guise y Crosbie y dirigidos por Cochrane en persona. Se aproximaron a la *Esmeralda* sin ser vistos en medio de la oscuridad y la abordaron a un tiempo por babor y estribor.

Dos fragatas neutrales fondeadas en el puerto izaron faroles, señal convenida para evitar que, en caso de ataque nocturno, se les hiciese fuego. Cochrane hizo lo mismo, de modo que los defensores no podían distinguir neutrales de enemigos.

*“En toda la carrera naval de lord Cochrane”, dice Miller en sus Memorias, “no se hallará ningún hecho que exceda a esta operación, que fue tan hábilmente concebida como brillantemente ejecutada.”*

La *Esmeralda* tenía 330 tripulantes, 204 cayeron prisioneros y 126 murieron. El comandante realista Coy, después de ser tomado prisionero, quedó herido por una bala de cañón disparada por los defensores. Las bajas patriotas fueron 11 muertos y 31 heridos. Cochrane resultó herido en un muslo. La fragata recibió el nombre de *Valdivia*, recordando la toma de ese reduto por las fuerzas de Cochrane.

La *Esmeralda* sirvió durante 5 años en la Armada chilena. En junio de 1825, estando fondeada como pontón en Valparaíso, se decidió vararla para servir de muelle a embarcaciones que desembarcaban pasajeros y carga. Posteriormente el muelle fue rellenado y la nave quedó sepultada bajo los escombros.

## ***RISING STAR (ESTRELLA NACIENTE)***

Se comenzó a construir en Inglaterra por orden de la misión Álvarez Condarco, en noviembre de 1817, y fue botado en junio de 1818. Su construcción estuvo bajo control de Cochrane, antes de viajar a Chile para asumir el mando de la Armada.

Llevaba una rueda de paletas en el centro del casco. Tenía portas para 10 cañones.

Sus características, según la página WEB de la Armada de Chile, eran:

Tonelaje:	350
Velocidad en nudos:	12
Potencia en H.P.:	60
Cañones:	8

Fue el primer vapor de guerra que atravesó el Atlántico y recaló en el Pacífico.

Zarpó de Londres el 22 de octubre de 1821 y llegó a Valparaíso el 6 de junio de 1822, “*cuando*”, según Morell, “*ya no era necesario*”.

El mismo Cochrane fue quien lo recibió después de realizar una prueba consistente en una navegación entre Valparaíso y Quintero.

La nave recibió la aprobación del Almirante. El gobierno adquirió el barco a vapor, el cual, sin embargo, nunca fue empleado por la Armada chilena.

Finalmente fue vendido a la firma Winter y Brittain de Buenos Aires.

Nafragó en el mar de Irlanda, en 1830.

\* \* \* \* \*

# UNIVERSIDAD NACIONAL DE VILLA MARÍA

## AUTORIDADES

<b>Rector</b>	Abog. Martín Rodrigo Gill
<b>Vicerrector</b>	Cra. María Cecilia Ana Conci
<b>Director Editorial</b>	Mgter. Carlos A. Gazzera

## EDUVIM

### Editorial Universitaria Villa María

Director   Publisher	Carlos Gazzera
Secretaría Editorial	Renata Chiavenato
Coordinador Editorial	Emanuel Molina
Editores	Silvina Gribaudo Alejo Carbonell Luis Seia
Eduvim Digital	Ingrid Salinas Rovasio Lautaro Aguirre
Comercialización	Damián Truccone Magalí Castro Pablo Effel
Comercialización Buenos Aires	Silvia Barrios
UL Córdoba	Lucía Pruneda Paz María Monserrat Llorens
UL Campus UNVM	Rocío Monesterolo
UL Medioteca	Sofía Martínez
Coordinación Administrativa	Pablo Pérez
Comunicación e Infraestructura digital	Rodrigo Duarte Marcos Gutierrez
Comité Honorario Internacional	Silvana Mandolessi   Bélgica Países Bajos Susana Nigro   Alemania Fernando Stefanich   Francia Leroy Gutiérrez   Uruguay Rachele Erika Ranalli   Roma - Italia Paola Donatiello   Bologna - Italia Beatriz P. Dibildox   Barcelona - España Simón Ergas   Chile Diego Salas   Xalapa, Veracruz - México

Villa María - Carlos Pellegrini 211 P. A. - (5900) - Tel. (54) (353) 453-9145  
Córdoba - Félix Frias 60 - (5004) - Tel. (54) (351) 4265713  
<http://www.eduvim.com.ar> - e-mail [eduvim@unvm.edu.ar](mailto:eduvim@unvm.edu.ar)



Cuando las naciones, las fuerzas armadas desempeñaron su papel de acuerdo a las características en el Mundo. Desatada la guerra en las colonias, los esfuerzos por lograr la independencia se estancaron en dos frentes de batalla: el del Norte, en el actual territorio argentino y Alto Perú y el del Este, en Montevideo y Río de la Plata. Ni los realistas lograban avanzar sobre Buenos Aires, el centro de la Revolución de Mayo, ni los patriotas podían amenazar Lima, el centro del poder español. San Martín tuvo la genialidad de concebir un Plan Continental para romper el estancamiento: crear un frente de batalla Occidental donde la guerra no había llegado. Un ejército en Cuyo, cruzar Los Andes, colaborar con los patriotas chilenos en recuperar su independencia, unir sus fuerzas y conducir el Ejército unido al Perú en una flota de transportes custodiada por una Armada poderosa pero inexistente en esos tiempos. El “milagro” del nacimiento de la Armada de Chile contó con el importante aporte del Gobierno y personajes argentinos como así sus éxitos y su conformación.

