

INSTITUTO NACIONAL SANMARTINIANO

Ministerio de Cultura



Presidencia de la Nación

ORIGEN DE LA ESCUADRA CHILENA.

Por Bartolomé Mitre (1821-1906)

El primer buque en que se enarboló la bandera que debía imperar en las aguas del Pacífico, fue el bergantín español “Aguila”, de 220 toneladas. Después de la batalla de Chacabuco, habíase dispuesto que los castillos del puerto de Valparaíso mantuviesen izada la bandera española. El “Aguila” engañado por esta estratagema, penetró al puerto, y fue apresado. Armado en guerra con 16 cañones y tripulado con gente de mar, confiése su mando al teniente del Ejército de los Andes Raymundo Morris, irlandés de nacimiento. Bautizóse con el nombre de “Pueyrredón”, en honor del Director Supremo de las Provincias Unidas que decretara la expedición a Chile, impulsándola con todo su poder. Su primera campaña naval, fue el rescate de los patriotas chilenos confinados en la isla de Juan Fernández por Osorio y Marcó, que hacía cuatro años sufrían duro cautiverio. Entre los primeros rescatados, contábase el futuro almirante de la escuadra chilena, que debía darle la primera victoria naval. El enviado argentino don Tomás Guido, penetrado de la importancia de complementar el plan de San Martín, tal como lo había explayado él mismo en su celebrada “Memoria”, no cesaba de hacer gestiones cerca del gobierno de Chile, a fin de que diera impulso al armamento naval. Por su inteligencia y el ardoroso empeño que mostraba, fue comisionado por el director O’Higgins para adquirir un buque de fuerza superior, que diera respetabilidad a la naciente marina, poniéndose a su disposición una gruesa suma de dinero. Al efecto, trasladóse a Valparaíso, donde se hallaba la fragata “Windham”, de la compañía de las Indias orientales, de 800 toneladas, con 44 cañones, que por instigaciones del comisionado en Londres, Alvarez Condarco, habíase dirigido a las costas chilenas para negociar su venta. El erario se hallaba en imposibilidad de cubrir el importe total. Guido consiguió asociar a la empresa a los comerciantes de Valparaíso, interesados en que se levantase el bloqueo que mantenía la escuadra española en el Pacífico, los cuales contribuyeron con 25.000 pesos, contratando el gobierno su compra en 180.000 pagando al contado 130.000 pesos. Esto sucedía a los pocos días de Cancharrayada y en vísperas de la batalla de Maipú (marzo 30 de 1818). El vendedor, receloso del éxito de la próxima batalla, exigió la garantía del gobierno argentino por el saldo pagadero en Buenos Aires en el término de cuatro meses. Guido, contrajo el compromiso a nombre de su gobierno, autorizado por San Martín, quien contando con la victoria, le decía: “Dada la importancia de esta empresa y la seguridad que ofrece la respetabilidad del ejército combinado, no dudo preste desde luego la garantía pretendida en el concepto que el buen resultado influya en la suerte de ambas repúblicas”. El “Windham”, tomó el nombre de “Lautaro”, el famoso guerrero americano immortalizado por Ercilla, en honor de la poderosa logia lautarina, que había consolidado la alianza argentinochilena, y gobernaba secretamente la política de ambos países.

LA “LAUTARO”

Obtenida la victoria de Maipú, el director O’Higgins decidió que era llegado el momento de utilizar la fuerza naval organizada, y ordenó que la “Lautaro” y el “Pueyrredón”, se hiciesen a la mar en busca del crucero español que bloqueaba a Valparaíso. Dominaban a la sazón las aguas del Pacífico desde el Perú hasta el cabo de Hornos, las fragatas de primer orden, “Esmeralda” y “Venganza”, de 44 cañones cada una; las corbetas mercantes armadas en guerra con 18 cañones, la “Milagro”, la “San Juan Bautista” y la “Begoña”; las fragatas inferiores, la “Gobernadora” con 16 cañones, y la “Comercio”, la “Presidente”, la “Castilla” y la “Bigarrera”, con 12 cada una; las corbetas, la “Resolución” y la “Sebastiana”, de 34, y la “Veloz”, con 22, y por último, el bergantín “Pezuela” de 18, y algunos otros buques menores con 37 cañones, sumando un total de 17 buques con 331 cañones. Esta poderosa escuadra debía ser reforzada por la “María Isabel”, hermosa fragata de 44, convoyando once transportes (dos de ellos armados en guerra, con 22 cañones), que conducían un refuerzo de 2.500 hombres, que en esos momentos debía zarpar de Cádiz con dirección a Chile. El bloqueo de Valparaíso era mantenido por la “Esmeralda”, la “Venganza” y el “Pezuela”. La “Lautaro” fue tripulada con 100 marineros de todas nacionalidades recogidos en los buques del puerto, y 250 chilenos, entre soldados, lancheros y pescadores, mandando la infantería de marina el capitán Guillermo Miller del Ejército de los Andes, de nacionalidad inglesa, destinado a alcanzar nombradía. El mando de la “Lautaro” y de la

expedición, fue confiado al capitán Jorge O’Brien, que se había distinguido en servicio de la marina inglesa, y como segundo jefe, al teniente José Argent Turner. Los oficiales, eran en su totalidad ingleses o norteamericanos, que no hablaban una palabra en español, de manera que, a excepción de Miller, no había uno

solo que pudiese dar una voz de mando a los chilenos que componían la mayoría de la gente de guerra. “Sin embargo, -dice el mismo Miller-, diez horas después de su salida se batió, y bien, la fragata Lautaro”.

PRIMER COMBATE NAVAL

Las tres naves españolas que mantenían el bloqueo, voltejaban incesantemente en las inmediaciones de Valparaíso, hostilizando a los buques neutrales que salían o entraban al puerto. A veces se acercaban a tierra, y hacían algunos disparos de cañón, y luego se hacían mar afuera perdiéndose de vista. En los últimos días de abril, el comandante de la “Esmeralda”, Luis Coig, que mandaba el bloqueo, dispuso que la “Venganza” se dirigiese al Callao conduciendo los enfermos de escorbuto que tenía a su bordo. Fue este el momento elegido para el ataque. Aprovechando una fresca ventolina del norte, en circunstancias en que los buques bloqueadores estaban fuera de la vista, la “Lautaro” y el “Pueyrredón”, modificada su pintura externa y su arboladura de manera de asemejarse a los buques de guerra ingleses, levaron anclas el domingo 26 de abril, dos horas después de mediodía, mostrando tanto ardor los tripulantes chilenos, que para alcanzarlos muchos de ellos se arrojaron a nado a la mar. Al amanecer del 27, la “Lautaro”, con rumbo al sur encontróse con la “Esmeralda”, que navegaba en vuelta de tierra a pocas leguas de Valparaíso, hallándose el “Pezuela” distanciado algunas millas al norte. La nave chilena, con bandera inglesa enarbolada, aproximóse a la fragata española, la que hubo de tomarla por un buque de guerra británico, y la esperó en facha, afirmando su bandera. En esta disposición, ganóle la cuarta de popa de barlovento, arrió la bandera inglesa, izó la chilena, metióle el bauprés y le rompió el aparejo de mesana, recibiendo una andanada de todo el costado enemigo de sotavento, a que contestó con otra de sus baterías de estribor. El capitán O’Brien, arrastrado por su ardor, saltó al abordaje seguido por treinta o

cuarenta hombres, sostenido por el fuego de fusilería del castillo de popa y de las cofas de la “Lautaro” y se posesionó del puente de la “Esmeralda”, arriando su bandera. La tripulación española sorprendida, hizo una descarga y huyó al entrepuente, continuando empero el fuego con trabucos y pistolas por las bocaescotillas, que causaron algunos estragos en los asaltantes. Una bala hirió mortalmente a O’Brien, y al morir su último grito fue: “¡No hay que abandonarla, muchachos!; La fragata es nuestra!.” Durante el combate, un golpe de mar separó las dos fragatas que los asaltantes no habían tenido la precaución de amarrar. El teniente Turner, considerando tomada la “Esmeralda”, cuya bandera había visto arriar, desprendió un bote con dieciocho hombres para reforzar el ataque, y se dirigió sobre el “Pezuela”, que al sólo amago arrió su bandera en señal de rendición. El comandante Coig, que en el intervalo había armado su gente para reconquistar el puente perdido, aprovechó este momento, y atacó decididamente a los asaltantes, los que desalentados por la muerte de O’Brien, hicieron débil resistencia, hasta que reducidos a muy corto número, se arrojaron al mar. La “Lautaro” volvió entonces sobre la “Esmeralda”, con el objeto de abordarla otra vez más, pero limitóse a cañonearla con sus miras de proa. La “Esmeralda” con uno de sus costados en esqueleto y la cámara de popa incendiada, se puso en fuga, juntamente con el “Pezuela” que enarboló de nuevo su bandera, y merced a su marcha superior pudieron los dos buques españoles evadirse, dirigiéndose a Talcahuano a reparar sus averías. De regreso, la flotilla independiente apresó en la tarde del 27, un bergantín español, cuyo valor cubrió con exceso los costos de la “Lautaro”. La fragata chilena entró al puerto con la bandera a media asta y las vergas a la funerals, en señal de duelo por la muerte de su heroico comandante. Aún cuando la empresa no tuvo el éxito esperado, el triunfo era suyo, y dio por resultado hacer levantar el bloqueo de Valparaíso, intimidando a los marinos españoles.

ESCUADRA CHILENA

El gobierno rescató las acciones de los comerciantes de Valparaíso en la compra de la “Lautaro”, y la convirtió en buque de guerra del Estado tripulándolo con 200 marineros extranjeros, 100 grumetes chilenos, y una guarnición de infantería y artillería de marina

sacada del ejército, y confió su mando al capitán inglés Juan Higginson. Enseguida (julio de 1818), adquirió la corbeta “Coquimbo”, de 20 cañones, armada en corso en los Estados Unidos, cuyo mando dio al capitán Francisco Díaz, español, de la artillería del Ejército de los Andes y le puso el nombre de “Chacabuco” en memoria de la batalla que libertara a Chile. Poco después llegaba a Valparaíso el bergantín “Columbus”, de 16 cañones, mandado por un distinguido oficial de marina norteamericano, Carlos Guillermo Wooster, quien ofreció en venta su buque a la par de sus servicios, que fueron aceptados, y entró a representar la nacionalidad chilena con el nombre de el “Araucano”. Por último (en agosto de 1818), fue comprado en 140.000 pesos, el navío “Cumberland”, el buque de más poder que hubiese surcado los mares sudamericanos, contratado en Londres por Alvarez Condarco para ser pagado en Chile, al cual se dio el nombre de “San Martín” en glorificación del Libertador, poniéndolo bajo las órdenes del capitán inglés Guillermo Wilkinson. La escuadra chilena estaba creada como por encanto, y podía competir con la española del Pacífico. La revolución americana se dilataba en el mar del sur después de terminar su primera campaña terrestre, para ir a llevar la independencia a otras regiones con arreglo al plan preconcebido de San Martín. El mando de estas fuerzas navales, fue encomendado al teniente coronel de artillería Manuel Blanco Encalada (conocido también por Blanco Cicerón) a quien hemos visto figurar en las dos derrotas de Cancharrayada, distinguirse en Maipú y ser rescatado del cautiverio de la isla de Juan Fernández por la primera nave chilena armada en guerra. Era Blanco hijo de Buenos Aires, y de madre chilena, pero chileno por elección, que había alcanzado el grado de alférez de navío en la armada española, y contaba a la sazón 28 años de edad. El joven almirante de la naciente escuadra correspondió a las esperanzas en él depositadas.

NUEVA EXPEDICIÓN MARÍTIMA DE ESPAÑA

En 1818, la guerra marítima y terrestre de la España y sus colonias insurreccionadas se había circunscripto a dos centros terrestres y a dos mares: al norte, en Venezuela, Nueva Granada y Quito, con el mar Caribe por base de operaciones; al sur, en el Alto y Bajo Perú, con el Pacífico por teatro de las operaciones marítimas. La metrópoli, después de realizada la gran expedición de Morillo sobre Costa Firme, comprendió el error de no haberla dirigido al Río de la Plata en 1815, como se pensó en un principio. Cuando quiso reaccionar, ya era tarde. Los portugueses habíanse apoderado de la plaza fuerte de Montevideo, punto de apoyo indispensable de toda expedición para contar con probabilidades de éxito, y sus ocupantes, de acuerdo secretamente con el gobierno argentino, estaban comprometidos a no permitir a los españoles poner el pie en su territorio. Empero, no renunciaban estos al propósito primitivo, y mientras tanto, se empeñaban en reforzar al Perú con buques de guerra y tropas de línea, a fin de reconquistar a Chile, en circunstancias en que la noticia de la derrota de Maipú no había llegado aún a la Península. El 21 de mayo, -antes de cumplirse un mes de la batalla de Maipú,- una expedición española de once transportes, -dos de ellos armados en guerra,- y convoyados por la fragata “María Isabel” de 50 cañones, zarpaba del puerto de Cádiz con destino al Pacífico, conduciendo dos batallones del regimiento “Cantabria” con 1.600 hombres, un regimiento de caballería de 300 plazas y 180 artilleros y zapadores, en todo 2.080 hombres y un cargamento de 8.000 fusiles. Mandaba la expedición marítima el capitán Dionisio Capaz, y la tropa, el teniente coronel Fausto del Hoyo. Su primer contratiempo fue tener que dejar uno de los transportes en Tenerife, por su mal estado, y repartir la gente en los demás buques. Al salir de las Canarias, el convoy se fraccionó a los 5 grados latitud norte, a causa de los vientos. Para mayor desgracia suya, el 25 de julio llegó a Buenos Aires con 56 días de navegación, el bergantín inglés “Lady Warren”, conductor de avisos oportunos de los agentes secretos del gobierno argentino en Cádiz, cuyo capitán dio noticia de haber dejado la expedición en los días 21 al 25 de junio a los dos grados de latitud norte, comprobando su informe con la exhibición de su diario de viaje. En consecuencia, el gobierno argentino dispuso la salida de los bergantines el “Lucy” y el “Intrépido” armados con dieciocho cañones cada uno en el puerto de Buenos Aires, el primero con la bandera chilena y el segundo con la argentina, con órdenes ambos de correr las costas del sur, doblar el cabo de Hornos e incorporarse a la escuadra chilena. Simultáneamente, se previno a San Martín por la vía terrestre, que “invitase al gobierno de Chile a echar a la mar toda su escuadra, a fin de salir al encuentro de la expedición”.

Un mes después (el 26 de agosto de 1818), arribaba al puerto de la Ensenada de Barragán una fragata con 180 hombres de tropa y 500 fusiles. Era la “Trinidad”, uno de los transportes de la expedición española. Habíase separado del convoy a los cinco grados norte, y a esta altura se sublevó la tropa que conducía encabezada por dos sargentos y un cabo, que desde Cádiz venían complotados al efecto. A pesar de la resistencia que hicieron los oficiales apoyados por una parte de la tripulación y tropa, que amenazaron dar fuego a la santabárbara, los sublevados se hicieron dueños del buque, fusilaron a los oficiales y dieron orden al capitán de poner la proa a Buenos Aires. Por este medio, el gobierno argentino tomó conocimiento del plan de señales y punto de reunión del convoy, que se apresuró a transmitir a Chile. La expedición española estaba perdida, y para establecer definitivamente el predominio de la marina independiente en el Pacífico, llegaba al mismo tiempo a Buenos Aires la fragata “Horacio” de 36 cañones, comprada en los Estados Unidos por Aguirre en cumplimiento de su comisión, debiendo seguirla en breve otra de igual porte con el nombre de “Curacio”.

PRIMERA CAMPAÑA NAVAL

El 19 de octubre a las 9 de la mañana zarpaban del puerto de Valparaíso el navío “San Martín”, con 60 cañones, capitán Wilkinson, en el cual el vice-almirante había enarbolado su insignia; la fragata “Lautaro”, con 46 cañones, capitán Wooster; corbeta “Chacabuco”, con 20 cañones, capitán Díaz; bergantín “Araucano”, con 16 cañones, teniente Morris. La escuadra chilena así organizada, contaba 142 cañones y estaba tripulada por 1.100 hombres, chilenos en gran parte, y el resto, marineros extranjeros reclutados en Valparaíso. Los oficiales eran en casi su totalidad ingleses o norteamericanos. Un viento fresco sudoeste henchía sus velas, y el castillo de la ciudad y la población agrupada en la playa contestaba sus saludos con sus cañones y sus aclamaciones. El director O’ Higgins, que se había trasladado a Valparaíso para activar la salida de la expedición, tomaba en aquel momento el camino de Santiago, y al subir las montañas que dominan la ciudad y distinguir a la distancia los cuatro buques con bandera chilena que se hacían a la mar, exclamó: “Cuatro buques dieron a la España el continente americano: esos cuatro buques se lo quitarán”. Al perder de vista la tierra, Blanco Encalada abrió el pliego reservado de instrucciones que se le había entregado, y encontró que se le prevenía ir a estacionarse en la isla de Mocha por donde necesariamente debía pasar el convoy español, según las noticias transmitidas desde Buenos Aires. La escuadra tomó rumbo al sur. Los marinos chilenos que en casi su totalidad pisaban por primera vez la tabla de un buque, se adiestraban durante la travesía en las maniobras y el ejercicio de cañón. Miller, que formaba parte de la expedición, dice de ellos: “Los soldados de marina y los marineros cholos, descubrieron las cualidades que constituyen un buen soldado o marinero, pues eran subordinados, y pronto probaron que eran valientes. Manifestaban deseos de que se les instruyese y aprendían con prontitud. Sólo faltaba que sus oficiales cumplieren bien con sus deberes para ser capaces de todo”. Un viento recio que sopló por espacio de dos días, separó a la “Chacabuco”. El 26 de octubre descubrióse la isla de Santa María señalada como uno de los puntos de reunión del convoy. Desde allí fue despachado el “Araucano”, para reconocer la bahía de Talcahuano, que demora 62 kilómetros al norte. La escuadra navegaba con bandera española. Un bote de la costa, engañado por esta circunstancia, dirigióse a ella y puso en mano del almirante las instrucciones que

el jefe del convoy dejara allí para los transportes que se fueran reuniendo. Por este conducto se confirmaron las noticias que se tenían por un buque ballenero. La “María Isabel” había tocado en la isla cinco días antes, acompañada de los transportes “Atocha”, “San Fernando”, “Especulación” y “Escorpión” y seguido inmediatamente para Talcahuano. El resto del convoy quedó rezagado al doblar el cabo de Hornos, con sus tripulaciones enfermas y faltas de provisiones. Blanco Encalada, decidiese a ir en busca de la “María Isabel”, contando tener suficiente tiempo para apoderarse enseguida del resto del convoy. En consecuencia enderezó la proa a Talcahuano, diciendo: “Es necesario que la marina chilena señale con gloria la época de su nacimiento”. El 27 por la noche, llegó a la boca del puerto, con el “San Martín” y la “Lautaro” y allí supo que sólo la “María Isabel” se encontraba dentro de la bahía. Los otros transportes habían seguido al Callao, después de desembarcar unos 800 hombres. El 28 por la mañana, sopló una

fresca brisa del norte, y los dos buques patriotas penetraron a la gran bahía, una de las más espaciaosas del litoral de Chile. Con más de once kilómetros en su mayor extensión y ocho kilómetros de ancho, encierra dentro de su perímetro cuatro puertos y tres caletas. Uno de los puertos responde a lo que propiamente se llama Talcahuano, situado sobre la península que cierra la bahía por la parte del sur. La isla Quinquina, alta y boscosa, de cinco y medio kilómetros de largo y medio de ancho, cierra la entrada dejando a derecha e izquierda de sus extremidades dos bocas practicables para penetrar a su interior. La entrada del norte mide cinco kilómetros y se denomina la Boca Grande; la llamada Boca Chica al sur mide dos kilómetros.

TOMA DE LA MARÍA ISABEL

Al doblar la punta sur de la Quinquina, los independientes pudieron ver en el puerto a la fragata española anclada, bajo la protección de las baterías de tierra guarnecidas por una fuerza respetable. La “María Isabel”, inmediatamente de divisar los dos buques patriotas, afianzó su bandera con un cañonazo sin bala, como pidiendo la suya a los chilenos. El «San Martín» contestó con otro cañonazo sin bala al izar la bandera inglesa, y siguió navegando con el propósito de abordarla. Reunidos los dos buques, Dirigiéronse sobre la «María Isabel», y a tiro de fusil izaron la bandera chilena, cuya ascensión saludaron con entusiasmo los tripulantes. La fragata española que había permanecido por algún tiempo indecisa, bien que apercebida al combate, disparó un cañonazo a bala que fue inmediatamente seguido por una andanada de todo su costado de babor. El “San Martín”, contestó el fuego con todos sus cañones de estribor y echó el ancla a tiro de pistola del enemigo. La fragata española, desesperando desde ese momento del éxito del combate picó sus amarras y fue a encallar en tierra. Una parte de la tripulación se salvó en las embarcaciones menores, y el resto permaneció haciendo fuego desde el alcázar de popa para impedir el abordaje. Los buques independientes, concentraron sobre ella todos sus fuegos de artillería, contrarrestando a la vez las baterías de tierra, hasta obligarla a arriar su bandera. Pocos momentos después era abordada por dos lanchas tripuladas con 50 marineros al mando de los tenientes Guillermo Santiago Compon y Nataniel Bélez, tomando 70 prisioneros del regimiento de “Cantabria” con cinco oficiales, que no tuvieron tiempo de echarse al agua como lo hicieron otros. Las tropas realistas parapetadas por las tapias de la población de Talcahuano, continuaron hostilizando la fragata capturada. Para desalojarlas y asegurar su presa, el vice-almirante dispuso el desembarco de dos compañías de soldados de marina, que se posesionarán de una garganta inmediata, con el objeto de interceptar los refuerzos que de Concepción podían venir a la península. El coronel Sánchez, reforzado con las tropas que acababan de desembarcar, avanzó a la cabeza de 1.600 hombres obligando a la infantería patriota a reembarcarse con algunas pérdidas. Todos volvieron a ocupar las posiciones que precedieron al combate. Pero fueron vanos los esfuerzos que se hicieron para poner a flote la “María Isabel” El viento y la marea favorables para la entrada, eran desfavorables para la operación. Prosiguiéronse empero, los trabajos bajo la protección del “San Martín” y la “Lautaro”, sufriendo siempre el fuego de las fuerzas que guarnecían la costa. Llegó la noche sin que por una ni otra parte hubiera podido adelantarse nada. El combate cesó por el momento, sobreviniendo una copiosa lluvia; pero independientes y realistas empezaron a tomar nuevas disposiciones para continuarlo al día siguiente. Los realistas tenían en Talcahuano además del castillo de San Agustín que defendía la entrada, cuatro piezas de artillería traídas de Concepción. Con ellas establecieron dos baterías de costa cruzando sus fuegos al frente de la fragata encallada a medio tiro de fusil. El vice-almirante Blanco Encalada por su parte, echó un anclote por la popa de la “Lautaro” y lo fijó en tierra, colocándose en actitud de apagar los fuegos del castillo y de las baterías improvisadas. Durante toda la noche, continuóse en el empeño de poner a flote la fragata, permaneciendo todos sobre las armas. Amaneció el día 29. Independientes y realistas ocupaban sus respectivos puestos apercebidos al combate. Rompióse el fuego por una y otra parte, casi a tiro de pistola. Muy luego reconoció el almirante chileno la superioridad de su artillería y renovó con más vigor su ataque, consiguiendo apagar los fuegos de algunas baterías de tierra. En lo más recio del fuego levantóse una brisa del sur, que barrió repentinamente las nubes de humo que oscurecían la bahía. El viento de la fortuna que había henchido las velas chilenas favoreciendo su entrada, sopló en sentido contrario favoreciendo su salida.

Eran las once de la mañana, y el éxito del combate, que dependía de un casco inerte, permanecía aún indeciso. Por algún tiempo creyóse que sería indispensable abandonar la presa, incendiándola. La brisa del sur que continuaba soplando, fue transformándose poco a poco en fresca ventolina. Apercebido de ello Wilkinson, mandó soltar las armas de combate. Toda la tripulación como movida por un resorte, acudió al timón, trepó a las vergas, cazó las velas, se asió al cabrestante, y concentrando todos sus esfuerzos sobre un calabrote que a prevención se había colocado a popa de la fragata, esta se puso gallardamente a flote y tomó arrancada. La operación se hizo con tal rapidez, que los realistas sorprendidos no acertaron ya a continuar el combate.

Mientras tanto, los marinos chilenos celebraban su triunfo con un entusiasta ¡Viva la patria! que los marinos ingleses acompañaban con estruendosos ¡Hurra! La escuadra chilena celebró su primer triunfo con una salva de 21 cañonazos, y abandonó la bahía de Talcahuano, reforzada con una fragata más, que en honor del que la había fundado prediciéndole la victoria, tomó el nombre de la “O’Higgins”

TOMA DEL CONVOY ESPAÑOL

Los cuatro buques de la escuadra chilena reunieron en la isla de Santa María, donde se incorporaron a ellos el bergantín argentino “Intrépido” (conocido también con el nombre de “Maipú”) comandante Tomás Carter, y el “Galvarino”, capitán Martín Jorge Guise y Juan Spry, experimentados marinos de la armada británica. La escuadra constaba a la sazón de nueve buques de fuerza, (incluso la “María Isabel”), con 234 cañones. Sucesivamente fueron cayendo en poder de los independientes los demás transportes de la expedición hasta el número de cinco, tomando a su bordo como 700 prisioneros. Así terminó esta expedición en la que España agotó sus últimas fuerzas para reconquistar sus colonias insurreccionadas, y que por mucho tiempo tuvo en alarma a toda la América del Sur. De los once transportes, uno quedó abandonado en Canarias, según se dijo antes; otro se entregó en Buenos Aires; cinco fueron apresados, incluso la fragata que los convoyaba, y los cuatro restantes escaparon con 800 hombres, habiendo sucumbido durante la travesía como una cuarta parte de la tripulación

devorada por el escorbuto. Fue un golpe de muerte para la metrópoli. Desde ese día las naves españolas perdieron para siempre el dominio del Pacífico, y el camino de la expedición al Perú, calculado cuatro años antes por San Martín, quedó franqueado por la marina chilena cuya influencia en los destinos de la revolución americana había adivinado el genio observador y paciente del gran hombre de guerra. A los 38 días de haber zarpado de Valparaíso las cuatro naves que iban a conquistar el dominio del Pacífico, trece velas republicanas formaban en línea bajo los fuegos del castillo que las saludaba, en medio de las aclamaciones de un pueblo que tributaba al vice-almirante Blanco Encalada y a sus compañeros las ovaciones del triunfador. El gobierno, en premio de esta gloriosa campaña naval, decretó un parche de honor color verde mar, con un tridente en su centro orlado de palma y laurel, y en su contorno esta leyenda: “SU PRIMER ENSAYO DIO A CHILE EL DOMINIO DEL PACIFICO”.

APARICIÓN DE COCHRANE

Para coronar esta victoria, pocos días después (28 de noviembre de 1818), fondeaba en Valparaíso un buque que traía a su bordo uno de los primeros marinos de la Gran Bretaña, destinado a acrecentar su fabulosa fama en el nuevo mundo con beneficio para la libertad humana. Llamábase Thomas Alejandro Cochrane. Su nombre había resonado en todos los mares, vinculado a extraordinarias hazañas. Natural de Escocia, con título de alta nobleza y miembro del parlamento inglés, formaba en las filas de la oposición radical. Complicado en operaciones bursátiles de carácter dudoso, fue enjuiciado y condenado a ser expuesto en la picota y expulsado de la cámara de los comunes a que pertenecía. No obstante que el pueblo cubriera por suscripción la multa que se le impuso, y el condado que representaba lo reeligió, el altivo prócer prefirió la expatriación y las aventuras heroicas, y decidióse a ofrecer sus servicios a la causa de la independencia sudamericana, aceptando las ofertas que le fueron hechas por Alvarez Condarco y Alvarez Jonte, agentes de Chile y de San Martín en Londres.

BLANCO ENCALADA Y COCHRANE

El vice-almirante chileno, sin infatuarse por su reciente triunfo, se inclinó modestamente ante el héroe británico, y reconociéndolo más capaz que él para llevar a cabo la empresa por él iniciada, renunció el mando de la escuadra: “El respeto que me inspira la incontestable superioridad de este ilustre marino, me hace cederle gustoso mi puesto, y proseguir bajos sus órdenes la obra comenzada”. Cochrane fue nombrado jefe de la escuadra chilena con el grado de vice-almirante, y al reconocer la nobleza del proceder de Blanco Encalada, consignó más tarde en sus “Memorias” este recuerdo: “El almirante Blanco me cedió con generosidad patriótica su puesto, aun cuando la heroica acción que acababa de ejecutar le diese derecho para conservarlo; siendo además tan franco, que en persona anunció a la tripulación de los buques el cambio que se había efectuado”. Blanco Encalada era casado con una de las más hermosas mujeres de Chile, y la esposa de Cochrane que le acompañaba, era un tipo simpático de la belleza británica, que fue otra de las grandes pasiones del héroe. Las dos jóvenes esposas fueron en aquella época las estrellas de la sociedad chilena mientras los dos almirantes sostenían con honor en los mares la estrella de la república naciente que brillaba con su pabellón al tope de los mástil de la escuadra dominadora del Pacífico.