Jorge Ortiz Sotelo*
Asociación de Historia
Marítima y Naval
Iberoamericana

Bernardo O'Higgins y el mar

Resumen

Una de las primeras decisiones que tomó Bernardo O'Higgins cuando asumió el mando en Chile fue constituir un poder naval capaz de disputar el control del mar a las fuerzas del virreinato peruano. El presente artículo explora las motivaciones que lo habrían llevado a percatarse de la importancia de ese esfuerzo al revisar sus previas experiencias marítimas, primero en un convoy que cruzó el Atlántico con la cobertura de las corbetas de la Expedición Malaspina, y luego al ser capturada por un escuadrón británico la nave en la que se dirigía de Cádiz a Buenos Aires.

Palabras claves: Bernardo O'Higgins, Alejandro Malaspina, Historia naval, Perú, Chile

Abstract

One of the first decisions taken by Bernardo O'Higgins when he became Supreme Director of Chile was to build up a naval force capable to dispute the control of the sea to the Peruvian Viceroyalty forces. This article explores the motivations that might have led him to realize the importance of this effort, by reviewing his previous maritime experiences, first in a convoy crossing the Atlantic under the protection of the Malaspina expedition corvettes, and later on when the frigate on which he headed from Cadiz to Buenos Aires was captured by a British squadron.

Keywords: Bernardo O'Higgins, Alejandro Malaspina, Naval history, Peru, Chile

***

■

* Secretario general de Thalassa - Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Conferencia dada en la Mesa Redonda "Bernardo O'Higgins y el Perú", Instituto Riva-Agüero el 27 de agosto de 2013.

A las 4 de la mañana del 27 abril de 1818 la fragata de guerra española *Esmeralda*, al mando del capitán de navío Luis Coig, que se encontraba bloqueando el puerto de Valparaíso, fue atacada por una fragata de porte similar pero con más artillería. Se trataba de la *Lautaro*, ex *Windham*, que el flamante gobierno chileno, encabezado por Bernardo O'Higgins, había adquirido a la Compañía de las Indias Orientales. Luego de una feroz lucha en la cubierta de la fragata española, el ataque fue rechazado con gran número de bajas en ambas partes, entre ellas el comandante atacante, George O'Brien, antiguo teniente en la armada británica.

Poco después arribó a Valparaíso el navío *San Martín*, que duplicaba en porte y montaba una artillería superior a cualquiera de las fragatas asignadas al Departamento Marítimo del Callao. La presencia de ambas naves, a las que se fueron sumando otras, y la incorporación de un numeroso grupo de marinos extranjeros, principalmente británicos, le permitieron a Chile arrebatarle el control del mar a la Real Armada y a los corsarios realistas. Este era un paso indispensable para despachar una expedición hacia el Perú, principal foco de la resistencia realista en Sudamérica.

¿Qué había llevado al gobierno chileno a constituir una fuerza naval considerable? Si tomamos en cuenta que el Chile histórico tenía escasa tradición marítima y aún menos experiencia naval, la explicación para esa decisión, que implicó un costo notorio para un país que aún estaba luchando por asegurar su independencia, habría que buscarla en su dirigencia. Más específicamente en su director supremo, Bernardo O'Higgins.

Si bien José de San Martín tenía la experiencia de haber servido durante más de un año como oficial de guarnición de la fragata *Santa Dorotea*, he encontrado muy poco sobre las experiencias navales de O'Higgins. Sobre esto deseo compartir algunas reflexiones, pues es probable que esas experiencias hayan influido en su determinación de quitarle el control del mar a las fuerzas del virrey Pezuela. Su primera aproximación al uso del poder naval la encontramos en el viaje que hizo a España, en 1794. Sus biógrafos, que no son pocos, usualmente solo mencionan que salió del Callao hacia Cádiz ese año, sin caer en cuenta que aquel viaje fue llevado a cabo como parte de un convoy, con la protección de naves de la Real Armada.

La ejecución de Luis XVI, en enero de 1793, había iniciado una nueva etapa de guerras entre las potencias europeas que, con breves interrupciones, se prolongó hasta 1815. La noticia de la declaración de guerra llegó a Lima en agosto de 1793[1], por lo que el virrey Francisco Gil de Taboada dispuso las medidas usuales para proteger el comercio, que incluían la navegación en convoy de las naves que debían dirigirse a España.

1 Museo Naval de Madrid, ms. 751, f. 104.

La *Santa Gertrudis*, una de las tres fragatas que disponía en el Apostadero Naval del Callao, fue destinada a proteger el primero de esos convoyes, formado por el navío *Levante*[2] y las fragatas *Princesa*,[3] *Concordia*[4] y *Neptuno*[5]. A bordo de esas cinco naves iban unos ocho millones de pesos y en una de ellas debía estar como pasajero el joven Bernardo Riquelme, nombre con que entonces era conocido O'Higgins. Zarparon las cuatro primeras el día 4 de abril y la última el 8, y arribaron a Montevideo en forma separada entre el 3 y el 21 de mayo (David 2004: 246-247, 250).

En Montevideo se encontraban las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, que también se preparaban para retornar a España tras cinco años de una notable expedición científica dirigida por el capitán de navío Alejandro Malaspina. Su zarpe, programado inicialmente para abril, había sido retrasado para aguardar al convoy de Lima; le correspondió a Malaspina asumir el mando del mismo y de las tres naves de guerra que debían escoltarlo (David 2004: 242).

El diario de Malaspina, así como la documentación que se conserva en el Museo Naval de Madrid, brinda valiosa información sobre la travesía y el convoy. Así, señala que el *Levante* y la *Princesa* eran capaces de sostener una defensa, mientras que la *Neptuno* y la *Concordia* solo tenían catorce cañones de pequeño calibre y muy escasa munición, además de ser poco veleras (David 2004: 251-252, 260).

Una fragata y dos corbetas no eran fuerza suficiente para proteger al convoy de Lima, al que se unieron seis naves de Montevideo y debían unirse otras tres que habían salido del Callao[6], lo que se tornaba más complicado pues a bordo tenían varios millones de pesos. Por ello, Malaspina dispuso que, en caso de encuentro con una fuerza enemiga, el convoy formaría en tres divisiones, cada una encabezada por una de las naves de guerra.

La *Atrevida* con los buques más débiles, *Neptuno* y *Concordia*, debería maniobrar para proteger el convoy de Montevideo. La *Descubierta*, con el *Levante* y la *Princesa*, deberían enfrentar

2 Su nombre era *San Francisco de Asís* y su maestre era Francisco Ignacio de Arechevala [*Mercurio Peruano* n° 351 (15/5/1794), p. 40].

3 De la Real Compañía de Filipinas, su maestre era Francisco Xavier de Ederra [*Mercurio Peruano* n° 350 (11/5/1794), p. 32]. En Montevideo parece que cambió de maestre, pues Malaspina menciona a Miguel de Oyarvide.

4 Llamada *Nuestra Señora del Buen Suceso*, su maestre era Juan Pértica [*Mercurio Peruano* n° 349 (8/5/1794), p. 24].

5 Su nombre era *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Rosario* y su maestre era Miguel de Irigoyen [*Mercurio Peruano* n° 355 (29/5/1794), p. 74].

6 Estas últimas eran la *Nuestra Señora del Carmen* y *San Vicente Ferrer*, alias la *Galga*, a cargo del maestre Juan Joseph de Aristimuño [*Mercurio Peruano* n° 338 (30/3/1794), p. 214]; y la *Rey Carlos*, alias *La Sirena*, referida también como *Santander*, con su maestre Sergio Quintano [*Mercurio Peruano* n° 343 (17/4/1794), p. 254], que habían salido en febrero, la primera con destino a Cádiz y la segunda a Santander, pero ambas habían hecho escala en Guayaquil [Archivo General de Indias, Lima, 709, N. 24, Lima 23/2/1794, carta nº 162 del virrey Francisco Gil de Taboada y Lemos a Diego Gardoquí, secretario de Estado de Hacienda; y n° 47, Lima 8/3/1794, carta nº 183 del virrey Gil de Taboada a Gardoquí]; mientras que la *San Felipe Neri*, alias *Rosa* o *Rosalía*, lo había hecho el 31 de marzo [Archivo General de Indias, Lima, 709, n° 52, Lima 31/3/1794, carta nº 197 del virrey Gil de Taboada a Gardoquí, secretario de Estado de Hacienda. *Mercurio Peruano* n° 356 (1/6/1794), p. 82].

la amenaza para proteger al resto del convoy; mientras que la *Santa Gertrudis* debía atraer a la fuerza contraria hacia un rumbo diferente del convoy. Asimismo, dispuso que un oficial se embarcara en la *Santander*, ya que por su porte podía ser tomado como buque de guerra.

Finalmente, el 21 de junio el convoy se hizo a la vela y se encontró a la salida con las fragatas *Galga* y *Santander*, dos de las naves que habían partido del Callao (David 2004: 259). De ese modo, el convoy quedó conformado por doce mercantes y tres buques de guerra. El pasaje tomó 93 días, lapso en el cual se les unieron dos naves procedentes de Montevideo, el paquebote *Concepción*, alias *Neptuno*, y la fragata *Esperanza,* y otras dos quedaran retrasadas (David 2004: 270, 277, 281). El convoy se dispersó temporalmente en varias oportunidades debido a las tormentas y fuertes vientos que debieron enfrentar, y a la disparidad en su andar (David 2004: 265-266), pero nada de ello impidió que a principios de setiembre arribaran a la altura de las Azores, donde la *Rey Carlos* y la *Concepción* se separaron para dirigirse a Santander (David 2004: 284), y que el resto del convoy fondeara en Cádiz el 21 de setiembre (David 2004: 251-258)[7].

Para un joven de 16 años el cruce del Atlántico es una experiencia inolvidable, pero hacerlo en el contexto de una guerra y formando parte de un convoy debió causar profunda impresión en el joven O'Higgins. Habría sido por eso que, cinco años más tarde, en febrero de 1799, desde Londres, manifestó su interés en ingresar a "una academia militar de navegación" (Gómez Alcorta 2011: I, 115). Como tal tipo de institución no existía en Gran Bretaña, las únicas a las que podía referirse eran las compañías de guardiamarinas de Cádiz, El Ferrol o Cartagena. Sin embargo, como su padre comprendió perfectamente, ese camino le estaba vedado por su condición de hijo natural.

Su posterior experiencia con la guerra marítima fue su captura a bordo de la *Confianza*, en las primeras horas del 6 de abril de 1800. Él mismo se encargó de describir estos hechos en una carta que escribió a su padre luego de su liberación. El año previo se había formado la Segunda Coalición contra Francia, de la que España era aliada, y a raíz de ello los puertos españoles se encontraban estrechamente vigilados por fuerzas navales británicas. La *Confianza* era una fragata de doscientas toneladas, con setenta hombres de dotación y diez cañones, y se dirigía a Buenos Aires con carga diversa. Con otras doce naves mercantes buscaban ganar mar abierto bajo la protección de tres fragatas de la Real Armada. Avistado dos días después por la división del contralmirante John T. Duckworth, formada por dos navíos de línea y una fragata, a las que las fragatas españolas no pudieron oponerse, el convoy fue perseguido y dos de las fragatas y ocho de sus naves cayeron en manos británicas. La primera en caer fue la *Confianza,* tomada a las 03:00 del día 6 por la fragata *Emeralda* (Gómez Alcorta 2011: I, 118).

7 Archivo General de Marina don Álvaro de Bacán, Viso del Marqués, Expediciones a Indias, legajo 16, carpeta 1, Gil de Taboada a Valdés, Lima 8/3/1793; y anexas cartas 64 y 65 de la misma fecha; carpeta 3; legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 23/1/1794.

Con dotación de presa, la *Confianza* arribó a Gibraltar el 6 de abril 1800[8] y poco después O'Higgins y otros prisioneros fueron liberados. Se dirigió a Algeciras, donde consiguió pasaje en una nave que logró escapar de la persecución de una fragata británica. Arribó a Cádiz y desde ese puerto escribió a su padre el 18 de abril, refiriéndolo estos sucesos. Permaneció en esa ciudad hasta la firma de la paz de Amiens, y zarpó el 14 de abril de 1802 en la fragata *Nuestra Señora de los Dolores*, alias *Aurora*, destinada a Valparaíso, Arica y Callao[9]. La fragata soportó un fuerte temporal al doblar el cabo de Hornos y arribó a Valparaíso el 6 de setiembre. Como nota curiosa, puede mencionarse que a bordo llegaron los primeros pianos a Chile (E.P.S. 1945: 48-49).

Luego de un viaje a Lima entre mediados de mayo de 1803 y finales de ese año, O'Higgins se ocupó de administrar su hacienda Las Canteras hasta que en 1813 se sumó a la defensa de la Patria Vieja chilena, amenazada por las fuerzas realistas. Tres expediciones sucesivas fueron despachadas desde Lima y a finales de 1814 se logró restablecer el gobierno realista en Chile. Los independentistas, entre los cuales se encontraba O'Higgins, se vieron obligados a buscar refugio al otro lado de la cordillera.

La lección de aquella campaña fue clara. El virrey Abascal, con solo cuatro naves de guerra y un pequeño número de corsarios, había capturado las dos naves armadas por la junta chilena y controlado totalmente las líneas de comunicaciones marítimas entre el Callao y la zona de operaciones. Su libertad de acción para enviar fuerzas y desplazarlas de un lado a otro de la costa chilena había sido plena, y esto le brindó una ventaja estratégica considerable.

La lucha se reinició en 1817 y luego de un año de operaciones las fuerzas lideradas por O'Higgins y José de San Martín pudieron restablecer un gobierno independiente en Santiago. Si bien el virrey peruano Joaquín de la Pezuela contó con más medios navales que su predecesor, en el curso de esta campaña los independentistas chilenos lograron armar algunas naves capaces de disputarle y eventualmente ganarle el control del mar. No está documentado, pero la historiografía chilena es más o menos unánime al señalar que después de la victoria en Chacabuco, en febrero de 1817, O'Higgins dijo: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar".

Lo que vino luego del combate entre la *Esmeralda* y la *Lautaro*, con que inicié esta charla, fue lógica consecuencia de la nueva correlación de fuerzas en el Pacífico sudamericano. Tanto el virrey Pezuela como el brigadier Antonio Vacaro, comandante de marina del Callao, comprendieron que no podían disputarle el control del mar a una fuerza superior y que lo único que quedaba era aguardar refuerzos de España. Estos nunca llegaron en la medida de lo que se necesitaba y de ese modo la apuesta de O'Higgins resultó acertada. Obtenido el control del mar, vino la expedición libertadora, y con ella una nueva etapa en la vida de nuestro país.

■

8 *The London Gazette*, n° 15253 (28/4/1800), pp. 421-423.
9 Archivo General de Indias, Arribadas, 520, n° 256, Cádiz 22/2/1802; n° 269, Cádiz 16/3/1802; Indiferente, 2125B, n° 46, Cádiz 16/2/1802.

Bibliografía

DAVID, Andrew y otros
2004 *The Malaspina expedition, 1789-1794.* London: The Hakluyt Society, vol. 3: Manila to Cadiz , pp. 246-247, 250.

E.P.S.
1945 "El rincón de la historia. Los primeros pianos en Chile". *Revista Musical Chilena*. Santiago, vol. 1, n.° 3, pp. 48-49.

GÓMEZ ALCORTA, Alfredo y Francisco OCARANZA BOSIO (editores)
2011 *Epistolario de don Bernardo O'Higgins Riquelme*. Santiago: Universidad Bernardo O'Higgins, I, p. 115, 118.