



ESCUADRA NACIONAL

————— 1818-2018 —————

ARMADA DE CHILE



ESCUADRA NACIONAL

— 1818-2018 —

ÍNDICE

PRESENTACIÓN BANCO SANTANDER	5
PRESENTACIÓN ARMADA DE CHILE	7
PRESENTACIÓN CORPORACIÓN PATRIMONIO CULTURAL DE CHILE	9
Capítulo I: 1810-1818	
CHILE, SU TERRITORIO Y EL PACÍFICO EN TIEMPOS DE LA INDEPENDENCIA	10
Rodrigo Moreno Jeria	
Capítulo II: 1818-1830	
EL NACIMIENTO DE LA ESCUADRA	22
Carlos Tromben Corbalán	
· José Miguel Carrera intenta formar una fuerza naval para liberar Chile	24
· Los inicios de la Armada de Chile	27
· Primeras acciones navales de la Patria Nueva	34
· Comienza a organizarse la Escuadra de Chile	38
· El proceso en peligro	52
· El nombramiento de un Comandante en Jefe para la Escuadra	54
· La llegada de Thomas Alexander Cochrane da un nuevo impulso a la Escuadra	64
· Las tres campañas de la Escuadra al mando de Cochrane	66
Los fundadores:	
ALMIRANTES BLANCO Y COCHRANE	76
Gustavo Jordán Astaburuaga	
Capítulo III: 1830-1866	
UN PERÍODO POCO CONOCIDO EN LA HISTORIA DE LA ESCUADRA	78
Gonzalo Serrano del Pozo	
· La expedición de Freire	84
· La declaración de guerra	89
· La expedición confederada contra Chile	91
· Rechazo a Paucarpata y combate de Islay	92
· Nueva expedición	94
· Reorganización de la Escuadra confederada	95
· El combate naval de Casma	96
· El triunfo y el retorno de las fuerzas	100
· El período entre guerras [1840-1865]	101
· La guerra contra España	102
TOMA DE POSESIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES	108
Gustavo Jordán Astaburuaga	
Capítulo IV: 1866-1900	
DE LA GUERRA DEL PACÍFICO HASTA FINES DEL SIGLO XIX	110
Piero Castagneto Garviso	
· La postguerra con España: Hacia una fuerza naval estable	112
· Los primeros blindados chilenos: Revirtiendo el desequilibrio	117
· 1878: Crisis con Argentina por la Patagonia	118

· La guerra del Pacífico	122
· Las modernizaciones de postguerra y la renovación de la flota	142
· La guerra civil de 1891	144
· La era de Jorge Montt: La Escuadra de fines del siglo XIX	148
TOMA DE POSESIÓN DE ISLA DE PASCUA	152
Gustavo Jordán Astaburuaga	
PRECURSORES DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL CHILENO	154
Gustavo Jordán Astaburuaga	
Los estrategas:	
ALMIRANTES URIBE Y RIVEROS	156
Gustavo Jordán Astaburuaga	
Capítulo V: 1900-2018	
LA ESCUADRA EN EL SIGLO XX	158
Fernando Wilson Lazo	
INFLUENCIA BRITÁNICA EN LA MARINA Y LA ESCUADRA	188
Fernando Wilson Lazo	
200 AÑOS DE COOPERACIÓN NAVAL ENTRE EL REINO UNIDO Y CHILE	192
Excma. Fiona Clouder	
EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA ESCUADRA	196
Susana Iduya Guerrero	
Bitácora	
UN DÍA EN LA MAR	198
Contraalmirante Ignacio Mardones Costa	
EMPLEO DE LAS ESCUADRAS EN EL FUTURO	210
Juan Pablo Toro Vargas y Fernando Wilson Lazo	
PRINCIPALES UNIDADES NAVALES	216
COMANDANTES EN JEFE DE LA ESCUADRA	220
Las seis Esmeraldas:	
HISTORIA DE UN NOMBRE EMBLEMÁTICO DE LA ARMADA	222
Fernando Wilson Lazo	
NOTAS	232
REFERENCIAS	238
AGRADECIMIENTOS Y CRÉDITOS	242



Se suele repetir con frecuencia que Chile tiene una vocación marítima, lo que parece evidente con la simple constatación de que cuenta con una extensión de mar territorial muchísimo más grande que su territorio. Pese a ello, no todos los chilenos lo aquilatan, en especial aquellos que viven lejos de las costas y no tienen la posibilidad de contemplar a diario la inmensidad de nuestro mar. Sin embargo, sí existe un consenso general de que la Armada de Chile, una institución con 200 años de trayectoria, ha sido la gran responsable de velar por nuestra soberanía marítima, resguardando los intereses del país y custodiando no sólo nuestro litoral, sino también nuestros derechos marítimos y promoviendo la toma de conciencia sobre la importancia que reviste la presencia de Chile en el Pacífico en el presente y futuro.

Para garantizar el cumplimiento de estos desafíos, desde los inicios de la independencia de Chile fue necesario crear una instancia específica al interior de la Marina. Así nació la Escuadra Nacional, la que durante dos siglos ha realizado fielmente la misión de proteger el territorio y asegurar el dominio del Mar Chileno.

La Escuadra Nacional es parte inseparable del patrimonio de los chilenos. Ya como república independiente, Bernardo O'Higgins acuñó dos frases célebres: «Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar». La segunda la pronunció con ocasión de la partida de la primera flota, compuesta por los barcos *San Martín*, la *Lautaro*, la *Chacabuco* y el *Araucano*, cuando emocionado expresó: «De estas cuatro tablas penden los destinos de América». Los principios y valores, transmitidos a lo largo de la historia naval por los precursores Cochrane, Blanco Encalada, Thomson y nuestros héroes del Pacífico, encabezados por Prat, se mantienen y acrecientan en estos últimos dos siglos, consagrando el compromiso de servir al país hasta el último aliento.

Banco Santander quiere participar en el merecido homenaje a la Escuadra Nacional con ocasión del significativo hito de su Bicentenario y dejar esta publicación como testimonio de su historia. Agradecemos al equipo de profesionales que ha hecho posible la edición de este libro, al apoyo de la Ley de Donaciones Culturales y a la Corporación Patrimonio Cultural de Chile.

Claudio Melandri H.

Claudio Melandri Hinojosa

Presidente
Banco Santander



Tenemos el agrado de presentar *Escuadra Nacional 1818-2018*, libro que quiere dar a conocer la historia y relevancia de una de las instituciones fundadoras del país, con motivo de la conmemoración de sus 200 años de existencia, a través de una cuidada edición.

En efecto, desde que comenzó su andadura en 1817 de la mano de O'Higgins, Blanco Encalada y Cochrane, lo que derivó en la formación de nuestra Primera Escuadra Nacional en 1818, sus operaciones fueron cruciales para consolidar la independencia de Chile, así como la de otros países americanos. Su ausencia en 1865 y 1866 condujo a un ruinoso resultado en la guerra contra España, en el que no sólo Valparaíso fue bombardeado, sino que la próspera y muy numerosa Marina Mercante nacional quedó prácticamente aniquilada. En 1878 la Escuadra actuó de manera disuasoria para conseguir la paz con Argentina. Poco después, sería fundamental en la obtención de la victoria en la guerra del Pacífico, con Iquique y Angamos grabados para siempre en la memoria colectiva como ejemplos de valor y del sentido del deber.

En el siglo XX fue nuevamente la Escuadra la que, en diversas ocasiones, no dudó en zarpar a asegurar la defensa de Chile, tal como ocurrió en 1978 a propósito del conflicto por el canal Beagle y las islas al sur del mismo. Con su evidente resolución, capacidad y eficiencia como sus mejores armas, logró con éxito su cometido en cada oportunidad, y en ese sentido su legado es claro: 135 años de paz internacional continua, un historial del que pocos países en el mundo pueden hacer gala.

Hoy, ya avanzado el siglo XXI y celebrando los 200 años de esta fuerza operativa, nuevos desafíos se avizoran por su proa. Con un Chile globalizado, la Cuenca del Pacífico como enorme fuente de intercambio y comercio y un mundo cada día más interconectado, las relaciones se vuelven progresivamente más complejas. Los siglos pasados vieron a la Escuadra disputar y conseguir el control del mar en las extensas aguas del Mar Chileno; el siglo XXI la verá proyectarse a cualquier rincón del mundo. Su misión ya no es sólo defender, sino actuar de embajadora de su país y llevar el nombre de Chile adonde sea necesario.

Pero una institución como la que se muestra en estas páginas no significa sólo paz y protección. Los imponentes veleros de antaño, los sólidos y poderosos cruceros y acorazados del siglo XX, las modernas fragatas; todos son parte de la historia de los chilenos, así como de su patrimonio. La Escuadra Nacional sobrepasa su función y se incardina en la cultura y el imaginario del país a través de sus lemas y valores, de sus héroes y gestas. En ese sentido, se ha demostrado a través de los años que la Escuadra es uno de los legados más importantes de nuestros antepasados y una de las mejores inversiones que el Estado le ha entregado a Chile. El futuro promete que lo va a seguir siendo.

Almirante Julio Leiva Molina

Comandante en Jefe
Armada de Chile



PATRIMONIO
CULTURAL DE CHILE

Es una gran satisfacción para la Corporación Patrimonio Cultural de Chile participar en esta iniciativa que difunde y pone en valor la historia, el espíritu y la labor desarrollados por la Escuadra Nacional, a 200 años de su creación.

Son varias las razones que nos motivan a apoyar una publicación como esta. En primer lugar, la convicción de la importancia de ampliar el concepto de patrimonio cultural, incluyendo en él a nuestro mar, que determina un sinnúmero de elementos tanto culturales como productivos, geopolíticos e históricos. El mar es parte de nuestra identidad y un factor en el que aún nos queda mucho por descubrir y profundizar.

En segundo lugar, el valor histórico de esta institución naval que atraviesa toda nuestra existencia republicana. La Escuadra ha desempeñado un papel primordial en la defensa de nuestra soberanía, de nuestro territorio y del Mar Chileno a través de gestas patrióticas tras las cuales ha habido vidas humanas de las que, muy a menudo, poco o nada sabemos.

La Escuadra nació junto con la independencia de Chile, bajo la certera intuición del Libertador O'Higgins. Su origen y desarrollo han contribuido al esfuerzo del país, que ha comprendido que sus dilatadas costas no pueden subsistir sin esta entidad, parte innegable del patrimonio y la identidad nacionales. La Escuadra y la Armada chilenas nos dan la oportunidad de sentirnos parte de una misma patria, un mismo paisaje y una misma historia.

Roberto Fuenzalida González

Director Ejecutivo
Corporación Patrimonio Cultural de Chile

1810-1818

CHILE, SU TERRITORIO Y EL PACÍFICO EN TIEMPOS DE LA INDEPENDENCIA

RODRIGO MORENO JERIA

Cuando se habla de las fronteras históricas de Chile, siempre hay que remontarse a los tiempos coloniales, cuando los límites de la gobernación fueron transformándose al mismo tiempo que la conquista y colonización hispana incorporaba las diversas periferias, tanto en el desértico norte como en la compleja geografía meridional y en la cordillera de los Andes. Pese a esta realidad móvil, cambiante, siempre se tuvo claro que Chile estaba vinculado al Pacífico, en especial cuando Diego de Almagro emprendió la conquista del territorio, puesto que utilizó la costa como vía de aprovisionamiento y apoyo de la campaña terrestre que inició formalmente en el valle de Copiapó. Si bien aquella primera empresa fracasó, dejó tras de sí algunos legados toponímicos como Quintero y Valparaíso, sendos fondeaderos que, con el tiempo, en particular el segundo, se convirtieron en principales puertos de Chile. A esos hitos geográficos habría que agregar el estrecho de Magallanes, descubierto por el célebre marino portugués al servicio de Castilla en 1520.

Con Pedro de Valdivia la conquista se consolidó a tal punto que ya no hubo vuelta atrás. Chile se transformó en una gobernación (aunque habitualmente

fuera conocida como Capitanía General) que tomó en administración un amplio territorio que se extendía desde el valle de Copiapó hasta el archipiélago de Chiloé, incluyendo la provincia de Cuyo, en el actual Estado argentino. También la Patagonia y Magallanes en teoría correspondían a las capitulaciones de los conquistadores, pero salvo los intentos de Pedro Sarmiento de Gamboa en el estrecho de Magallanes y los infructuosos esfuerzos misioneros jesuitas al sur de los chonos y en la Patagonia, específicamente en Nahuel Huapi, no fue posible incorporar plenamente esas tierras a la gobernación, aunque sí figurasen bajo la soberanía del virreinato del Perú¹.

Durante los siglos coloniales el dominio del lugar no varió mucho e incluso en Chile se dio la curiosa circunstancia de que se produjo una regresión no vista en otros países: de los intentos por consolidar Magallanes en el siglo XVI se pasó al olvido de dicho espacio en el XVIII. Los levantamientos indígenas de finales del siglo XVI y comienzos del XVII doblegaron la conquista realizada al sur del río Bío Bío, por lo que sólo Valdivia, refundada en 1645, y el archipiélago de Chiloé, con su capital Castro, lograron permanecer bajo el dominio hispano.

Portada: Condecoración «Bicentenario Armada de Chile».

Página 4: Zarpe de la Primera Escuadra. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno, Colección Club Naval de Valparaíso. Esta tela muestra a tres de los buques que componían la Escuadra realizando salvas de saludo el día del zarpe rumbo a su primera misión, el 9 de octubre de 1818. La primera misión de la Escuadra se saldó con la captura de la fragata española *Reina María Isabel* en Talcahuano, además de varios transportes.

Página 6: Fragata *Almirante Williams*, buque insignia de la Escuadra Nacional. Fotografía de Guy Wenborne, 2018.

Página 8: Muerte de Arturo Prat en la cubierta del Huáscar. Pintura de Thomas Somerscales, Chile, 1880. Colección Escuela Naval Arturo Prat, Valparaíso. La imagen muestra el momento en que el héroe es impactado por un proyectil en la cabeza.

Páginas 10-11: Regata Bicentenario. Fotografía de Guy Wenborne. Mar abierto frente a Punta Arenas, 2010.

Tabla Geographica del Reyno de Chile. Grabado de autor anónimo. En: *Histórica Relación del Reyno de Chile*. Publicado por Alonso de Ovalle, Roma, 1646, imprenta de Francisco Cavallo. Colección Juan y Peggy Rada. En la leyenda a la izquierda se puede leer: «Aquí verás la tierra más amena y fértil de América».



La misión en Nahuel Huapi se abandonó en 1717, por lo que los territorios patagónicos quedaron fuera de las representaciones geográficas de Chile en el siglo XVIII. Y Cuyo, vinculada históricamente a la administración de Santiago, pasó a depender del virreinato del Río de la Plata en 1776.

En cuanto al tema marítimo, el puerto de Valparaíso se consolidó en los siglos coloniales como la puerta de entrada a la capital de la gobernación, pero acompañado muy de cerca por el antiguo puerto de Concepción, cuando esta ciudad estaba emplazada en Penco. Tras el terremoto y maremoto de 1751, con el traslado de la urbe a su actual emplazamiento junto al río, Talcahuano tomó el lugar como nuevo puerto de la bahía.

A estos puertos se sumaban Coquimbo por el norte y Valdivia y Castro por el sur. Mientras tanto Quintero, el referido primer fondeadero de tiempos de Almagro, perdió importancia, pese a ser una bahía abrigada, porque no tuvo como soporte un centro poblado de importancia en su cercanía.

Respecto a la realidad insular, el archipiélago de Juan Fernández con sus islas Más a Tierra y Más Afuera y el islote Santa Clara, se habían incorporado de facto a Chile en 1574, lo mismo que las islas San Nabor, posteriormente llamadas San Ambrosio y San Félix. La isla Salas y Gómez no sería descubierta sino hacia finales del siglo XVIII y sólo en 1808 pasaría a depender de la gobernación de Chile. La isla de Pascua o Rapa Nui, si bien fue incorporada a Chile en 1888, tal como se mencionará en el libro más adelante, ya en el siglo XVIII el abate Juan Ignacio Molina, en su obra publicada en 1776, en forma visionaria identificó y describió la isla, como si aquel territorio insular, por proyección oceánica, debiera pertenecer a Chile².

Todo este vasto territorio continental e insular requería una conectividad que con grandes esfuerzos construyó la administración colonial, incluyendo fortificaciones en la frontera de guerra y en los puertos y plazas fuertes. Pero al mismo tiempo, se requería un poder naval que salvaguardara la enorme extensión de costa que se extendía desde el despoblado

de Atacama hasta el archipiélago de Chiloé, sumando a ello el enorme espacio comprendido entre este último hito y el Cabo de Hornos y las islas Diego Ramírez que, si bien no estaban bajo el dominio efectivo de España, sí formaban parte integral de la soberanía del Imperio.

También se requería protección para la vasta proyección oceánica que poseía la gobernación en el Pacífico, en particular las islas del archipiélago Juan Fernández, que con frecuencia fueron visitadas por potencias enemigas de España o por piratas que asolaban las costas del Pacífico americano. Dicho peligro era menor para San Ambrosio y San Félix y la isla Salas y Gómez, imposibilitadas de dar aprovisionamiento vital a cualquier navegante.

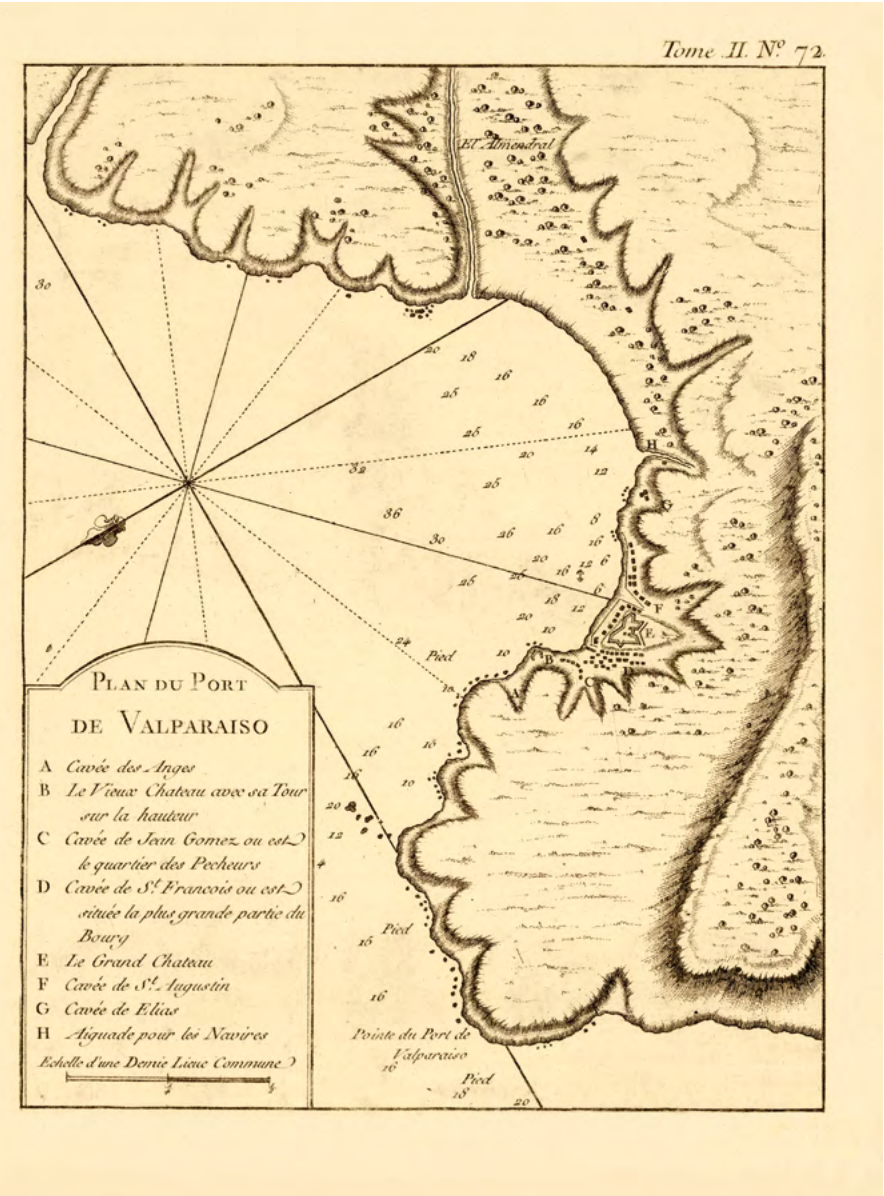
Pese a todo lo anterior, que parecía establecer necesidades reales para crear una Marina formal con base en Valparaíso o en algún puerto de la gobernación de Chile, la idea nunca llegó a concretarse en tiempos coloniales, puesto que El Callao, principal centro marítimo del virreinato, era al mismo tiempo el epicentro de las actividades de la Marina hispana en el Pacífico sur, y lo sería hasta los tiempos de la emancipación³.

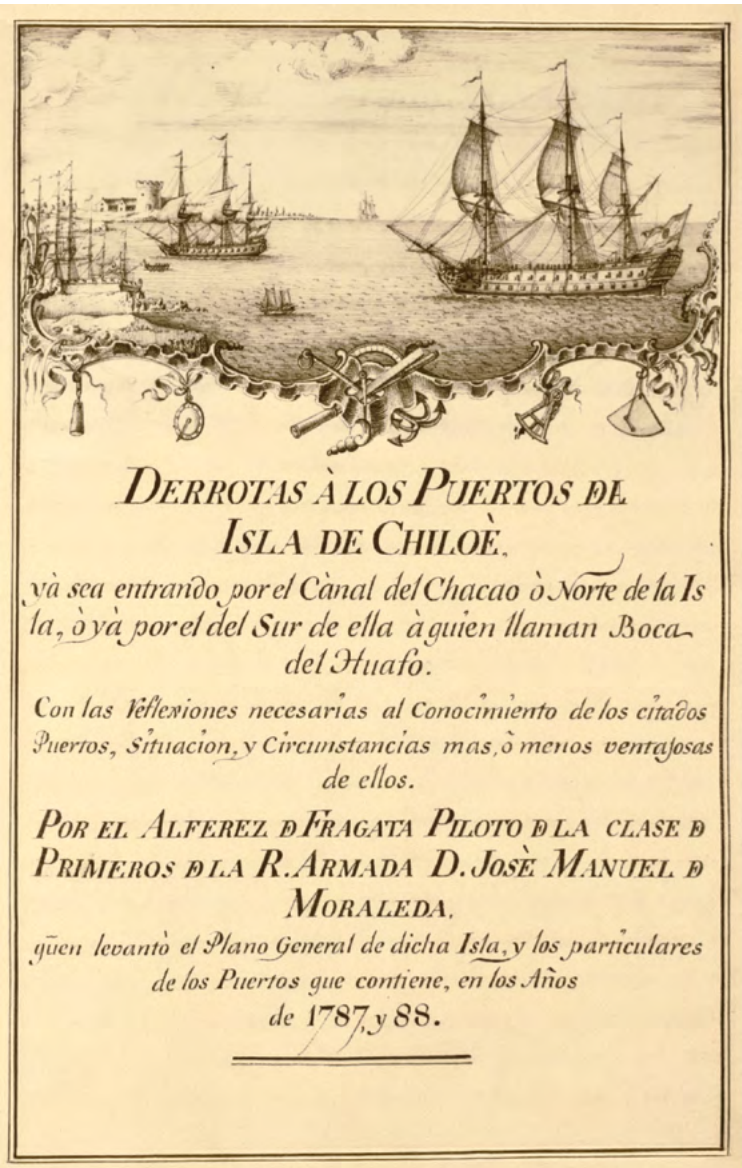
Por ello, a diferencia de otras realidades latinoamericanas en las que se asume una herencia hispana anterior a la independencia, en Chile nunca se estableció una Armada propia de la gobernación, ni tampoco se fundaron instituciones,



◀ Caleta El Membrillo, Valparaíso, o Personajes en Valparaíso. Pintura de Juan Mauricio Rugendas, Chile, ca. 1846. Colección privada. Perteneció a la colección del banco Baring Brothers & Co., Londres.

► Plan du Port de Valparaiso / Mapa del puerto de Valparaíso. Grabado de Jacques Nicolas Bellin. En: Le Petit Atlas Maritime. Recueil de Cartes et Plans de Quatre Parties de Monde en Cinq Volumes. París, 1764. Colección Biblioteca Nacional, Santiago. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile.





como fue el caso del virreinato del Perú, donde funcionó la Real Academia Náutica de Lima, establecida inicialmente en el siglo XVII y refundada en 1791.

Sin embargo, el Pacífico sur fue defendido en tiempos coloniales por una Marina: la Armada del Mar del Sur, que funcionó desde la última década del siglo XVI hasta 1753⁴ con base principal en El Callao y que recorría las costas chilenas hasta el puerto de Chacao, en Chiloé, además de tener bajo su responsabilidad la vigilancia y aprovisionamiento de la isla Más a Tierra, hoy Robinson Crusoe. Posteriormente, continuó funcionando una fuerza naval como Real Armada hasta los tiempos de emancipación, cuando los puertos de Valparaíso y Talcahuano fueron constantemente visitados por las naves hispanas, dando lugar a una red logística y de protección que sirvió para construir una conciencia marítima local, que se hizo más fuerte en las ciudades puerto y en el archipiélago de Chiloé.

En las dos últimas décadas antes de la emancipación, dicha Real Armada desarrolló enormes aportes en la costa chilena, en especial en cuanto a levantamientos cartográficos en puntos estratégicos como Chiloé y Valdivia. Ahí fue determinante el trabajo del piloto hispano José de Moraleda, quien realizó reconocimientos de costa entre 1786-1788 y 1792-1793. Su legado, representado en planos, cartas y derroteros, fue de tal calidad científica que ejerció enorme influencia en el siglo XIX en la Marina chilena⁵.

Derrotas a los Puertos de la Isla de Chiloé.
Dibujo de José Manuel de Moraleda, 1787 y 1788. En: *Viaje de reconocimiento de las Islas de Chiloé*, 1790. Manuscrito, Ministerio de Defensa, Archivo Museo Naval, España. Moraleda, navegante y cartógrafo vasco, realizó entre 1787 y 1788 el levantamiento del plano general de la isla de Chiloé, aportando además información sobre costumbres, clima, historia, producción agrícola, carácter de los habitantes, etc., así como sobre su estado económico y social. También redactó un derrotero a los puertos de Chiloé de gran utilidad práctica. Sus trabajos hidrográficos en la costa chilena están considerados como los mejores realizados en la zona bajo dominación española y tuvieron una acogida muy favorable entre los marinos y las autoridades virreinales.

Plano del Puerto de Valdivia en la Costa Oeste de la América Meridional.

Dibujo de José de Moraleda, 1788. En: *Viaje de reconocimiento de las Islas de Chiloé*, 1790. Colección Biblioteca Nacional, Santiago.

Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile.

Tras navegar por el Caribe, el Golfo de México y la India Oriental,

Moraleda se embarcó hacia la costa del virreinato del Perú en 1773.

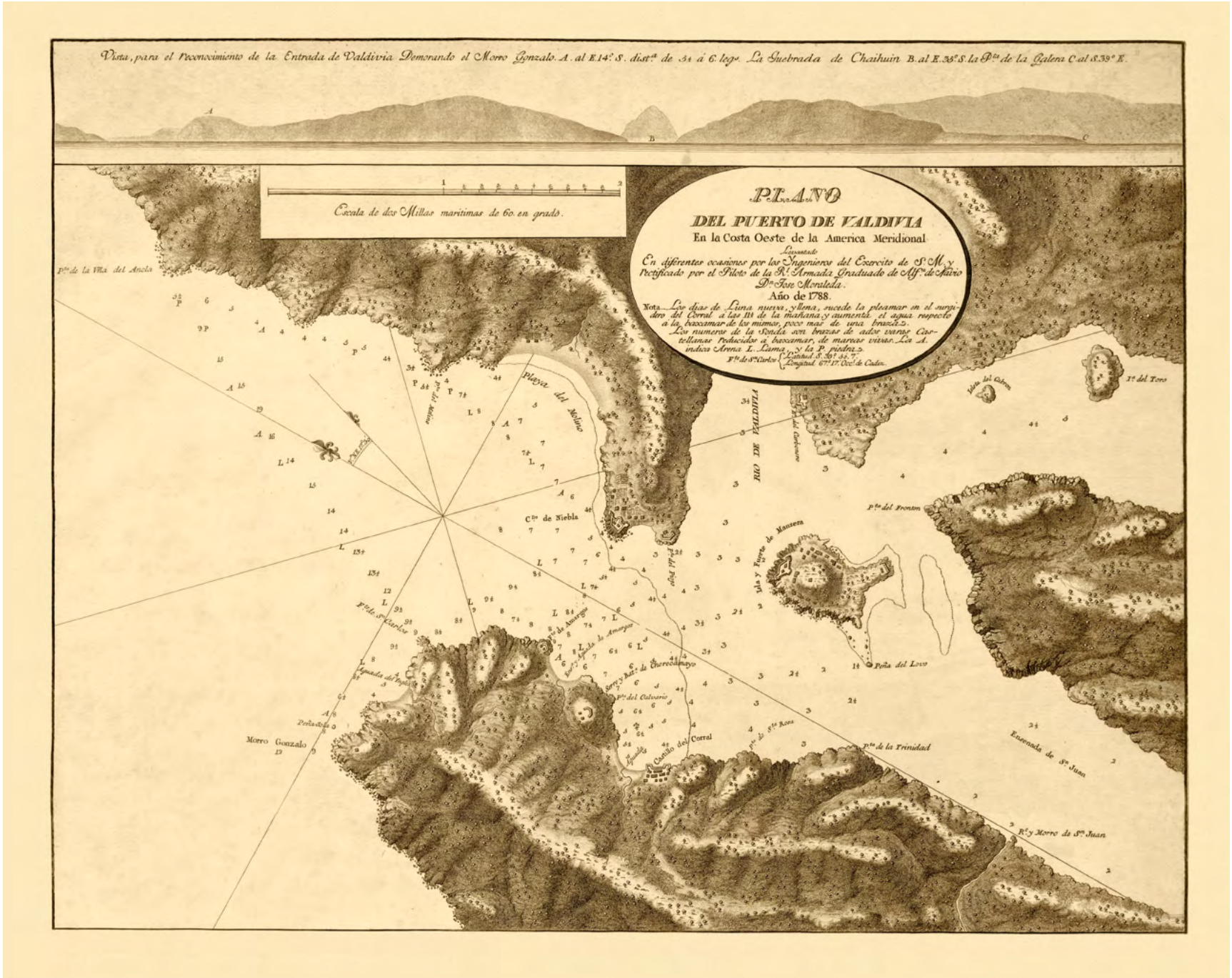
El virrey Manuel de Guirior le tuvo en gran estima, considerándolo como uno de los mejores pilotos de su época en la navegación por aquellos mares.

Junto a Moraleda, los oficiales de las corbetas *Atrevida* y *Descubierta*, que arribaron a Chile bajo el mando de Alejandro Malaspina⁶, también hicieron contribuciones científicas significativas. Entre ellos destacan Felipe Bauzá y José de Espinosa, autores de algunos planos y cartas náuticas que asimismo dejaron huella en la cartografía chilena del siglo XIX. Lamentablemente, muchos manuscritos quedaron depositados en archivos hispanos sin posibilidad de ser conocidos hasta casi un siglo después, por lo que la Armada de Chile, y en particular las naves de la Escuadra, no pudieron acceder a ellos.

Para el caso de Valdivia, el levantamiento cartográfico que hizo el referido Moraleda en 1788 fue de tal calidad que años más tarde, en 1820, el mapa resultante de dicho trabajo fue clave para que lord Cochrane planificara y finalmente tomara la ciudad y su cerco

fortificado. Lo anterior se debió a que en los días previos al ataque de los patriotas, el almirante inglés capturó un bergantín español que, entre sus papeles y cartas, tenía copia del plano de Moraleda con detalle de la batimetría, de los fondeaderos y ríos y la ubicación exacta del conjunto fortificado⁷.

La primera década de 1800 también estuvo marcada por una mayor preocupación por hacer levantamientos cartográficos de mayor exactitud en los puertos chilenos y en bahías con potencial como fondeaderos, interés que la Dirección Hidrográfica de España tenía para toda la costa del Pacífico, desde Chile hasta Guatemala. Sin embargo, para el caso chileno lo anterior no significó que se estableciera una institucionalidad permanente, sino que las directrices se establecían desde la península ibérica y se ejecutaban desde el mando del apostadero naval del Callao.





De todas formas, los trabajos hidrográficos realizados por Mariano Isasbiribil y otros de las bahías y fondeaderos desde Valparaíso a Copiapó entre 1803 y 1804⁸ son una prueba más de que España estaba planeando reforzar el poder naval en las costas de Chile, aunque sin que existiera la sospecha todavía de que pudiese producirse un proceso emancipador.

Posiblemente, el desastre de Trafalgar en 1805 y la prolongación de la guerra contra Gran Bretaña hasta 1808 afectaran los planes hispanos de consolidar de mejor forma su presencia en el Pacífico americano. De hecho, el mismo trabajo de levantamiento hidrográfico proyectado hasta Guatemala se vio interrumpido por el estado de beligerancia.

Si bien las relaciones con Inglaterra se restablecieron y fortalecieron a partir de enero de 1809, ello coincidió con la invasión napoleónica a España y Portugal, que se había producido el año anterior, dando inicio así a la guerra de la Independencia española, que se extendió hasta 1812 y que explica los episodios que se desencadenarían en las posesiones americanas en pro de establecer juntas de gobierno y la búsqueda de autonomías.

De ese modo, el poder naval hispano en la gobernación de Chile no había alcanzado su desarrollo, por lo que, tras los inicios de la junta de gobierno de 1810 y el posterior intento de José Miguel Carrera de establecer una fuerza naval en Chile, se partió de la premisa de que, en cuanto al poder naval, estaba todo por hacer. El país iniciaba su largo proceso de emancipación con un espacio territorial y marítimo

con proyecciones oceánicas que harían imprescindible constituir una Armada propia y una Escuadra que asegurara la independencia y su consolidación.

Para el momento en que se concreta la llamada Reconquista española de 1814 tras el desastre de Rancagua, los patriotas se terminaron de convencer de la necesidad de constituir una fuerza naval que fuese el pilar de la guerra de Independencia en un territorio que se extendía con conciencia de nación desde el despoblado de Atacama hasta el archipiélago de Chiloé, a los que se agregaban las referidas islas del archipiélago Juan Fernández, territorio insular que se convirtió en esta época en el símbolo de un dominio hispano que no había comprendido el deseo de autonomía de su antigua colonia. De hecho, en la isla Más a Tierra se estableció el presidio al que muchos patriotas fueron relegados en este período, por lo que la libertad anhelada por ellos pasaría por conquistar el mar. Con el futuro establecimiento del poder naval efectivo, el país podría ampliar su ámbito de soberanía sobre la Patagonia occidental y el territorio magallánico.

En definitiva, en 1808 Chile comenzaba su proceso de independencia, que se extendería primeramente hasta 1818. Luego quedarían pendientes Juan Fernández, Valdivia y Chiloé, pero además, la liberación de Perú sería el requisito *sine qua non* para garantizar la proyección soberana de esta antigua gobernación que ahora se embarcaba en la vida republicana. Para todo ello, era necesario una Escuadra, clave para un país que vio en el mar su futuro esplendor. ≈

◀
Cabildo abierto realizado en el Tribunal del Consulado en Santiago el 18 de septiembre de 1810. Pintura de Nicolás Guzmán Bustamante, Chile, 1889. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago, adquirido en 1955.
Esta obra da cuenta de la reunión efectuada en Santiago en el contexto de la captura del rey Fernando VII por parte de las tropas de Napoleón, lo que motivó que los reinos de América y de España crearan juntas de gobierno autónomas para suplir el vacío de poder institucional. En el centro, se puede observar al conde de la Conquista, don Mateo de Toro y Zambrano, quien presidió esta reunión, con los símbolos del poder real sobre la mesa: el bastón o cetro, escribanías y campaniles. Parece una reunión alborotada, con tropas que custodian el evento. En primer plano se ve a Camilo Henríquez, a pesar de que no participó de este evento histórico.

▶
Chili. Grabado de Samuel John Neele. En: *Pinkerton's Modern Atlas*, publicado por John Pinkerton, Londres, 1809. Colección Museo Andino de la Fundación Claro Vial, Buin.
En el mapa de Chile va inserto el mapa de la isla de Tierra, la más oriental del archipiélago de Juan Fernández.





Jura de la Independencia en la Plaza de Armas de Santiago.
 Pintura de Pedro Subercaseaux, Chile, 1945.
 Colección Museo Histórico Nacional, Santiago, donación Miguel Zañartu. En exhibición en el Palacio de La Moneda, Santiago.
 Esta obra representa la ceremonia de la proclamación de la Independencia, desarrollada en la mañana del 12 de febrero de 1818 en la Plaza de Armas de Santiago. Al centro se aprecia flameando al viento la nueva bandera nacional, con el escudo al medio con la columna de la libertad. Se observan, sobre un escenario, figuras civiles, militares y religiosas, ataviadas correspondientemente, así como, apostados en las escalinatas del escenario, personajes civiles que alzan sus pañuelos y sombreros. A la derecha de la escena, también se distinguen una banda y un cuerpo de caballería.



1818-1830

EL NACIMIENTO DE LA ESCUADRA¹

CARLOS TROMBEN CORBALÁN

JOSÉ MIGUEL CARRERA INTENTA FORMAR UNA FUERZA NAVAL PARA LIBERAR CHILE

Después de la batalla de Rancagua (1 y 2 de octubre de 1814), los independentistas que se refugiaron en la provincia de Cuyo no tardaron en hacer evidentes las disputas que condujeron al fracaso del período de la Patria Vieja. José de San Martín, gobernador de esa provincia, optó por favorecer el bando de Bernardo O'Higgins, lo que llevó a José Miguel Carrera y sus partidarios a trasladarse a Buenos Aires. En un comienzo, se logró concitar el apoyo de las autoridades locales pero, después de un cambio de gobernantes, esta situación se revirtió.

El 20 de septiembre de 1814, en los últimos días de dicho período, Carrera nombró como comandante de las fuerzas navales que estaba empeñado en organizar al estadounidense David Jewett. Lo instruyó para adquirir buques y armarlos como corsarios y le extendió las patentes correspondientes, dictando el reglamento respectivo². Sin embargo, la misión entregada a Jewett no se concretó y este marino pasó a servir a las Provincias Unidas del Río de la Plata (hoy Argentina) como corsario.

Refugiado en Buenos Aires y tras comprobar que las autoridades trasandinas no lo apoyarían en un nuevo intento por independizar Chile, José Miguel Carrera tomó contacto con comerciantes de armas estadounidenses que operaban en esa capital y que influyeron en su conclusión de que sería más fácil obtener los medios para sus propósitos libertarios en el país norteamericano que en Europa. Carrera pensaba, además, que también favorecería sus gestiones el hecho de haber sido el último gobernante del Chile independiente, así como su amistad de esa época con el diplomático Joel Poinsett y el comodoro David Porter, ambos estadounidenses. Esperaba poder adquirir buques y armas y contratar oficiales para formar una fuerza capaz de reiniciar el proceso independentista, y para ello reunió todos los recursos financieros que había sacado del país, vendió joyas familiares y contrajo deudas con los comerciantes estadounidenses de Buenos Aires³.

Tras la batalla de Trafalgar (1805) y la guerra contra la dominación napoleónica, las fuerzas navales españolas comenzaron una moderada recuperación a partir de 1814. Lo anterior y la contribución de los comerciantes de Lima para financiar la expedición al Pacífico del corsario William Brown, al servicio de las Provincias Unidas (Argentina), permitieron que el virrey del Perú lograra organizar una fuerza naval que a fines de 1816 consistía en dos fragatas, *Venganza* y *Esmeralda*; tres bergantines, *Potrillo*, *Pezuela* y *Maipú*; cuatro fragatas mercantes armadas, *Veloz*, *Presidenta*, *Cleopatra* y *Resolución*; la corbeta *Sebastiana*, el bergantín mercante armado *Cantón* y el pailebote⁴ *Aránzazu*⁵; además de varias lanchas cañoneras a las que se sumarían otros buques.

La misión de esta fuerza naval sería disputar y ejercer el control del mar para mantener las líneas de comunicación con la península ibérica y dar protección a los convoyes que el virreinato enviaría para reforzar los puntos donde apareciesen nuevamente movimientos independentistas. No estaba fuera de las preocupaciones del virrey que desde las Provincias Unidas (Argentina) se enviase, por segunda vez, una fuerza naval a disputar el control que tenía en el Pacífico sur. Tampoco podía obviarse la posibilidad de que José Miguel Carrera lograra formar una Escuadra para entrar en la disputa por el control de estas aguas.

Sin embargo, los primeros intentos de crear una fuerza naval durante la Patria Vieja y en los años de la Reconquista española de Chile habían fracasado. En parte, por la falta de financiamiento, pero también por las disputas políticas dentro del bando independentista y, en lo estrictamente naval, porque en el período colonial no existieron en Chile establecimientos para formar oficiales ni astilleros navales apropiados para construir y reparar buques de guerra ni arsenales donde custodiar el material dejado en tierra, repararlo y hacer acopio de pertrechos.

◀◀
Buques de la Primera Escuadra.
Pintura de Thomas Somerscales, 1914.
Colección Comandancia en Jefe de la Armada.
En primer plano, el navío *San Martín*,
la fragata *Lautaro*, la corbeta *Chacabuco*
y el pequeño bergantín *Araucano*.

▶
José Miguel Carrera.
Pintura de Manuel J. Núñez, Chile, 1920.
Copia de retrato pintado por
Francisco Javier Mandiola, ca. 1850.
Colección Museo Histórico Nacional,
Santiago, adquirido en 1920. En exhibición
en el Palacio de La Moneda, Santiago.





Bernardo O'Higgins Director Supremo de la República Chilena, Capitan General de exto Primer Almirante de sus Esquadras, Presid.^{l.e} del Consejo de la Legion de Mérito, y Grande Oficial de ella & &.

LOS INICIOS DE LA ARMADA DE CHILE

La fundación de la Armada de Chile no es producto de un acto administrativo sino de una decisión política, adoptada en medio de una guerra destinada a consolidar la libertad de Chile y las Provincias Unidas del Río de la Plata a través de la eliminación de la presencia española en el virreinato del Perú. Por esta razón, no está registrada en ningún decreto o ley.

En el inicio, destaca con gran nitidez la figura del general Bernardo O'Higgins Riquelme. Su padre, gobernador de Chile y más tarde virrey del Perú, lo envió a estudiar a Lima y a Londres, donde entró en contacto en 1798 con el general Francisco de Miranda, prestigioso revolucionario venezolano que había intentado concitar el apoyo de Gran Bretaña para iniciar la definitiva emancipación de Hispanoamérica⁶. La influencia de Miranda sobre el futuro libertador sería decisiva, en especial por haber formado en él un ideal republicano⁷.

Después de su estadía en Gran Bretaña, O'Higgins estuvo en Cádiz, desde donde escribió a su padre señalándole su deseo de incorporarse a una academia militar de navegación. Es muy probable que este interés haya comenzado durante su permanencia en Londres, cuando las fuerzas navales de este país despertaban gran admiración debido a los grandes triunfos sobre Francia. Estando en dicho puerto español, recibió la noticia de la muerte de su padre, que le dejó una importante herencia, y después de muchas vicisitudes arribó a Chile el 6 de septiembre de 1802.

Tras viajar a Perú a tomar posesión de su herencia, comenzó a usar el apellido de su padre y a entrar en contacto con quienes compartían sus ideales políticos, especialmente en Concepción, ya que sus propiedades estaban en Chillán y Los Ángeles. Su participación militar y política en el período de la Patria Vieja lo llevó a distanciarse de José Miguel Carrera y a la llegada a Mendoza en octubre de 1814, después de la derrota en la batalla de Rancagua, fue acogido por el gobernador de Cuyo, el general José de San Martín.

O'Higgins se desempeñó como director supremo entre 1818 y 1823, año en que debió exiliarse en Perú, falleciendo en Lima el 24 de octubre de 1842 a los sesenta y cuatro años de edad. Por sus enormes logros en la creación efectiva de la Armada de Chile se le ha dado su nombre a diversas unidades a través de la historia.

Por otra parte, José de San Martín y Matorras nació en Argentina, hijo de un militar español. Su infancia transcurrió en Buenos Aires hasta que a los once años fue enviado a España, donde ingresó como cadete en un regimiento para obtener una buena preparación profesional y experiencias de guerra. En Europa tomó contacto con partidarios de la independencia de los países de Sudamérica, lo que lo llevó a renunciar al Ejército Real para volver a Buenos Aires el 9 de febrero de 1812. A su llegada, participó como oficial de caballería en la guerra por la emancipación de las Provincias Unidas, atacando a las fuerzas realistas en el Alto Perú⁸.

En esa campaña, San Martín llegó al convencimiento de que no resultaría posible derrotar las fuerzas virreinales enviando ejércitos a través de Tucumán y Alto Perú, sino que primero habría que liberar a Chile para embarcar desde sus puertos una fuerza expedicionaria que lograra eliminar las fuerzas realistas en el virreinato del Perú⁹. Con este propósito fue nombrado gobernador de la provincia de Cuyo, con sede en Mendoza.

Este ilustre general, al no completar la tarea de liberar Perú, regresó a su país natal, encontrándolo sumido en graves disputas políticas, por lo que se fue al exilio en Francia en 1824 y murió en Boulogne-sur-Mer, a los setenta y dos años de edad, el 17 de agosto de 1850. La Armada de Chile lo ha recordado en el nombre de uno de sus buques, un navío (1818) que fue la mayor unidad de la Escuadra Libertadora del Perú.

◀
Bernardo O'Higgins, Director Supremo de la República Chilena Capitán General de Exto. Primer Almirante de sus Esquadras.
Pintura de José Gil de Castro, Santiago, 1820. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago, adquirido en 1911.



Últimos momentos en Rancagua.

Pintura de Pedro Subercaseaux, Chile, 1944. Colección Comandancia en Jefe del Ejército, Santiago. Es el 2 de octubre de 1814. Sobre la iglesia al fondo, dos soldados patriotas lanzan el grito de «¡Viva la patria!». A la derecha, en las ruinas del hospital de los patriotas, unas mujeres curan a los heridos; en el techo, la bandera negra izada significa lucha sin cuartel. En el centro, en las trincheras llenas de cadáveres, un joven civil rescata municiones de los muertos, entre los cuales aparece un húsar español moribundo junto al que yace un tambor, instrumento utilizado para difundir las órdenes a las tropas de infantería. Al centro de las defensas destacan dos piezas de artillería. O'Higgins, montando un caballo alazán, arenga a las tropas para que todos los que puedan montar a caballo lo sigan. Al centro se enarbola la bandera de la Patria Vieja.

A pesar de que el plan de emancipación de Miranda no fue ejecutado, es posible que circulara entre sus discípulos, O'Higgins incluido, y a través de las sociedades secretas llegara hasta San Martín. Este último tuvo el convencimiento empírico de que el largo camino hacia Lima, a través del Alto Perú, no permitiría alcanzar los fines estratégicos para consolidar la independencia de su patria y los países vecinos. La organización de una fuerza militar en Cuyo para liberar primero a Chile se realizó sobre la base de elementos locales, a los que se sumaron los restos del ejército chileno que se habían refugiado en esa provincia después de la derrota en Rancagua, en octubre de 1814. Los conocimientos y experiencia de San Martín lograron que, pese a la escasez de recursos, esta iniciativa progresara, a lo que se sumó el liderazgo de Bernardo O'Higgins, convencido de su efectividad. San Martín fue hábil en introducir falsas noticias sobre una inminente invasión por varios puntos, lo que, junto con las acciones de los corsarios al mando de William Brown, dispersaron las fuerzas realistas y llevaron al gobernador Marcó del Pont a adoptar medidas represivas que aumentaron la impopularidad de su causa entre la población chilena.

Mientras O'Higgins y San Martín desarrollaban actividades de apresto de la fuerza con que intentarían liberar a Chile, el general José Miguel Carrera formaba una flotilla en Estados Unidos destinada al mismo fin y cuyas dos primeras unidades llegaron a Buenos Aires en los meses iniciales de 1817. A su arribo, Carrera se puso a disposición del gobierno local. Afloraron en ese momento antiguos rencores e intrigas que llevaron a su arresto y a la incautación de los buques, frustrándose así la oportunidad de organizar la primera Escuadra chilena¹⁰. San Martín y O'Higgins, como asimismo el gobierno de Buenos Aires, estimaban que su intervención en Chile podría dar origen a una lucha interna por el poder dentro del bando independentista, facilitando el éxito de sus adversarios realistas¹¹, tal como había ocurrido durante la Patria Vieja. Sin embargo, es admirable el esfuerzo desarrollado por el general José Miguel Carrera en Estados Unidos para formar esta flotilla sin recursos y sin un apoyo decidido del gobierno de ese

país, que optó políticamente por no enemistarse con España. Si hubiese logrado consolidar una Escuadra en Buenos Aires y pasar al Pacífico, habría sido un aporte significativo para aislar a las fuerzas realistas y para otras acciones propias de la guerra naval.

Al poco tiempo del arribo de Carrera a Buenos Aires, se supo en esa capital de la victoria del Ejército de los Andes en la batalla de Chacabuco el 12 de febrero de 1817, que permitió la conquista de Santiago y del resto de la zona central de Chile. Este magnífico triunfo, después del notable cruce de la cordillera y de maniobras destinadas a dividir las fuerzas realistas, no fue seguido de una eficaz persecución del ejército derrotado, lo que permitió que muchos de sus medios fuesen embarcados en Valparaíso para dirigirse al Callao sin oposición alguna.

Una vez consolidada la victoria en la zona central, O'Higgins fue nombrado director supremo (cargo que había sido ofrecido a San Martín y que este no aceptó) y al asumir, estaba consciente de que la ausencia de una fuerza naval era una grave carencia. Después de Chacabuco, se le ha atribuido la siguiente frase que sintetiza su pensamiento: «Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar». En efecto, la falta de dicha fuerza naval permitió a los realistas hacerse fuertes en Talcahuano y recibir apoyo por vía marítima, pese al asedio de este puerto por una fuerza militar.

Una de las primeras medidas del gobierno de O'Higgins fue crear un ejército regular chileno, ya que la fuerza que había cruzado la cordillera, denominada Ejército de los Andes, operaba bajo mandato de las Provincias Unidas. Otra medida, adoptada pocos días después de la batalla de Chacabuco, fue rescatar a los prisioneros que habían sido confinados en Juan Fernández durante el período de la Reconquista. Para tal efecto, se dieron órdenes al gobernador de Valparaíso de mantener izado el pabellón español con el fin de capturar algún buque de esa nacionalidad que ingresara sin conocer el cambio político ocurrido recientemente.

►
José de San Martín. Pintura de José Gil de Castro, Santiago, 1818. Colección I. Municipalidad de La Serena, en exhibición en el Museo de Historia Regional Presidente Gabriel González Videla, La Serena.

En Chile, este es el retrato más conocido del general José de San Martín, encargado por el pueblo de Coquimbo en 1818. La inscripción del escudo es un homenaje de la región de Coquimbo y está adornado con una cinta con los colores patrios, lo que permite ubicar su ejecución después del 12 de febrero de 1818.





Después de transmontar los Andes. Pintura de Martín Boneo, Chile, 1865. Colección Museo Histórico Nacional, Buenos Aires.
San Martín, en primer plano, señala a la tropa el camino a la victoria. Su sable y el poncho americano sintetizan la idea de la lucha emancipadora. En segundo plano, O'Higgins; al fondo, el paisaje cordillerano.



Paso de los Andes, enero y febrero de 1817. Litografía de P. Cadot. En: *Historia Jeneral de Chile* por Diego Barros Arana. Rafael Jover, editor, Santiago, 1884. Colección Biblioteca Nacional, Santiago. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile.



El primero que fue víctima de este ardíd fue el bergantín *Águila*, un buque que había sido británico (*Eagle*) antes de ser dedicado al contrabando por sus armadores y que resultó apresado en Coquimbo por las autoridades realistas por ejercer dicho comercio¹³. Este buque llegó a Valparaíso al mando del capitán José Anacleto Goñi el 26 de febrero de 1817. El gobierno lo hizo tripular por marinos independentistas, pensando en emplearlo inicialmente contra el tráfico realista, pero después decidió enviarlo a rescatar a los prisioneros que estaban confinados en Juan Fernández y que corrían el peligro de ser llevados al Callao.

Las órdenes al gobernador fueron preparar el buque y embarcar al teniente coronel realista Fernando Cacho quien, junto con las tropas a bordo, tenían la misión de convencer al oficial que estaba a cargo de las islas de entregar a los prisioneros. El mando del *Águila* fue asumido por el subteniente del batallón Cazadores Raimundo Morris, un irlandés que antes había navegado como piloto¹⁴.

El bergantín *Águila* inició su comisión desde Valparaíso el 17 de marzo de 1817¹⁵ y regresó al mismo puerto el 25 del mismo mes con setenta y ocho confinados, entre ellos, algunos oficiales que se incorporarían a las fuerzas chilenas en plena organización, como Manuel Blanco Encalada. Al año siguiente, este buque recibió el nombre de *Pueyrredón*, cuando se incorporó a la incipiente Escuadra de Chile.

PRIMERAS ACCIONES NAVALES
DE LA PATRIA NUEVA

Después de la batalla de Chacabuco (12 de febrero de 1817), los independentistas quedaron en posesión de gran parte de la zona central y norte de Chile, pero el ejército realista del sur se mantuvo en Talcahuano, siendo reforzado con fuerzas enviadas por vía marítima desde El Callao en cinco transportes que, a su arribo en mayo de 1817, encontraron la protección de dos fragatas (*Veloz* y *Venganza*) y dos bergantines de guerra (*Potrillo* y *Pezuela*) que operaban en aguas chilenas.

Los realistas intentaron desalojar al ejército chileno, que dominaba el resto de la provincia de Concepción, sin lograrlo, por lo que se refugiaron nuevamente en Talcahuano, un puerto fortificado capaz de defenderse de ataques desde mar y tierra. La amenaza que representaba como punto de entrada para un nuevo ejército realista destinado a reconquistar Chile lo hizo objeto de los esfuerzos del general O'Higgins, quien dejó momentáneamente sus funciones de gobierno en Santiago para dirigir personalmente el sitio de este puerto.

La presencia de dichos buques de guerra realistas y los que pudieran llegar más adelante significaba un serio peligro para la independencia recién obtenida. En primer término, protegerían los transportes que arribaran con refuerzos y pertrechos para la fuerza terrestre que, desde Talcahuano, podría emprender operaciones de reconquista; y en segundo, estos buques bloqueaban Valparaíso, creando un grave impedimento al comercio internacional.

Este hecho, sumado al arribo de la corbeta realista *Sebastiana*, hizo que el gobernador de Valparaíso, Rudecindo Alvarado, formara una flotilla. Los buques que la constituyeron inicialmente fueron el *Águila*, el *Carmelo*¹⁶ —buque realista que había sido apresado en San Antonio en abril—¹⁷ y el *Rambler*, un barco mercante estadounidense ofrecido por su capitán bajo la condición de ser indemnizado en caso de pérdida del buque o de su cargamento, consistente en barras de cobre. El mando de esta flotilla fue entregado a Juan José Tortel, quien ya había participado en los primeros intentos por crear una fuerza naval en el período de la Patria Vieja.



La Perla y el Potrillo en 1813. Dibujo de Tomás Schlack.
En: *Historia Naval de Chile, una narrativa en imágenes*.
Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, Valparaíso, 2018.

Batalla de Chacabuco. Pintura de Jose Tomás Vandorse, Chile, 1863.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago, adquirido en 1921.
En este combate se enfrentó el ejército libertador con las tropas
realistas en los llanos de Chacabuco el 12 de febrero de 1817.

La flotilla chilena se hizo a la mar el 1 de julio de 1817 para intentar capturar la corbeta *Sebastiana*, que merodeaba cerca de Valparaíso. Siete días después regresó a Valparaíso sin haber entrado en contacto con la *Sebastiana* ni con ningún otro buque realista. Dado que en los meses siguientes continuaron las incursiones de buques españoles en las inmediaciones de Valparaíso, el gobernador Alvarado solicitó autorización del gobierno para poner en servicio nuevamente la flotilla, que se hizo a la mar el 10 de agosto en persecución de un buque realista no identificado. Al estar el *Carmelo* en malas condiciones, se contrató la fragata mercante británica *María*, pero la persecución fracasó porque al forzar el andar se quebró una de las vergas del trinquete del *Rambler*.

El 22 de septiembre se incorporó a la flotilla independentista la goleta *Fortunata*¹⁸, construida en Constitución para unos comerciantes realistas y que el gobierno había requisado a instancias del gobernador Alvarado.

Entretanto, desde España se intentaba reforzar el virreinato del Perú mediante el envío de tropas y pertrechos. También existía un tráfico comercial regular que, por temor a los corsarios, era protegido por buques de guerra. Así, un importante convoy de este tipo se hizo a la mar desde Cádiz el 6 de mayo de 1817: la fragata de guerra *Esmeralda* daría protección a diez buques mercantes con refuerzos destinados a Perú.



Durante el largo viaje, las naves se dispersaron, arribando al Callao separadas en el tiempo. La fragata *Perla*, que había sido parte de la flotilla de la Patria Vieja y que por una traición había cambiado de bando, arribó a Valparaíso en los primeros días de octubre de 1817 sin saber que el puerto estaba bajo control patriota. El coronel Francisco de la Lastra, que había reemplazado al gobernador Alvarado, ordenó al bergantín *Águila* apresar la fragata española, captura que se produjo el 8 de octubre. La tripulación de la *Perla* se entregó sin mayor resistencia porque venía diezmada por el escorbuto y la falta de víveres, producto de la difícil travesía por el extremo austral. La venta de las mercaderías que traía entregó buenos recursos al naciente Estado y las noticias recogidas entre sus tripulantes permitieron concebir la idea de armar corsarios para atacar el disperso convoy¹⁹.

El 12 de octubre se presentó la fragata realista *Venganza* en Valparaíso. El *Águila*, secundado por la goleta *Fortunata*, intentó apresarla, pero el buque español eludió combatir al alcance de los cañones de los fuertes, por lo que la operación de captura fue cancelada. Al día siguiente, apareció nuevamente frente a Valparaíso, ahora acompañada de dos corbetas. Ante esta superioridad, los buques chilenos no intentaron la captura.

Por otro lado, uno de los buques que recibió patente de corso de Chile fue la lancha *Fortuna*, de propiedad del piloto escocés Mac Kay y de un inglés de apellido James, que zarpó de Valparaíso el 11 de noviembre de 1817 con la idea de capturar buques del convoy encabezado por la fragata *Esmeralda*. La pequeña embarcación se aproximó a Arica, donde recogió

informaciones de un pescador indígena sobre la presencia de una fragata, la *Minerva*, en dicho puerto, y en la noche del 23 al 24 de noviembre los corsarios se aproximaron a la embarcación remando silenciosamente y se hicieron con ella mediante un sorpresivo ataque.

Mientras, en Talcahuano continuaba el asedio del ejército patriota contra las fuerzas realistas, que se defendían mediante una línea de fortificaciones que cerraba la península de Tumbes, así como mediante lanchas cañoneras en las bahías de San Vicente y de Concepción. Los independentistas también habían obtenido lanchas cañoneras y el 25 de noviembre de 1817 hubo un intercambio de disparos entre estos medios navales y la artillería del ejército realista. Días después, en la madrugada del 6 de diciembre el ejército patriota, aprovechando que el viento norte impediría que los realistas evacuaran Talcahuano en caso de ser derrotados, comenzó un sorpresivo ataque general. El combate fue recio, pero los atacantes fueron rechazados con importantes pérdidas para ambos bandos. El fuego de apoyo de los buques españoles fue un factor decisivo²⁰.

Dos días después de este combate, entraba en Valparaíso la fragata *Minerva*, capturada en Arica por el corsario *Fortuna* de Mac Kay y James. Durante la campaña, estos corsarios se hicieron de otra nave realista frente al Callao, donde obtuvieron informaciones de que estaba próxima a hacerse a la mar una nueva expedición para reconquistar Chile. Los corsarios no intentaron tripular esta presa y se apresuraron a regresar con la inquietante noticia, que dio lugar a diversos rumores sobre la composición y lugar de desembarco de la supuesta expedición.

En octubre de ese año había arribado a Valparaíso la fragata *HMS Amphion*, al mando del comandante William Bowes, con la misión de proteger el comercio británico. Bowes simpatizó desde su llegada con el espíritu independentista que se abría paso en Hispanoamérica y una de sus primeras resoluciones fue no reconocer el bloqueo de los realistas en Valparaíso, donde los buques debían, además, proteger y apoyar a los que llevaban refuerzos y pertrechos a Talcahuano, así como abandonar el puerto principal cuando se agotaran los víveres y la aguada²¹. El gobierno de Chile solicitó a Bowes que llevara a bordo como comisionado al sargento mayor Domingo Torres con la misión aparente de negociar con el virrey una tregua y un intercambio de prisioneros, pero la realidad es que debía recoger informaciones sobre la posible reacción realista y el sentimiento independentista que pudiera haber en Perú. El viaje se inició en Valparaíso el 1 de noviembre de 1817 y el buque de guerra británico estuvo de regreso el 8 de enero, confirmando las noticias traídas por los corsarios en la fragata *Minerva*: la expedición había zarpado del Callao el 11 de diciembre de 1817 transportando una fuerza terrestre de 3.500 hombres al mando del brigadier Mariano Osorio, cuyo destino era Talcahuano.

Entonces, en enero de 1818, las autoridades nombraron como comandante de Marina interino a Juan José Tortel, función que desde octubre de 1817 hasta ese momento ejercía el gobernador civil y militar de Valparaíso. Como la actividad naval iba en aumento, el gobierno resolvió ordenar al comandante de Marina que elaborara un presupuesto para adquirir pertrechos navales y almacenarlos en un arsenal. El decreto respectivo hace algunas consideraciones sobre la necesidad de dominar el Pacífico como justificación del gasto en que se iba a incurrir²².



Zarpe de la Primera Escuadra. Pintura de Alfred Tutt Madsen. Colección Escuela Naval Arturo Prat, Valparaíso.

COMIENZA A ORGANIZARSE LA ESCUADRA DE CHILE

El esfuerzo material que debió efectuar la naciente república para poner en servicio una fuerza naval se debió al imperativo de su condición geográfica como país de características insulares, un paso que podría considerarse superior a sus medios. Otra razón muy poderosa fue la situación político-estratégica: no habría sido posible mantener la emancipación, arduamente alcanzada con la valiosa ayuda de las fuerzas terrestres argentinas, si Perú hubiese permanecido en poder de España. Lo mismo sucedería con la independencia de las Provincias Unidas.

La experiencia en este proceso indicaba que las amenazas españolas contra la libertad de Chile llegaron siempre por mar, mientras que los ataques contra las provincias transandinas se hacían a través del Alto Perú. Sin embargo, el convencimiento de O'Higgins y San Martín no debe tenerse como una actitud generalizada, pues cuando llegaba el momento concreto de aportar los recursos necesarios, aparecían actitudes mezquinas.

Desembarco de la Escuadra en la ensenada de Paracas.

Acuarela de Carlos Wood, Perú, 1820.

Colección Museo Nacional de Bellas Artes,
en exhibición en Museo Histórico Nacional, Santiago.

Esta obra muestra el desembarco de la Expedición Libertadora
en la bahía de Paracas, el 8 de septiembre de 1820.

La tarea de crear el poder naval para emprender la consolidación definitiva de la independencia necesitaba también de la obtención de personal adecuado. Hay que recordar que Chile no había heredado de España una tradición naval de gran envergadura, si bien existía una actividad marítima derivada del proceso exportador y del comercio marítimo abierto a todas las naciones por el nuevo gobierno. El problema mayor de esta etapa fue la obtención de recursos financieros y para ello, uno de los primeros actos del gobierno asumido por el general Bernardo O'Higgins fue precisar el estado de las finanzas públicas. El informe de la Tesorería General no pudo ser más desalentador:²³

La economía de Chile, como un todo, se encontraba en deplorables condiciones por la guerra que había asolado entre 1811 y 1817 la zona central, la parte más productiva del país. Otra razón de esta situación es que, siendo el mercado chileno bastante pequeño,

parte importante de los ingresos provenían de la exportación de productos agropecuarios a Perú y a las Provincias Unidas; con el primero, las exportaciones se vieron afectadas o incluso detenidas durante el período de la Patria Vieja (1810-1814), y algo similar ocurrió con las segundas durante la Reconquista (1814-1817).

No debe sorprender, entonces, que durante los dos primeros meses del gobierno de O'Higgins los ingresos del Estado fueran de \$574.919, mientras que los egresos de ese mismo período fueran de \$452.598. El superávit que muestran estas cifras es engañoso, por cuanto los ingresos son mayoritariamente de carácter extraordinario: más de la mitad fueron producto de contribuciones de guerra exigidas a los españoles residentes. No se puede considerar que este tipo de ingreso pueda persistir en el tiempo, sin peligro de agotamiento por fuga de los afectados.





Entre los gastos más significativos de ese período, puede señalarse el comienzo de los pagos de la deuda contraída en Mendoza para equipar y abastecer al Ejército de los Andes. Asimismo, la partida de gasto concerniente al Ejército de Chile iba creciendo con el apremio de una situación de guerra no resuelta, ya que del Maule hacia el sur quedaban fuerzas españolas. Además, existía el peligro de que una nueva expedición, venida por mar, tratara de reconquistar la zona central. Diego Barros Arana sintetiza admirablemente la oscura perspectiva de las finanzas nacionales del período: «Todo hacía creer que las necesidades públicas irían forzosamente en aumento, mientras las rentas públicas permanecían estacionarias o a lo más se incrementaban con extrema lentitud»²⁴.

De estos esfuerzos iniciales de 1817 para la creación de un servicio naval no hay muchos antecedentes concretos. Aparentemente, los gastos fueron cubiertos con el dinero destinado a Valparaíso, ya que los asuntos navales eran atendidos en los primeros tiempos por el gobernador militar de ese puerto. Los gastos consistieron inicialmente en el nombramiento de unos pocos oficiales para el servicio a bordo y en tierra y para el pago de las tripulaciones. Los buques

de este primer año fueron obtenidos en su totalidad mediante apresamientos; de ellos, el bergantín *Águila*, que más adelante tomó el nombre de *Pueyrredón*, fue el único que tuvo una participación efectiva en la Escuadra, mientras que los restantes lo hicieron esporádicamente, como corsarios o transportes.

Pocas semanas después de Chacabuco, el general San Martín se dirigió a Buenos Aires premunido de amplios poderes del gobierno chileno para obtener los buques necesarios. Además, se le entregó una carta, fechada el 8 de marzo de 1817²⁵ y firmada por el general O'Higgins y su ministro de Estado, designando a un agente para adquirir buques y armamento en Estados Unidos. Dicha misiva tenía un espacio en blanco que debía ser llenado en Buenos Aires por San Martín, una vez elegida la persona más idónea. Para cumplir esta misión, el gobierno chileno hizo entrega de \$100.000 en efectivo y prometió el envío de \$200.000 adicionales. La suma total de \$300.000 sólo pudo completarse a lo largo del año, dadas las dificultades de la época. No obstante, el libertador trasandino cumplió con prontitud y diligencia. Designó a su compatriota Manuel Hermenejildo Aguirre para que se desempeñara como agente en Estados Unidos en virtud de los poderes, la carta y los

fondos entregados por el gobierno chileno. Su contrato incluía, entre sus cláusulas más importantes, el encargo de la construcción o compra de dos fragatas de treinta y cuatro cañones cada una, la obtención de un empréstito para la construcción de dos buques menores, la contratación de oficiales y gente de mar y la concesión de veinte patentes de corso para hostilizar el tráfico marítimo español.

La gestión de Aguirre en Norteamérica tuvo grandes dificultades. La creencia de que el gobierno estadounidense apoyaría con entusiasmo la emancipación de las antiguas colonias españolas no tenía fundamentos sólidos y el enviado fue recibido fríamente por las autoridades locales. El historiador chileno Gonzalo Bulnes ha planteado la hipótesis de que el interés por la cesión al gobierno de Estados Unidos de los territorios españoles en Florida pudo haber estado presente²⁶. Por otro lado, la diplomacia española en ese país fue muy eficaz en contrarrestar las acciones de Aguirre y otros elementos interesados en la emancipación sudamericana para obtener armas y buques. Otra dificultad tuvo que ver con el tema del financiamiento, pues el gobierno chileno no pudo remitir a tiempo todos los fondos comprometidos y el de Argentina nunca logró el empréstito destinado a cubrir la suma que había acordado entregar. No obstante estas dificultades, Aguirre logró finalmente la construcción de las dos fragatas, que recibieron los nombres de *Horacio* y *Curiacio* y fueron enviadas desde Nueva York a Chile vía Buenos Aires como buques mercantes; su artillería vendría separadamente para no violar la neutralidad de Estados Unidos.



La Escuadra y convoy pasando el boquerón de San Gallán.

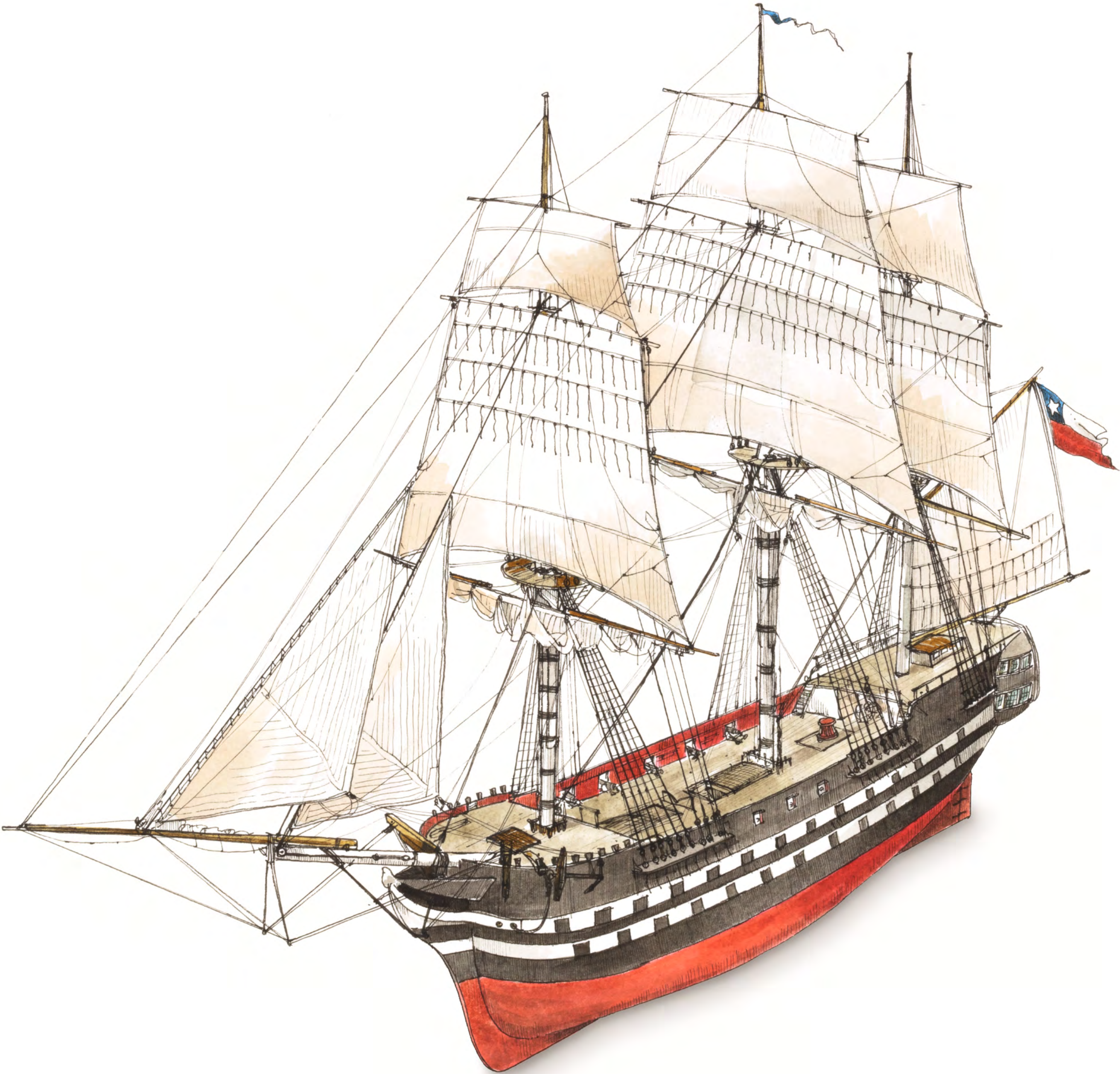
Acuarela de Carlos Wood, Perú, 1824.

Colección Museo Histórico Nacional, Santiago, adquirido en 1937.

La *Curiacio* entró efectivamente al servicio de Chile con el nombre de *Independencia*. El otro buque también llegó a Buenos Aires pero, al no pagársele la suma adeudada al capitán y su tripulación, este determinó huir y venderlo en Río de Janeiro. El armamento, que llegó después, fue redestinado a otros buques de la Escuadra. La fragata *Independencia* costó a Chile \$157.000²⁷. Otro buque obtenido mediante la gestión del agente Aguirre en Estados Unidos, el corsario Colombo, fue adquirido e incorporado posteriormente a la Armada de Chile con el nombre de *Araucano*.

A su vez, el gobierno de Chile designó al ingeniero argentino José Antonio Álvarez Condarco como su agente en Gran Bretaña. Hay cierto paralelismo entre la gestión de este y la de Aguirre en Estados Unidos. El gobierno británico, pese a su tradicional rivalidad con España, había resuelto no permitir la venta de buques de guerra ni equipos que apoyaran las luchas por la emancipación americana, como tampoco la incorporación de sus súbditos. A pesar de los problemas señalados, la gestión del agente en Londres dio como resultado la llegada a Chile de dos buques que fueron pagados en Valparaíso y que venían como mercantes para eludir la prohibición británica: la fragata *Windham*, incorporada con el nombre de *Lautaro*, y el navío *Cumberland*, incorporado con el nombre de *San Martín* y que fue el buque más poderoso de la Escuadra de esa época. Este agente también consiguió la contratación de oficiales y gente de mar para dotar los buques, así como de técnicos en la fabricación de cohetes Congreve.

► *Navío San Martín*. Dibujo de Eduardo Rivera, Viña del Mar, 2018. Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, Valparaíso. El primer buque insignia de la Escuadra fue un navío de la Compañía de las Indias Orientales, destinado al comercio entre el sudeste asiático y las Islas Británicas. Puesto en servicio bajo el nombre de *Cumberland* en 1802, su estructura era la clásica de un *eastindiaman*, como se conocía a las naves de la Compañía, es decir, naves mercantes pero artilladas para poder defenderse tanto de piratas y corsarios como de las flotas enemigas; así, en 1805, por ejemplo, se había enfrentado en combate con el navío francés *Marengo*. Adquirido por el gobierno chileno en 1818, estaba armado con 64 cañones. En octubre de ese año lideró el zarpe del primer escuadrón patriota y en 1820 formó parte de la llamada Expedición Libertadora del Perú, llevando a su bordo al general José de San Martín, en cuyo honor había sido llamado el buque. En 1821 el buque naufragó en la bahía de Chorrillos, en Perú.





◀ *Lord Cochrane.* Dibujo atribuido a Adam Buck, Londres, antes de 1830. Colección National Portrait Gallery, Londres, adquirido en 1951.

▲ Pistola de lord Cochrane. Fabricada por John Prosser, Londres, ca. 1800. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.



El caso más notable de contratación de personal extranjero es el del marino escocés lord Thomas Alexander Cochrane, de cuarenta y tres años. El 28 de noviembre de 1818 fondeó en Valparaíso a bordo de la fragata *Rose*²⁸. Era el hijo mayor del noveno conde Dundonald, quien había dilapidado la fortuna familiar en ensayos científicos y emprendimientos industriales que no prosperaron, lo que llevó al joven Cochrane a entrar en la Royal Navy con el apoyo de un tío²⁹.

Por esa época, en Gran Bretaña había una corriente liberal partidaria de la independencia de Hispanoamérica que detestaba el absolutismo con que Fernando VII había regresado al trono de España en 1814. También existía un interés material, ya que dicha independencia abriría mercados para el comercio y la industria. De ese modo, cuando José Antonio Álvarez Condarco arribó a Gran Bretaña como agente del gobierno de Chile en agosto de 1817, de inmediato se dedicó a enviar buques para formar la Escuadra. En noviembre de ese mismo año comenzaron sus contactos con Cochrane, facilitados por amigos liberales³⁰. En los primeros días de enero de 1818, se llegó a un acuerdo porque el agente informó a Santiago que

(...) Lord Cochrane, uno de los más acreditados y acaso el más valiente marino de Gran Bretaña, está enteramente resuelto a pasar a Chile para dirigir nuestra Marina y cooperar decididamente a la consolidación de la libertad e independencia de esa parte de América. Este personaje es altamente recomendable por los principios liberales con que ha sostenido siempre la causa del pueblo inglés en el Parlamento (...) no he trepido un momento en hacer uso del pleno poder con que se me ha honrado y en su virtud, le he ofrecido el mando general y puesto de almirante de toda la fuerza naval de Chile y, habiéndolo aceptado, ha sido, en consecuencia, autorizado a elegir y nombrar aquellos oficiales de Marina que, con arreglo al número de nuestros buques (...) sean capaces de llenar

*sus destinos de modo más satisfactorio a las miras del Supremo Director*³¹.

En los meses previos a su partida logró la adquisición de máquinas de vapor para ser utilizadas en embarcaciones menores, algunas herramientas y los medios necesarios para construir cohetes Congreve, usados en Europa contra las fortificaciones³².

Un año después de que los agentes del gobierno de Chile se hubiesen constituido en Estados Unidos y en Europa, se designó como representante de nuestro país ante el gobierno de las Provincias Unidas a Miguel Zañartu, que había sido ministro del gobierno de O'Higgins. Durante la gestión de Zañartu en Buenos Aires, se lograron valiosos elementos para la Escuadra. La primera unidad enviada fue el bergantín *Lucy*, que fue pagado e incorporado a la Escuadra en Valparaíso con el nombre de *Galvarino*. Otro fue el bergantín *Intrépido*, que llegó de Buenos Aires enviado por el gobierno de ese país a reforzar las fuerzas navales en el Pacífico³³.

La situación después de Chacabuco, en lo referente a la creación del Ejército y la Armada, fue una tarea llena de grandes obstáculos. Resulta difícil separar el financiamiento de ambas fuerzas, ya que el ministerio de la época era de Guerra (Ejército) y de Marina. Además, algunos oficiales y la tropa destinada a la creación de la infantería y la artillería de Marina pertenecían inicialmente a la primera de estas instituciones.

Otra dificultad deriva del hecho de que la obtención de recursos para el nuevo Estado provenía del comercio internacional y de los impuestos internos de la época, cobrados en virtud de la legislación indiana, que se mantenía vigente. Casi todos eran directos, ya que no se conocía la renta de las personas naturales o jurídicas.



El Abrazo de Maipú. Pintura de Pedro Subercaseaux, Chile, 1908. Colección Museo Histórico Nacional, Buenos Aires.

La imagen muestra a un Bernardo O'Higgins herido abrazando en señal de unión y victoria al argentino José de San Martín tras el triunfo contra los realistas en la batalla de Maipú. O'Higgins, que llegaba con un brazo en cabestrillo debido a una herida sufrida en Cancha Rayada, exclamó: «¡Gloria al salvador de Chile!», a lo cual San Martín respondió: «¡Chile no olvidará jamás al ilustre inválido que en el día de hoy se presenta en el campo de batalla en este estado!». Este abrazo selló la independencia de Chile y lo que posteriormente significaría la emancipación sudamericana.



Batalla de Maipú. Pintura de Juan Mauricio Rugendas, Chile, ca. 1837. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago, donación 1911. En exhibición en el Palacio de La Moneda.

El 5 de abril de 1818 tuvo lugar la batalla de Maipú, cuyo resultado garantizó la independencia de Chile: las tropas realistas sufrieron la derrota frente a las fuerzas revolucionarias lideradas por José de San Martín. El contenido histórico de esta obra es muy ajustado a la realidad, dado que el pintor alemán recibió sugerencias de muchos protagonistas del famoso suceso y está ejecutado a menos de veinte años de acaecido el hecho.

Después de la victoria de Maipú, el 5 de abril de 1818, se acentuó la idea de actuar contra la sede virreinal de Lima. Se pensaba que los gastos de la Expedición Libertadora del Perú, que se estimaban en un millón de pesos, debían ser compartidos en partes iguales por los gobiernos de Chile y de las Provincias Unidas. San Martín estuvo entre abril y octubre de 1818 en su patria, tratando de obtener los \$500.000 en numerario, como se decía en la época, correspondientes a la cuota de su país, pero pese a que el gobierno de Juan Martín de Pueyrredón estuvo de acuerdo en el aporte, no pudo materializarlo por sus problemas económicos.

A comienzos de 1819, el director supremo de Chile estimaba los ingresos ordinarios anuales en \$1.200.000 y en \$300.000 los extraordinarios, derivados de una contribución que se había establecido para los habitantes de las diferentes ciudades y villas³⁴. Los gastos ascendían a \$1.110.000 sólo por concepto de sueldos (Ejército: \$600.000; Armada: \$400.000; resto de funcionarios públicos: \$60.000; maestranza: \$50.000). Nuevamente, el balance podría parecer favorable, pero no era así. En el mismo documento se reconocía una deuda de \$400.000 en sueldos a ambas fuerzas y una deuda no especificada a particulares a quienes se les habían requisado bienes para sostener la guerra.

En las cuentas anteriores no están considerados otros gastos de operación del Estado, como el mantenimiento de todos los servicios que no eran de respon-

sabilidad de los cabildos. Con respecto al Ejército y la Armada, no se muestran otros gastos de operación como alimentación, vestuario o reposición de equipos, ni menos los de equipamiento para acrecentar las fuerzas, tales como la adquisición de buques y armamento, cuando se planeaba nada menos que ir de expedición contra el virreinato del Perú. Por eso, el director supremo dice en el documento ya citado: «Para cubrir los gastos y amortizar parte de la deuda, se necesitan tres millones quinientos mil pesos anuales, esto es contando los demás gastos».

Según Tomás Guido, representante de las Provincias Unidas en Santiago, este último gobierno llevaba gastados \$700.000 en la creación de su Escuadra a comienzos de 1819³⁵.

El Estado chileno tuvo que adoptar varias medidas para afrontar las necesidades y problemas financieros de la creación de su fuerza naval y de la Expedición Libertadora. Así, tomó en préstamo de los vecinos de la provincia de Coquimbo la suma de \$400.000 para pagar la compra de la fragata *Lautaro* y el navío *San Martín*, como igualmente afrontar otros gastos asociados con dicha operación, prometiéndoles la devolución del capital en dos años con un interés del 6%³⁶. Más adelante, un oficio del director supremo señala que también este fue el método empleado para pagar la compra de la corbeta *Chacabuco* y los bergantines *Araucano* y *Galvarino*, sin señalar los montos³⁷.





◀ Zarpe de la Primera Escuadra, 1910.
 Pintura de Thomas Somerscales.
 Colección Club Naval de Valparaíso.
 La Escuadra Nacional partió desde Valparaíso el 9 de octubre de 1818 al mando del capitán de navío Manuel Blanco Encalada. Esta fuerza naval estaba integrada por el navío *San Martín* (insignia), en primer plano, al centro de la imagen; la fragata *Lautaro*, hacia la izquierda; la corbeta *Chacabuco*, hacia popa del *San Martín*, y el bergantín *Araucano*, situado en un segundo plano, entre el *San Martín* y la *Lautaro*. Quedó en Valparaíso el bergantín *Pueyrredón* (ex *Águila*), que se aprecia en un tercer plano, fondeado y con sus velas recogidas. Esta primera misión de una Escuadra chilena organizada como tal tuvo un exitoso resultado, ya que se capturó la fragata de guerra española *María Isabel* en Talcahuano y varios de los transportes del convoy que esta custodiaba.

Otra medida fue la postergación del pago de las deudas contraídas con particulares por seis meses. Las derivadas de las compras del Estado serían pagadas al final de ese plazo con un interés del 5%, no así los empréstitos en dinero, que no tendrían este beneficio³⁸. Del mismo modo, se suspendió el funcionamiento de la Academia Militar, se disminuyeron los grados militares y navales más altos, se redujo el número de oficiales asignados al Estado Mayor y, finalmente, lo que es más importante, se rebajaron un tercio los sueldos de todos los empleados del Estado, tanto civiles como militares. Al adoptar esta medida, se prometía el reintegro y que los afectados no serían gravados con la contribución que se estaba exigiendo a los vecinos de las ciudades y villas³⁹.



Drawn by J. Parry Jones. On Stone by G. Scharf.

THE MINT OF SANTIAGO.

Printed by Rounsey & Forster.



Un peso. Plata acuñada en la Casa de Moneda de Santiago, 1822. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. En el anverso, una columna sostiene un hemisferio alumbrado por los rayos de una estrella, parte del primer escudo republicano, sobre la que una cinta muestra la palabra LIBERTAD. En el reverso, un volcán en erupción hace alusión a la fuerza telúrica de la nueva nación, sobre el que flota un peso encerrado en una corona de laureles.



The Mint of Santiago / La Moneda de Santiago. Litografía de George Johann Scharf basada en dibujo de James Paroissien. En: *Travels into Chile and the Andes in the years 1820 and 1821*. Publicado por Peter Schmidtmeier en Rounsey & Forster, Londres, 1824. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. Se puede apreciar el frontis de la Casa de la Moneda y personajes ciudadanos como la vendedora de fruta. También uniformados y civiles montados a caballo, hombres con sombreros y bastones y mujeres con ropas sencillas, como faldas y mantos.

Por otra parte, se instauró un reglamento de presas⁴⁰, que más adelante fue modificado para aumentar los ingresos del Estado, disminuyendo los de los apresadores, y se adoptaron varias medidas para atenuar el contrabando y aumentar los ingresos por concepto de derechos de aduana. También se desarrollaron diversas medidas para mejorar el funcionamiento de la Casa de Moneda, ya que uno de los problemas de la economía era la falta de circulante, debido en parte a que las tropas realistas se llevaron, después de la derrota de Chacabuco, los metales preciosos.

Asimismo, los vecinos de algunas ciudades y villas recibieron la imposición de una contribución, mensual o por única vez. Como no existía un organismo del Estado encargado de determinar los ingresos de cada persona, se nombraron comisiones de los mismos vecinos. Algo similar se dispuso respecto de los artesanos. En lo referente a los eclesiásticos, se le pidió al administrador de la diócesis que estableciera los aportes de cada uno. Como es natural, esta singular forma de recaudación causó grandes dificultades, ya que las comisiones y los afectados buscaban las más diversas excusas para no cumplir⁴¹.

El gobierno, además, intentó obtener un empréstito en Estados Unidos por un monto que comenzó siendo de \$10.000.000 y que después fue rebajado por el Senado, pero que al final no se materializó. Hubo otras iniciativas de endeudamiento externo en Argentina y Gran Bretaña que tampoco se concretaron⁴².

La contribución de las ciudades y villas, con el avance del gobierno de O'Higgins, se fue orientando a la obtención del aporte de medio millón de pesos, que era la cuota que le correspondía a Chile en la Expedición Libertadora. Esta suma debía enterarse mediante un aporte en efectivo de \$200.000 y el saldo de \$300.000 en víveres.

En resumen, la creación entre 1817 y 1822 de una fuerza naval para Chile, que actuó como Escuadra en gran parte de ese período, significó una importante inversión y un importante esfuerzo para una república que recién se iniciaba en medio de grandes dificultades.

En la adquisición de buques se invirtió la suma de \$616.000⁴³, aunque si se agregan las comisiones de los agentes e intermediarios, los gastos incurridos por el buque a vapor *Estrella Naciente* que, finalmente, no se incorporó, los pagos de las tripulaciones que traían los buques desde puertos extranjeros antes de entrar a la Escuadra y los desembolsos que demandó armarlos y apertrecharlos cuando llegaban como buques mercantes, que era lo normal, es posible que esta cifra se haya elevado hasta los \$700.000 señalados por el general argentino Tomás Guido.

Los gastos en sueldos, como promedio anual, podrían estimarse en \$400.000, usando la cifra indicada por el general O'Higgins para 1818, tomando en cuenta que antes de ese año hubo menos unidades en servicio. Ese gasto en sueldos haría elevarse el costo total de las fuerzas navales en los cinco años entre 1817 y 1822 en dos millones de pesos. A los números anteriores habría que agregar la alimentación, vestuario y apertrechamiento general de la fuerza y los costes incurridos por los compromisos financieros contraídos por el general José Miguel Carrera cuando obtuvo buques en Estados Unidos que nunca fueron incorporados efectivamente a la Armada de Chile.

Es decir, el gasto que implicó crear y mantener la actividad naval del período se eleva por lo menos a tres millones de pesos, cuando los ingresos ordinarios para solventar todos los gastos del Estado chileno, según el mismo general O'Higgins en una cita anterior, eran de poco más de un millón de pesos anuales.

Este análisis permite concluir que la contribución de Chile a la independencia hispanoamericana fue gigantesca en términos financieros, a lo que debe agregarse las bajas ocurridas durante la guerra y los trastornos derivados de un largo período bélico que, indudablemente, debieron influir en el desarrollo de la economía interna.

No es de extrañar, entonces, que surgieran grandes problemas políticos y económicos derivados del enorme esfuerzo por asegurar la emancipación. Por estas mismas razones, la Escuadra, creada con tanto sacrificio humano y material, comenzará uno de sus períodos de declive a partir de 1823.

EL PROCESO EN PELIGRO

Tras la batalla de Chacabuco (12 de febrero de 1817), se hizo evidente la necesidad de crear un poder naval respetable para lograr el control del mar y proyectar fuerzas contra el virreinato, que era una seria amenaza para la independencia de Chile y las Provincias Unidas.

El primer buque adquirido para la Escuadra en formación llegó a Valparaíso el 5 de marzo de 1818. Era la fragata *Windham*, que había pertenecido a la Compañía Inglesa de las Indias Orientales y fue incorporada con el nombre de *Lautaro* el 5 de abril de 1818⁴⁶. Su primer comandante fue el marino irlandés Jorge O'Brien, que había servido en la Real Armada de Gran Bretaña, de la que fue exonerado por motivos disciplinarios. Llegó a Chile como piloto de un buque mercante en el período de la Patria Vieja⁴⁶. La idea inicial era destinar la fragata a operaciones de corso, pero finalmente las autoridades se decidieron por combatir los buques españoles que bloqueaban Valparaíso. Con este fin, se embarcó una dotación de infantería a cargo del capitán de artillería William Miller, que había servido en el Ejército Británico durante las guerras napoleónicas⁴⁶. El resto de los oficiales era también de nacionalidad británica.

Cuando la *Lautaro* completó una dotación de trescientos cincuenta hombres (de los cuales cien eran extranjeros) y su apertrechamiento, a fines de abril de 1818, el bloqueo de Valparaíso era sostenido por la fragata *Esmeralda*⁴⁷ y el bergantín *Pezuela*, que solían ser contactados por la fragata británica *HMS Amphion*. Las instrucciones que recibió O'Brien del gobierno fueron pintar la *Lautaro* para hacerla semejante a esta última fragata, de manera de aproximarse a la *Esmeralda* y atacarla por sorpresa.

La *Lautaro* zarpó de Valparaíso el 26 de abril de 1818 sin ser avisada por los buques españoles. Su impetuoso comandante buscó el encuentro de inmediato, enarbolando el pabellón británico. A las 04:00 del día siguiente avistó las luces de los buques adversarios y en cuanto aclaró, gobernó sobre la *Esmeralda*. La fragata realista maniobró para permitir la aproximación de lo que creía era el buque británico antes citado. Al apreciar su comandante que el buque que se acercaba se venía encima, hizo una advertencia a viva voz. En ese momento, O'Brien ordenó el cambio de bandera, recibiendo una salva que fue contestada por los cañones de proa y por un nutrido fuego de los infantes embarcados. En el recio abordaje, el bauprés destruyó el aparejo del palo mesana de la fragata realista, dificultando el transbordo dirigido por el propio O'Brien, quien logró que lo siguieran entre veinticinco y treinta hombres.

El sorpresivo e intenso ataque produjo la retirada realista a las cubiertas inferiores. La partida de abordaje, dueña de la situación, hizo arriar la bandera española, al mismo tiempo que un golpe de viento separaba las dos fragatas. El teniente Argent Turner, segundo comandante de la *Lautaro*, asumió el mando y organizó una embarcación con dieciocho hombres para reforzar la partida de O'Brien. Al mismo tiempo, inició



▲
Jorge O'Brien. Pintura de autor desconocido, Chile.
Colección Club Naval de Valparaíso.

De origen irlandés, O'Brien fue el primer héroe naval chileno. Tras servir en la Royal Navy, fue marino mercante y se hallaba en Valparaíso cuando se libró el combate del 28 de marzo de 1814 entre la fragata norteamericana *USS Essex* y los buques británicos, fragata *HMS Phoebe* y corbeta *HMS Cherub*, luchando a bordo de la fragata británica. Ya en el período de la Patria Nueva, se le confió el mando de la fragata *Lautaro* y la misión de levantar el bloqueo de Valparaíso que mantenían los españoles. El combate se libró el 27 de abril de 1818 y la inexperta aunque valerosa tripulación del buque chileno abordó a la *Esmeralda* y estuvo a punto de capturarla; sin embargo, el contraataque español impidió consolidar la captura y O'Brien murió luchando en la cubierta de la fragata española. Aunque el objetivo no se logró, el ejemplo de este oficial sentó un precedente de conducta.

►
Lautaro y Esmeralda, 1818. Pintura de Thomas Somerscales.
Colección privada.



la persecución del bergantín *Pezuela*. Al estar a tiro de cañón, le disparó una salva que provocó su rendición. En ese mismo instante, se observó que la fragata realista había vuelto a izar el pabellón de España: su dotación se había percatado de que la tropa chilena era muy reducida, por lo que salió disparando desde las cubiertas inferiores con el fin de recuperar el buque, provocando la muerte del comandante O'Brien. Un testimonio recogido por las memorias de William Miller señala que, antes de sucumbir, exclamó: «No la abandonéis, muchachos, la fragata es nuestra»⁴⁸. El fallecimiento del bravo irlandés y de otros de sus hombres permitió que el comandante realista recuperara el control de su buque.

El teniente Turner, al observar el cambio en la situación, maniobró con la *Lautaro* para abordar nuevamente la fragata realista, lo cual ahora era más difícil por haber desaparecido el factor sorpresa. Sin embargo, después de varios intentos, logró aproximar el bauprés al buque adversario, por el cual se pusieron a salvo los pocos sobrevivientes del primer asalto. En esa situación, el buque chileno hizo un nutrido fuego que causó considerables daños, pero debió abandonar su ataque para ir a defender la embarcación con

la segunda partida de abordaje que era amenazada por el *Pezuela*, que nuevamente enarbolaba el pabellón español.

En esas circunstancias, los buques realistas decidieron abandonar el combate, posiblemente debido a las bajas y daños ocurridos en la *Esmeralda*⁴⁹, para dirigirse a Talcahuano a informar⁵⁰. La *Lautaro*, de regreso a Valparaíso, avistó un buque que resultó ser el bergantín mercante español *San Miguel*, que fue apresado de inmediato y cuyo rescate⁵¹ permitió pagar a los comerciantes británicos su contribución para su adquisición⁵². El resultado del combate fue atribuido a la falta de entrenamiento de la dotación, ya que en la víspera del zarpe se embarcaron ciento cuarenta hombres, muchos sin experiencia de mar, y quince horas después estaban combatiendo.

Aunque no se pudieron apresar los buques realistas, estos, al retirarse, dejaron abandonado el bloqueo de Valparaíso, permitiendo la salida y entrada de buques nacionales, entre ellos algunos corsarios, lo que constituyó un logro importante. Si bien la actuación de la dotación chilena había sido valerosa, era necesario mejorar su organización y entrenamiento.

EL NOMBRAMIENTO DE UN COMANDANTE EN JEFE PARA LA ESCUADRA

La adición de buques continuó con la llegada a Valparaíso del navío *Cumberland* el 22 de mayo de 1818⁵³. Fue incorporado con el nombre de *San Martín* junto con su capitán, William Wilkinson, y el resto de los oficiales⁵⁴. Al día siguiente, arribó la corbeta *Coquimbo*, ofrecida por los comerciantes de este último puerto e incorporada con el nombre de *Chacabuco*. Simultáneamente, el bergantín *Águila*⁵⁵ pasó a denominarse *Pueyrredón*.

Las primeras experiencias en la guerra naval del período de la Patria Nueva hicieron comprender a las autoridades que era necesario reforzar la organización de la Armada. El gobierno designó entonces al teniente coronel de artillería Manuel Blanco Encalada para dar a la Marina el impulso que necesitaba.

Este importante personaje ingresó en 1803 al Seminario de Nobles de Madrid y dos años más tarde entró a la Real Compañía de Guardiamarinas de la isla León, en Cádiz, el establecimiento donde se formaban los oficiales de la Real Armada. Después de ganar experiencia a bordo de buques de esta institución, desertó y fue nombrado capitán en el ejército que operaba en Chile en 1813. Tras la batalla de Rancagua, fue capturado y enviado a Juan Fernández, siendo liberado después de la batalla de Chacabuco, lo que le permitió integrarse al ejército de Chile con el grado de sargento mayor de artillería el 1 de julio de 1817.

En el transcurso de 1817, se creó el cargo de comandante de Marina, se estableció la Contaduría de Marina y hubo un primer esbozo de arsenal. La reciente experiencia de la fragata *Lautaro* y su improvisada tripulación llevó a la adopción de nuevas medidas destinadas a la creación de una institución naval con su correspondiente Escuadra. Con este fin, el teniente coronel Manuel Blanco Encalada fue nombrado comandante general del Departamento de Marina interino el 26 de junio de 1818⁵⁶ mientras que el sargento mayor de artillería Francisco Díaz⁵⁷ asumió como secretario y mayor de órdenes.

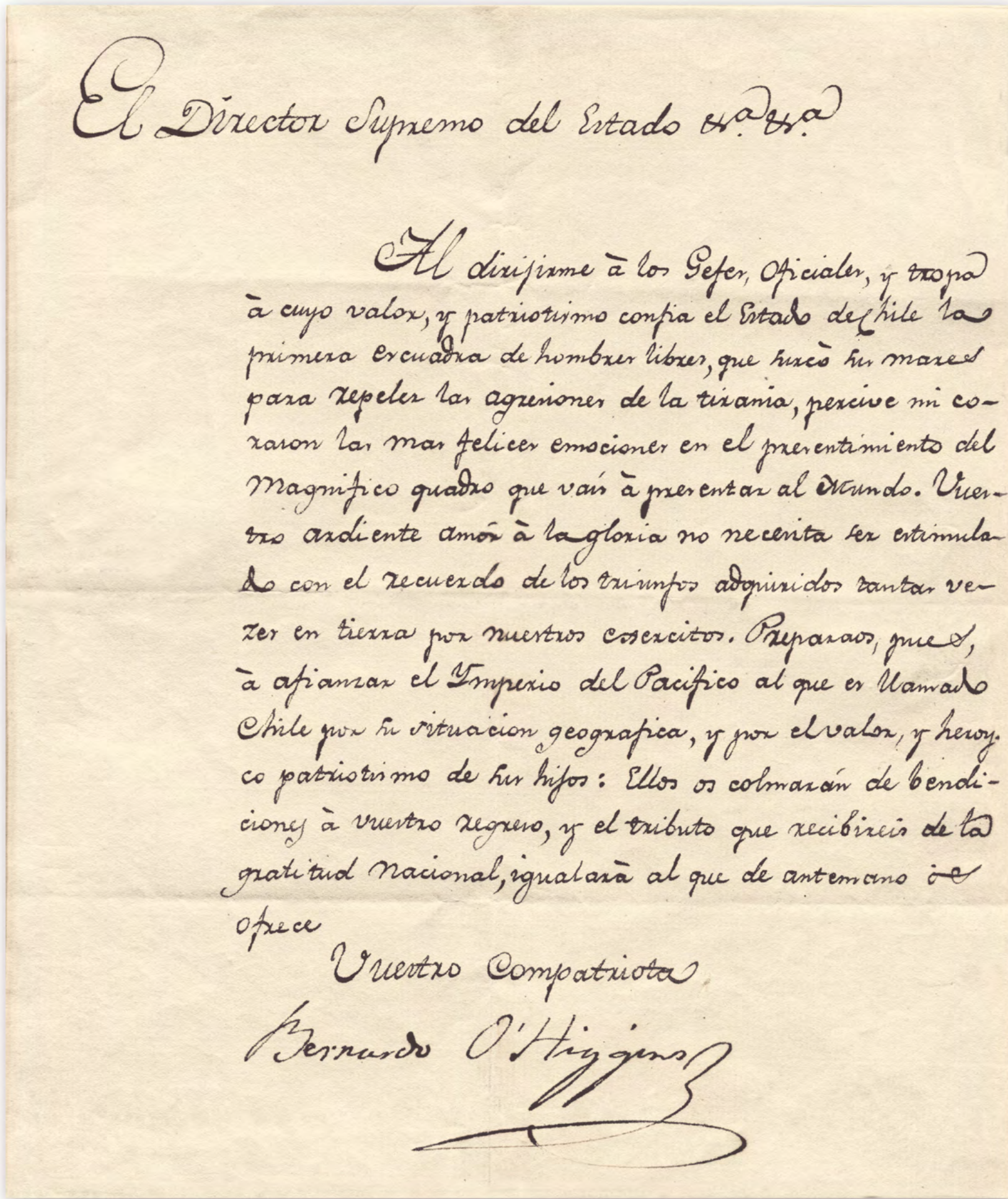
Entretanto, el director supremo ordenaba detener en Santiago a cerca de dos mil vagos, entre los cuales eligió quinientos, de entre quince y veinticinco años de edad, para enviarlos como tripulantes

de la Escuadra. Asimismo, contrató mediante estos mismos procedimientos a pescadores y habitantes del departamento de Quillota⁵⁸.

El 6 de agosto 1818 se había incorporado a la Escuadra el bergantín *Colombo*, que tomó el nombre de *Araucano*⁵⁹. Había llegado a Chile desde Estados Unidos el 25 de abril al mando del capitán Charles William Whiting Wooster, que se integró a la Armada de Chile. Los problemas de las dotaciones para la Escuadra en formación fueron abordados a fines de julio y comienzos de agosto. El 19 de julio Blanco Encalada reconocía que había entusiasmo entre los marineros chilenos por incorporarse por una prima de enganche de dos pesos, pero no ocurría lo mismo con los extranjeros, que no aceptaban la suma indicada y que incluso preferían embarcarse en buques corsarios porque podrían proporcionarles una renta superior⁶⁰. El gobierno reaccionó prohibiendo el enganche de tripulantes de la Escuadra para servir a bordo de buques corsarios⁶¹, así como creando la Academia de Guardiamarinas con el fin de «que haya un plantel de oficiales de Marina, cuya instrucción los haga capaces de conducir las operaciones marítimas»⁶². El comandante general de Marina, Blanco Encalada, propuso al sargento mayor Francisco Díaz como director, cuyo nombramiento fue aprobado al día siguiente por el gobierno en el establecimiento que más adelante se denominaría Escuela Naval.

Las relaciones internas en la Escuadra experimentaban problemas. Los oficiales eran, en su mayoría, británicos y estadounidenses. No hablaban español o tenían un limitado conocimiento del idioma. Salvo excepciones, eran prejuiciosos contra lo que difiriese de las reglas del servicio donde habían sido formados. Esta actitud los hacía no apreciar con justicia las capacidades del personal nacional que debían mandar. La tarea de hacer funcionar este heterogéneo conjunto recayó sobre Blanco Encalada, pese al desdén de algunos extranjeros que estimaban que no tenía suficiente experiencia en el mar. Miller señala que en esa época Blanco «era un joven que, a pesar de cierto aire que disgustaba a primera vista, poseía afortunadamente las cualidades necesarias para establecer la unión, la armonía y el buen orden; cualidades más importantes en aquellas circunstancias que una gran destreza práctica»⁶³.

►
Carta de O'Higgins a los jefes, oficiales y tropas de la Primera Escuadra. Octubre de 1818. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.





Primera Escuadra Nacional. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.



O'Higgins contempla el zarpe de la Primera Escuadra. Pintura de Alberto Sepúlveda, Chile, 1947. Colección Escuela Naval Arturo Prat, Valparaíso. La obra muestra al director supremo de Chile de la época, el general Bernardo O'Higgins, junto a quienes podrían ser Zenteno e Irisarri, miembros del gobierno, contemplando el zarpe de la Primera Escuadra al mando del comodoro Manuel Blanco Encalada desde el cerro San Roque de Valparaíso. Aquella estaba integrada por el navío *San Martín*, la fragata *Lautaro*, la corbeta *Chacabuco* y el bergantín *Araucano*, cuyas velas se divisan alejándose.

La preparación de una fuerza naval para enfrentar las amenazas realistas e intentar la liberación del Perú fue incentivada por las noticias de que en España se preparaba una nueva expedición para reconquistar Chile y las Provincias Unidas. El total de los efectivos sería de dos mil hombres experimentados, a los que sumarían armamentos, municiones y equipos para satisfacer necesidades planteadas anteriormente por el virrey.

Las preocupantes noticias arribaron a Santiago el 16 de septiembre⁶⁴ y llevaron al gobierno chileno a acelerar los preparativos de la Escuadra en formación. Ante la falta de recursos económicos, O'Higgins pidió al Cabildo de Santiago organizar una suscripción popular y lo mismo se hizo en el resto del país. Se reunieron \$60.000, que aunque no eran suficientes para cubrir todas las necesidades, sirvieron para poner en acción las fuerzas destinadas a enfrentar la amenaza.

En medio de los alistamientos, llegó la noticia de que el general Osorio, con los restos que quedaron de sus fuerzas después de la batalla de Maipú, se había embarcado en Talcahuano para regresar al Callao, dejando una pequeña fuerza en dicho puerto⁶⁵. Esto evitaba destinar tropas patriotas en previsión de una

ofensiva realista originada en Concepción y liberaba recursos para enfrentar la amenaza proveniente del mar. El gobierno resolvió entonces cerrar los puertos chilenos por el plazo de treinta días, con el propósito de evitar que el adversario conociese las medidas defensivas en curso⁶⁶.

Al día siguiente de adoptarse esta medida, fue dado a conocer como comandante en jefe de la Escuadra el capitán de navío Manuel Blanco Encalada. Las mayores dificultades de esos días fueron las disputas producidas por el interés por asumir el mando de los buques. Charles Wooster fue nombrado para la fragata *Lautaro*, mientras el comandante William Wilkinson continuó al mando del navío *San Martín*; el capitán de corbeta⁶⁷ Francisco José Díaz quedó al mando de la *Chacabuco*; el teniente Fernando Vásquez, del bergantín *Pueyrredón*; y el teniente Raimundo Morris, del bergantín *Araucano*.

Terminados los preparativos y ante la inminencia del ingreso al océano Pacífico de la flota española, el gobierno dispuso el zarpe de esta primera Escuadra el 9 de octubre de 1818 desde Valparaíso, tras impartir instrucciones destinadas a evitar los fracasos anteriores y

a afectar los intereses de países neutrales⁶⁸. El general O'Higgins, al divisar las velas de los buques desde la parte alta de los cerros de la ciudad, dijo: «Cuatro barquichuelos dieron a los reyes de España la posesión del Nuevo Mundo; esos cuatro van a quitársela»⁶⁹. La confianza en el éxito que revelan estas palabras, al contrario del pensamiento del común de la población, fue confirmada poco después por los hechos.

La Escuadra, siguiendo órdenes, tomó rumbo sur para dirigirse a la isla Mocha, donde debería mantenerse a la espera de la llegada de los buques realistas. El intenso viento sur, propio de la primavera, retrasó el avance de esta formación y solamente después de diecisiete días lograron llegar a la altura de la isla Quiriquina, por lo que el 26 de octubre Blanco ordenó al *Araucano* reconocer la costa de Talcahuano, temiendo que los buques realistas se hubiesen adelantado. Ahora el punto de reunión sería la isla Santa María, donde un ballenero británico les informó de que la fragata española *María Isabel*, con tres transportes, había recalado en dicha isla para dirigirse a Talcahuano el 22 de octubre. También había dejado cinco marineros con la misión de informar a los restantes transportes pero estos, engañados por el pabellón español que enarbolaban los buques chilenos, se presentaron a bordo y confirmaron la presencia de las naves realistas en la bahía de Concepción.





Blanco debía enfrentar una fuerza superior, ya que los buques españoles eran una fragata de guerra y tres transportes armados que, además, estaban protegidos por los fuertes de dicha plaza. Sin embargo, el joven comandante en jefe no se arredró y concibió un plan de ataque junto a sus comandantes.

La fragata *María Isabel* había recalado en Talcahuano el 24 de octubre de 1818 precedida por tres transportes. El coronel Juan Francisco Sánchez, jefe militar realista de Concepción, concibió la idea de utilizar estas tropas para iniciar una nueva campaña contra los independentistas. Pero en la mañana del 28 de octubre, los vigías observaron el paso frente a la Boca Chica, uno de los accesos a la bahía de Concepción, de dos grandes buques que ingresaron enseguida por la Boca Grande enarbolando el pabellón británico. Eran el navío *San Martín* y la fragata *Lautaro*.

La *María Isabel* disparó cuatro tiros que no fueron contestados por los buques, que continuaban aproximándose, ahora enarbolando el pabellón chileno. Esto llevó a la fragata realista a disparar una andanada con toda su batería de babor. De inmediato, soltó amarras y cazó unas pocas velas para dejarse llevar por el viento norte con el fin de varar en el fondo de la bahía, en el sector conocido como isla Rocuant, donde su dotación procedió a desembarcar, dejando a bordo a setenta fusileros, mientras los buques chilenos se situaban a tiro de fusil, haciendo un nutrido fuego con estas armas.

Blanco ordenó entonces formar dos partidas de abordaje, que aprovecharon la confusión que reinaba entre los adversarios para hacerse con la fragata. Sin embargo, no lograron ponerla a flote para sacarla hacia aguas profundas. Debían esperar la alta marea y un cambio en la dirección del viento, lapso que podría permitir la llegada de los siete cañones desembarcados en los días anteriores y de la tropa que había sido enviada a Concepción.

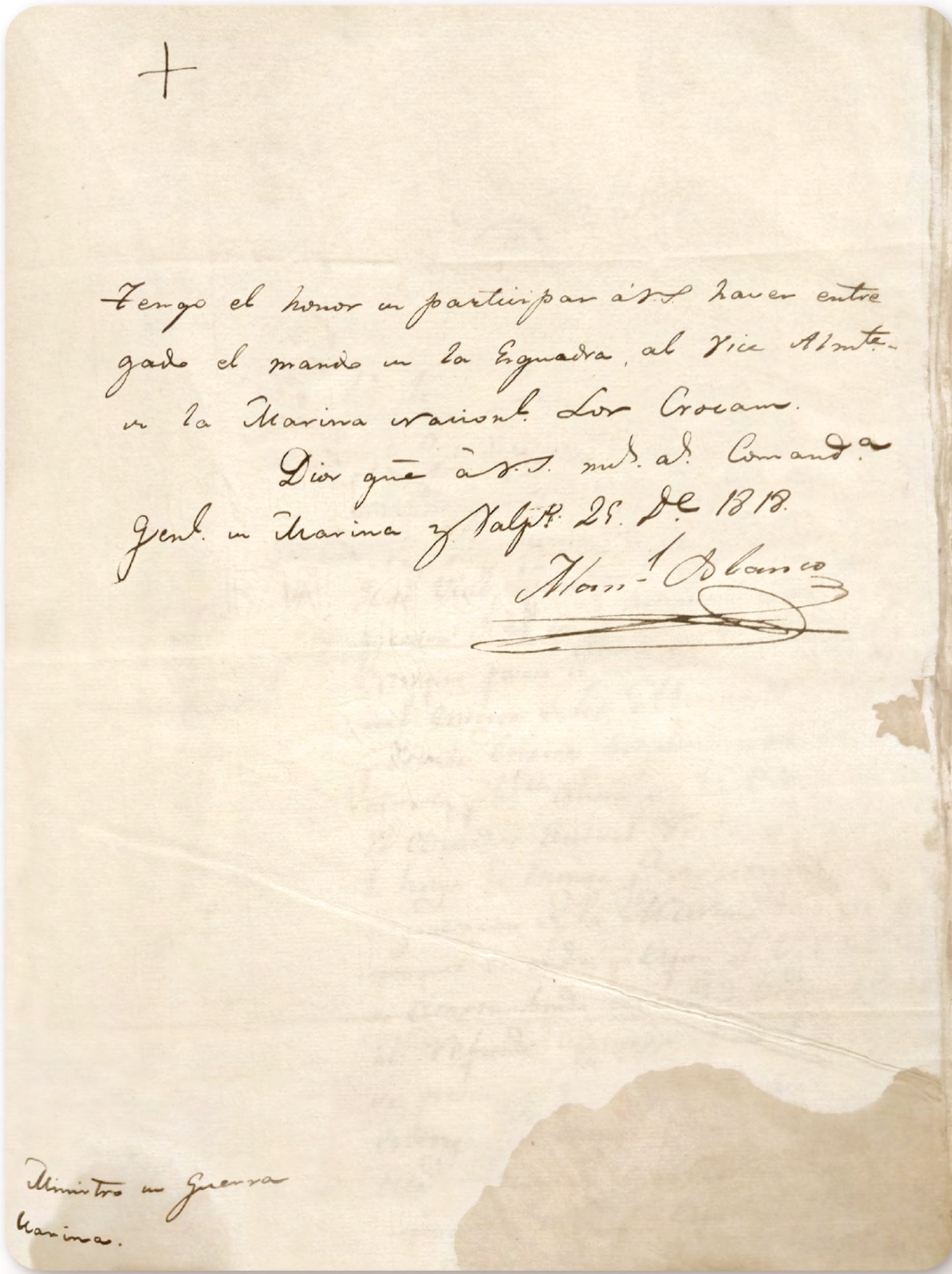
▲
Catalejo de Manuel Blanco Encalada. Bronce y cristal.
Francia ca. 1850. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.
El catalejo es un instrumento óptico monocular
que permite ampliar la visión de objetos que están lejos.

►
Manuel Blanco Encalada. Pintura de Nathaniel Hughes, Chile, ca. 1850.
Colección Presidencia de la República de Chile, Palacio de la Moneda, Santiago.





►
Captura de la fragata María Isabel.
Pintura de Thomas Somerscales, 1897.
Colección Banco de Chile, Santiago.
En Talcahuano fue capturada
la fragata española *María Isabel*,
primer triunfo de la Escuadra Nacional.



Carta de Manuel Blanco Encalada haciendo entrega del mando de la Escuadra. Valparaíso, diciembre de 1818.

Colección Archivo Nacional, fondo Ministerio de Marina, Santiago.

En ella se lee: «Tengo el honor en participar a V.E. haver entregado el mando de la Escuadra al Vice Almte. de la Marina Nacional Lord Cochrane».

Por otra parte, el comandante en jefe de la Escuadra ordenó el desembarco de ciento cincuenta hombres destinados a inmovilizar esas fuerzas adversarias, al mismo tiempo que enviaba al mayor Miller a parlamentar con los oficiales realistas que se encontraban en Concepción. Su misión era informarles sobre la situación política y militar y ofrecerles una benévola acogida de parte del gobierno independentista, que dominaba la situación en el centro y norte de Chile, pero que rechazaron por no conocer la situación por fuentes propias. Entretanto, la fuerza desembarcada por los buques chilenos se enfrentó con superiores tropas realistas enviadas desde Concepción. El *San Martín* y la *Lautaro* no podían apoyarla con sus cañones por temor a producir daños, pero los fusileros que se habían apoderado de la *María Isabel* sí lo hicieron, pese a sufrir un intento de abordaje del adversario a las tres de la madrugada que no tuvo éxito. Entretanto, los realistas habían emplazado los cañones traídos desde Concepción en el fuerte San Agustín⁷⁰ y habían distribuido sus soldados en las casas del pueblo para protegerlos. Al amanecer, se reanudó el fuego de artillería y fusilería sin consecuencias importantes para los buques chilenos, que mediante su artillería impedían que las tropas realistas recuperaran la fragata capturada que, recordemos, se encontraba varada.

A la mañana siguiente comenzó a intensificarse el viento sur y a aumentar el nivel del mar, lo que permitió desvarar la *María Isabel*. Los dos buques chilenos más la capturada fragata abandonaban la bahía de Concepción para ponerse fuera del alcance de los fuertes, disparando una salva de veintiún cañonazos en celebración del triunfo obtenido. Antes lo había hecho la *María Isabel* enarbolando el pabellón chileno. Enseguida, se dirigieron a la isla Santa María a esperar al resto de los transportes realistas y así, el 31 de octubre, se reunieron con la corbeta *Chacabuco*, que había sido dejada fuera de la bahía de Concepción en previsión de que pudiesen unirse otros buques realistas.

Blanco redactó el parte sobre la captura de la *María Isabel* y lo acompañó con un oficio de la misma fecha⁷¹ donde informaba que esperaba capturar tres o cuatro transportes antes de regresar a Valparaíso para reorganizar las dotaciones de los buques recientemente incorporados. El objetivo era evitar que el virrey pudiese enviar una nueva expedición sumando las tropas que habían regresado al Callao con el general Osorio a las desembarcadas en Talcahuano.

La fuerza naval chilena fue reforzada con la adquisición del bergantín *Galvarino*⁷², que llegó a Valparaíso el 14 de octubre de 1818⁷³ y se incorporó a la Escuadra al mando de su comandante, Martin George Guise, que había sido oficial de la Royal Navy y veterano de la

batalla de Trafalgar. Asimismo, el bergantín *Intrépido*, proporcionado por el gobierno de las Provincias Unidas, se sumó a la Escuadra en la isla Santa María (12 de noviembre), con lo cual la fuerza al mando de Blanco quedó integrada por siete buques.

Los transportes realistas también comenzaron a llegar a dicha isla. El 11 de noviembre de 1818 arribó la fragata *Dolores*, al día siguiente, la *Magdalena* y al subsiguiente, la *Elena*. Todos se acercaban confiadamente a la fragata *María Isabel*, que enarbolaba el pabellón español, siendo apresados y tripulados por dotaciones chilenas. Los buques venían en un estado calamitoso de aseo y con sus dotaciones y pasajeros diezmados por el escorbuto y otras enfermedades; la travesía de seis meses había provocado la muerte de un tercio de los efectivos. Blanco emprendió el regreso de la Escuadra y sus presas a Valparaíso el 14 de noviembre, arribando el día 17. Su llegada al puerto debe haber presentado una visión imponente porque fue recibida por salvas hechas desde los fuertes y por un indescriptible entusiasmo popular. En el sur quedó la corbeta *Chacabuco* a la espera de los otros transportes.

El comandante en jefe de la Escuadra se dirigió a Santiago, acompañado por el mayor William Miller, con el fin de informar personalmente a las autoridades. Durante los ocho o nueve días que permanecieron en la capital fueron objeto de numerosos agasajos y el 22 de noviembre una noticia renovó la alegría de los chilenos: había arribado a Valparaíso la corbeta *Chacabuco* con los dos últimos transportes de la expedición española (fragatas *Jerezana* y *Carlota*)⁷⁴.

La importancia de esta primera operación exitosa de la Escuadra recién formada reside en que el gobierno sintió confianza para emprender una campaña contra el virreinato. Asimismo, resultó muy meritorio el hecho de que unos bisoños elementos locales combatieran con singular prestancia apoyándose en la experiencia de los extranjeros. También es digno de destacar el comandante en jefe, Manuel Blanco Encalada, por su atinada resolución de los conflictos, que podrían haberse exacerbado en las heterogéneas dotaciones y por el hecho de mandar a comandantes con mucha mayor experiencia. Blanco superó este desafío gracias a su cultura, su superior preparación profesional y su incuestionable entrega a la causa de la independencia.

A su vez, buena parte de este primer logro debe atribuirse a la conducción política de O'Higgins y su ministro de Guerra y Marina, José Ignacio Zenteno del Pozo. Ellos debieron organizar y encauzar los pocos recursos del Estado y, lo que es más difícil, conmovier a la sociedad de la época para hacer los aportes materiales destinados a dar vida a esta atrevida empresa.

LA LLEGADA DE THOMAS ALEXANDER COCHRANE
DA UN NUEVO IMPULSO A LA ESCUADRA

Cochrane llegó a Chile con su familia, su secretario y algunos futuros colaboradores⁷⁵, entre quienes se encontraba el comandante Robert Forster, que había servido en la Royal Navy⁷⁶ y que estaba casado con Jane Caroline Cochrane, hermana del almirante. Había sido contratado para mandar la Escuadra, que iba a iniciar operaciones de mayor envergadura.

El marino británico recibió una gran bienvenida en Valparaíso y O'Higgins se trasladó al puerto para acompañarlo a Santiago con el fin de introducirlo en los círculos sociales y políticos. En esos días la euforia causada por la captura de la fragata *María Isabel* y los otros transportes generó la idea de que un mando extranjero para las fuerzas navales podría estar coludido de alguna manera con elementos realistas, lo que distaba mucho de la realidad. Otra razón para esta actitud era que sus antecedentes no eran ampliamente conocidos, por lo que el gobierno hizo una publicación sobre este tema. Asimismo, O'Higgins debió hacer uso de su prestigio y dotes políticas y diplomáticas para hacer prevalecer la opinión del gobierno, al tiempo que debía actuar con justicia ante Blanco Encalada quien, demostrando una gran generosidad con la causa independentista, aceptó subordinarse disciplinadamente al nuevo comandante en jefe de la Escuadra. Cochrane recibió su nombramiento y la investidura como vicealmirante el 11 de diciembre⁷⁷, fecha en que también se le concedió la nacionalidad chilena⁷⁸. Al asumir su cargo, la Escuadra estaba conformada por el navío *San Martín*, las fragatas *O'Higgins* y *Lautaro*, la corbeta *Chacabuco* y los bergantines *Araucano*, *Galvarino* y *Pueyrredón*, de cuya tripulación un porcentaje considerable la formaban extranjeros. En el *San Martín* y la *Lautaro* había un 20% de elementos extranjeros en su dotación, mientras que en el resto de los buques los porcentajes eran menores.

La primera dificultad que advirtió Cochrane al asumir su cargo fueron las deficiencias materiales debido a la premura con que la Escuadra había sido organizada, a la poca experiencia en esta materia y a la falta de dinero. En efecto, el vestuario escaseaba y el pago de remuneraciones estaba atrasado, lo que afectaba directamente al bienestar y buena disposición de las dotaciones. Sin embargo, el problema mayor era el de la disciplina. La presencia de extranjeros provocaba dificultades por las diferencias de idioma e idiosincrasia y porque no todo el personal era de antecedentes

intachables, incluidos algunos chilenos, dada la forma en que se forzó el reclutamiento.

Entre los oficiales había notorios rasgos de indisciplina en los comandantes Wooster⁷⁹ y Guise y el teniente Spry. Los tres hicieron circular rumores en contra de Cochrane en cuanto se supo que este vendría a Chile a mandar la Escuadra. El caso de Guise es, tal vez, el más notorio, pues era tres meses más antiguo que Forster en la Lista Naval británica y se había incorporado a la naciente Armada chilena varios meses antes que este comandante y que Cochrane⁸⁰; tenía, por lo tanto, motivos para esperar buenas destinaciones, ya que era un marino competente. En la misma época ocurrió otro acto de sedición que afectó al bergantín *Araucano* y en el cual estuvieron comprometidos varios oficiales, incluido el comandante Morris. Cochrane, apoyado por el gobierno, adoptó medidas enérgicas y reorganizó los mandos. En el bergantín *Araucano*, el teniente Ramsay reemplazó a Morris; el comandante Wilkinson asumió en el navío *San Martín*; la fragata O'Higgins quedó al mando de Forster, quien además debía supervisar la solución de los problemas logísticos que aquejaban a la fuerza naval; en el bergantín *Pueyrredón*, el teniente William Prunier reemplazó al teniente Vásquez. El comandante Carter reemplazó al comandante Díaz en la corbeta *Chacabuco* porque este último debió regresar al ejército como oficial artillero.

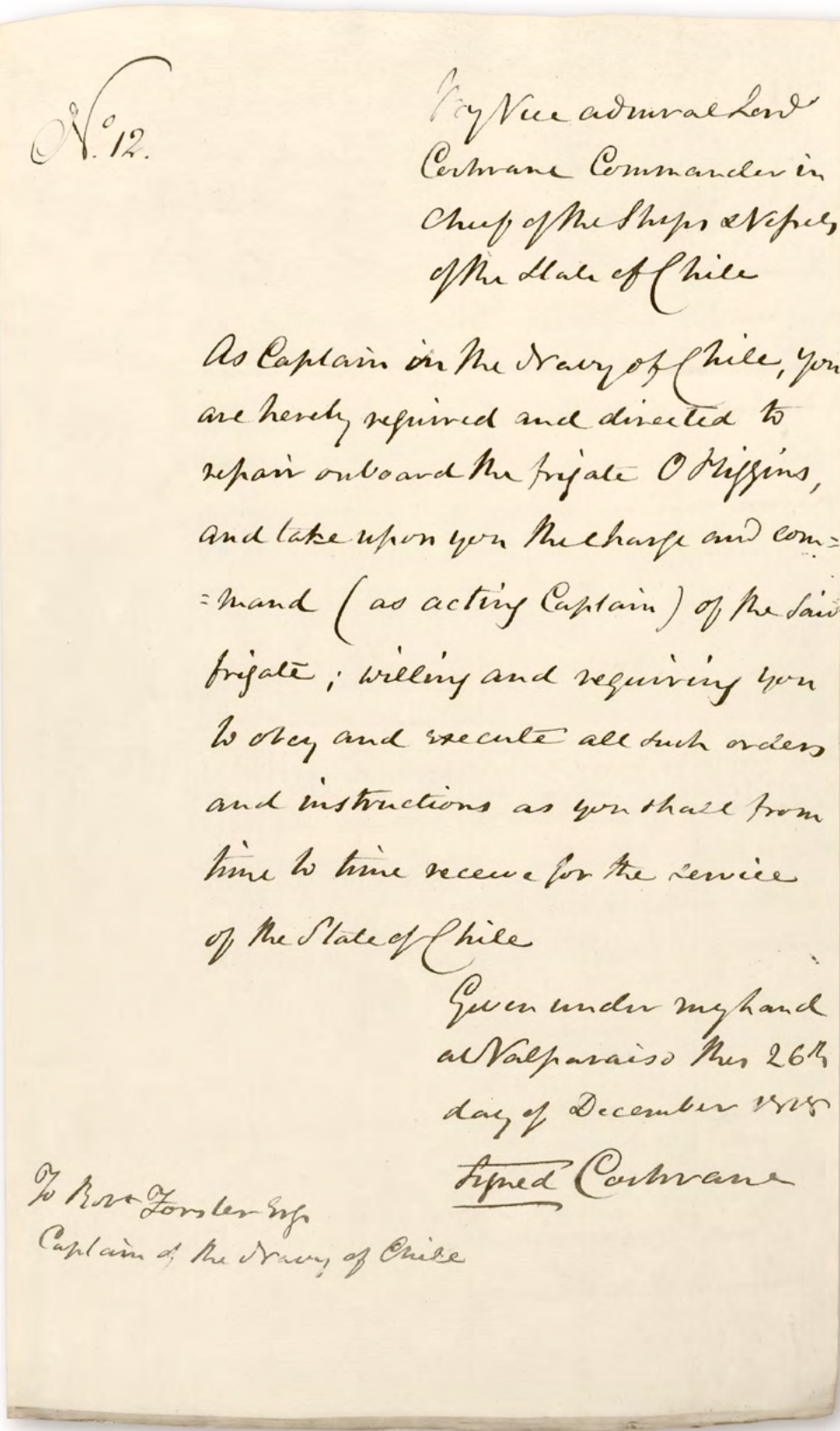
Los rumores del zarpe del Callao de las fragatas realistas *Esmeralda* y *Venganza* provocaron inquietud, debido a la posibilidad de que su destino fuese Talcahuano. Ante esta nueva amenaza, se adelantó el zarpe de los bergantines *Galvarino*, *Pueyrredón* y *Águila* con el fin de patrullar las aguas del virreinato, ya que el resto de las unidades aún no completaban su apresto.

Los denodados esfuerzos de Cochrane y del gobernador de Valparaíso, Luis de la Cruz, que tenía órdenes del gobierno de satisfacer las necesidades de la Escuadra, no lograron solucionar plenamente las deficiencias observadas, lo que tendría negativas consecuencias en la primera salida al mar de esta fuerza. Pese a todas las dificultades y urgido por el gobierno, Cochrane aceleró los preparativos y declaró que la primera división bajo su mando directo, compuesta por las fragatas *O'Higgins* y *Lautaro*, el navío *San Martín* y la corbeta *Chacabuco*, se encontraba lista para emprender operaciones⁸¹.

La incorporación del vicealmirante Cochrane y la activación de la Escuadra para comenzar sus campañas son logros de primera magnitud en un país que carecía de recursos financieros y marítimos. Esta es la meritoria obra del general Bernardo O'Higgins y sus colaboradores, José Ignacio Zenteno, Manuel Blanco Encalada y Luis de la Cruz, por nombrar sólo a algunos. Venciendo innumerables obstáculos, habían creado un poder naval que disputaría y luego obtendría el necesario control del mar.

► Carta de lord Cochrane a Robert Forster ordenando que asuma el mando de la fragata *O'Higgins*, Valparaíso, diciembre de 1818. Colección Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Marina, Santiago.

▼ Taza de porcelana con la efigie de lord Cochrane. Inglaterra, ca. 1810. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.



LAS TRES CAMPAÑAS DE LA ESCUADRA AL MANDO DE COCHRANE

La primera de estas operaciones se inició el 14 de enero de 1819 y terminó el de 17 junio del mismo año. Las instrucciones del gobierno al comandante en jefe de la Escuadra establecían que se debía bloquear El Callao y otros puertos con el fin de que los buques realistas presentaran combate⁸². Tras su derrota, el ejército liberaría Perú y terminaría con la amenaza que representaba el virreinato para la independencia de Chile y las Provincias Unidas.

El cumplimiento de la misión experimentó grandes dificultades debido a la referida indisciplina tanto de algunos oficiales como de la gente de mar. El comandante en jefe, secundado por el contraalmirante Blanco Encalada, logró superar la crisis y hacerse a la mar con la primera división bajo su mando directo, con la fragata *O'Higgins* como buque insignia⁸³.

Las operaciones iniciales en aguas peruanas no fueron grandes éxitos. Hubo combates con los fuertes del Callao y se ocupó la isla San Lorenzo, donde se repararon algunos buques y se prepararon explosivos⁸⁴, a la vez que se estableció el bloqueo del puerto.

Sin embargo, ni estas acciones ni el apresamiento de algunas naves mercantes realistas lograron que los buques de guerra al servicio del virrey salieran a presentar combate⁸⁵. En varias ocasiones los planes de Cochrane para atacar los buques fondeados al amparo de los fuertes fueron frustrados por la niebla o la falta de viento hasta que, finalmente, el bloqueo fue dejado a cargo de la corbeta *Chacabuco*, mientras el resto de los buques se dirigió a Huacho a reabastecerse de víveres, agua y leña. Pocos días después, arribó la división al mando de Blanco Encalada, lo que permitió una reorganización de la Escuadra.

La primera división operaría en el norte de Perú en procura de realizar apresamientos e incursiones contra los puertos. Con estas acciones, se esperaba obtener los recursos financieros necesarios para sostener las operaciones e incentivar mediante proclamas los sentimientos independentistas de los peruanos. Pero esta primera campaña no obtuvo grandes éxitos porque se desarrolló a gran distancia de Chile en medio de las descritas dificultades. El supuesto de que la sola presencia de la Escuadra llevaría a la creación de un



movimiento independentista en Perú no resultó, y de hecho los apresamientos y las incursiones contra los puertos provocaron roces con los intereses de países neutrales. Sin embargo, la lección obtenida permitió la planificación de una segunda campaña.

La experiencia de guerra de Cochrane le indicaba que un arma eficaz para enfrentar fortificaciones como las del Callao eran los cohetes Congreve. Debido a esto, antes de su viaje a Chile se contrató al teniente coronel James Charles y a dos técnicos con experiencia en esta materia, además de adquirir los materiales necesarios para fabricar los cohetes, pero el buque que los traía naufragó y se debió repetir la importación, lo que retrasó el proceso.

La preparación de una nueva campaña se aceleró cuando se conoció en Chile la noticia de que había zarpado de Cádiz una fuerza naval el 10 de mayo de 1819. Así, el 12 de septiembre de 1819, la Escuadra zarpó al mando del vicealmirante Thomas Alexander Cochrane con las fragatas *O'Higgins* y *Lautaro*, el navío *San Martín*, la corbeta *Independencia*, los bergantines *Galvarino*, *Araucano* y *Pueyrredón* y la goleta *Moctezuma*. La fuerza naval llevaría, además, los buques apresados *Victoria* y *Jerezana* para ser empleados como brulotes. El bergantín *Araucano* zarparía más tarde, llevando las comunicaciones finales del gobierno y los pertrechos disponibles a última hora.



Muelle y dársena del puerto del Callao. Litografía de autor anónimo. En: Lima: o, *Sketches of the capital of Peru*. Obra de Manuel Atanasio Fuentes publicada por Trubner y Co., Londres, 1866. Colección Repositorio Institucional Pontificia Universidad Católica del Perú. En su condición de principal puerto del Pacífico Sur, El Callao fue en tiempos virreinales el principal apostadero naval hispano de la época. Por ello, la guerra de la Independencia trajo consigo que el tráfico mercante desde y hacia El Callao fuese un objetivo primordial de las naves del bando independentista que operaban desde Chile.



La Escuadra libertadora. Pintura de Horacio García, Chile, 1933. Colección Banco de Chile, Santiago.



El 29 de septiembre la Escuadra se hallaba nuevamente frente al Callao, donde el virrey contaba con una fuerza naval que podría haber tenido éxito (fragatas *Venganza* y *Esmeralda*, corbeta *Sebastiana*, bergantines *Pezuela* y *Maipú* y mercantes armados *Cleopatra*, *Trujillana* y *Resolución*, además de treinta lanchas cañoneras), pero prefirió mantenerla bajo la protección de los fuertes a la espera de la llegada de la flotilla española. A Cochrane no le quedó otro recurso que iniciar un ataque con brulotes y cohetes incendiarios y explosivos Congreve el 1 de octubre de 1819, aunque sin el resultado esperado. Algunos cohetes reventaban en el aire y otros seguían una trayectoria errática al perder la vara o cola que debía estabilizarlos. Apenas uno de cada seis daba en el blanco. El 3 de octubre se realizó un segundo ataque después de intentar corregir algunos defectos en los cohetes y lanzadores, pero los resultados tampoco fueron decisivos. Dos días más tarde se realizó un postrer ataque con los mismos resultados desfavorables⁸⁷.

Como los víveres se fueron agotando, se resolvió atacar Pisco el 7 de noviembre con el fin de obtenerlos. El desembarco fue exitoso, pero en los combates en tierra resultó muerto el comandante Charles, que estaba al mando de los infantes de Marina⁸⁸. Por su parte, Cochrane

▲
Puerto de Valparaíso. Pintura de Juan Mauricio Rugendas, Valparaíso, 1844. Colección Museo Municipal de Bellas Artes Palacio Baburizza, Valparaíso. En 1831, Rugendas viajó al continente americano, cuya cultura le interesaba especialmente. Durante su estadía en Chile, fue autor de numerosas pinturas costumbristas y colaboró con Claudio Gay en la ilustración de dibujos naturalistas, de tipos y costumbres, así como de paisajes del país. En 1839 instaló un taller en Valparaíso y en 1842 abandonó el país.

►
Valparaiso Bay / Bahía de Valparaíso. Grabado de C. Roworth. En: *Travels in South America during the years 1819-20-21*. Publicado por Alexander Caldcleugh con el impresor John Murray, Londres, 1825. Colección Biblioteca Nacional, Santiago. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile. Caldcleugh se embarcó desde Gran Bretaña en 1819 para Río de Janeiro, desde donde viajó a Uruguay, Argentina y Chile. Durante sus viajes por América del Sur mantuvo un diario detallado que le sirvió de base para su libro, que contiene no sólo experiencias personales, sino también información histórica, geográfica, estadística y comercial.

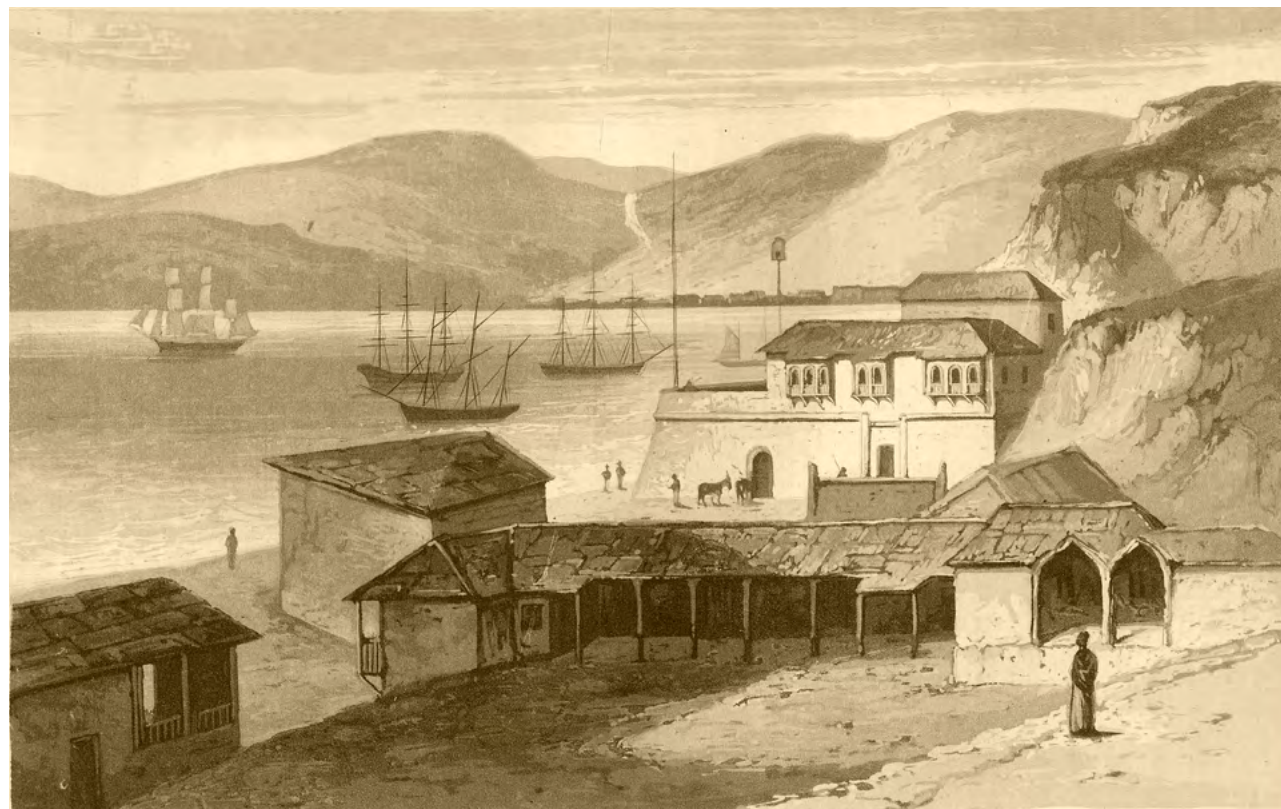
recaló con sus buques en Santa el 14 de noviembre para conseguir víveres. Desde allí despachó hacia Valparaíso una división al mando de Blanco que conducía a heridos y enfermos, mientras que con el resto de los buques emprendía una operación en el río Guayas (Ecuador) en la que esperaba capturar la fragata *Prueba*. No la encontró, pero detectó la presencia de las fragatas mercantes armadas *Águila* y *Begoña*, que fueron abandonadas por sus tripulaciones. Este apresamiento permitió renovar el armamento de la fragata *Lautaro* y hacerse con dos buenos buques⁸⁹.

Como esta campaña no había dado los resultados esperados, Cochrane decidió realizar una operación que demostrara las capacidades de la fuerza a su mando. Ideó asaltar la plaza fortificada de Valdivia y Corral que, junto a Chiloé, constituían buenos puertos de recalada para los buques realistas que ingresaban al océano Pacífico. Los distintos fuertes y baterías de la bahía de Corral sumaban 118 cañones y la guarnición total estaba compuesta por mil quinientos hombres.

De ese modo, la fragata *O'Higgins*, buque insignia de la Escuadra, recaló en Corral el 18 de enero de 1820 con

pabellón español, simulando ser la fragata *Prueba*. Mediante este ardido logró apresar al práctico y a cuatro soldados, con los que inició un reconocimiento de las fortificaciones. Cuando el gobernador de Valdivia se dio cuenta del engaño ya era tarde y la fragata chilena se alejaba para tratar de apresar el bergantín *Potrillo* que, según las informaciones obtenidas de los prisioneros, arribaría desarmado, trayendo pertrechos y dinero para pagar el sueldo de la guarnición. Dos días después, llegó dicho bergantín, que finalmente resultó apresado y enviado a Valparaíso⁹⁰.

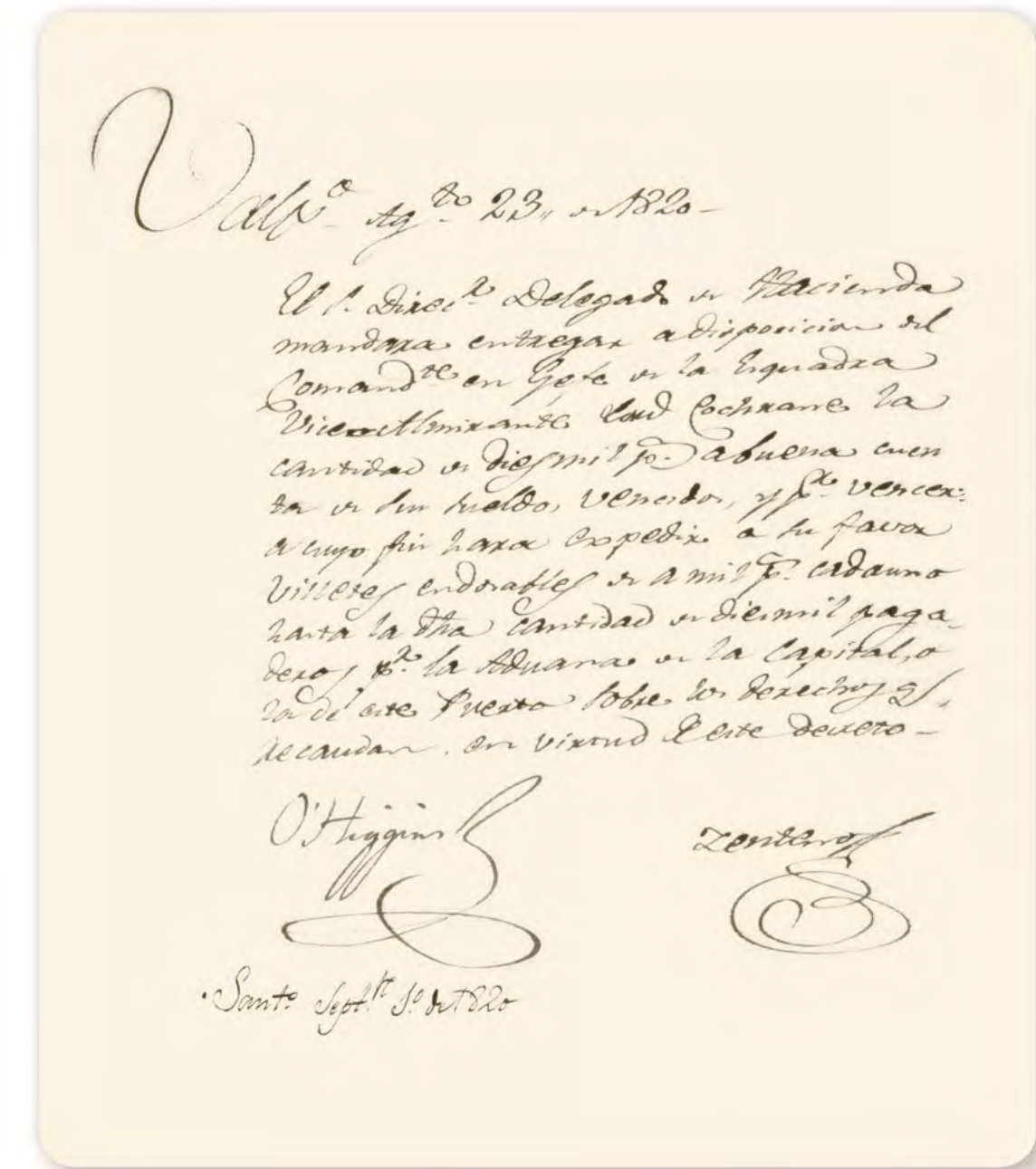
Cochrane recaló en Talcahuano, donde el coronel Ramón Freire Serrano, jefe militar de la provincia, le proporcionó doscientos cincuenta soldados para asaltar los fuertes de Corral. El 3 de febrero comenzó el ataque: los fuertes y baterías fueron capturados uno por uno hasta que al día siguiente las tropas fueron embarcadas nuevamente para realizar el asalto a las fortificaciones ubicadas en la isla Mancera y en ambas riberas de la desembocadura del río Valdivia, apoyadas por la artillería de los buques. A esto se sumó el ingreso en la bahía de la fragata *O'Higgins*, lo que provocó la desmoralización de los defensores y la victoria final⁹¹.



Cochrane regresó a Valparaíso, donde la Escuadra fue objeto de homenajes⁹². La segunda campaña del almirante al mando de la Escuadra, desarrollada a lo largo de trece meses (de enero de 1819 a febrero de 1820), no logró el propósito final, que era obtener un adecuado control del mar en el virreinato y permitir la constitución de un Perú independiente. Los cohetes Congreve fabricados en Chile, el arma con que Cochrane pensaba doblegar la voluntad de lucha en El Callao y obligar a la Escuadra realista a presentar combate, habían fracasado por defectos en su fabricación, confiada a prisioneros españoles en Valparaíso. Sin embargo, la Escuadra

chilena había logrado causar grandes perjuicios al comercio marítimo realista a través del bloqueo y el apresamiento de buques. Su éxito más importante había sido la toma de Corral y Valdivia, primera operación conjunta de la Armada y el Ejército de la naciente república.

Las dos campañas de la Escuadra chilena en Perú habían demostrado que era posible proyectar una fuerza militar sobre el territorio del virreinato bloqueando El Callao, ya que se había comprobado la escasa voluntad para emplear sus fuerzas navales fuera del área protegida por los fuertes.



De ese modo, comenzaron los intensos preparativos de la tercera campaña, cuyo costo total debió ser asumido por el Estado chileno con gran esfuerzo. El general José de San Martín fue designado comandante en jefe de esta fuerza conjunta que actuaría bajo el pabellón chileno, mientras que Cochrane se mantendría al mando de la Escuadra, subordinado al general argentino⁹³. Ambos recibirían oportunamente instrucciones del gobierno.

El zarpe de la Escuadra se produjo el 20 de agosto de 1820⁹⁴. El primer desembarco se realizó en Paracas, mientras la Escuadra bloqueaba El Callao, puerto al que ingresó por el paso más estrecho ubicado entre la isla San Lorenzo y tierra firme, evidenciando destreza náutica.

La Escuadra operó fuera de Chile hasta 1822 cumpliendo diversas misiones. Bloqueó puertos, dio protección a los transportes de traslado de partes del ejército, capturó numerosas presas y fue debilitando la fuerza naval virreinal. Un hecho destacado de esta campaña fue el apresamiento de la fragata *Esmeralda* el 5 de noviembre de 1820. El asalto nocturno del buque, que estaba protegido por los fuertes y una barrera flotante, se realizó con ciento sesenta hombres, todos voluntarios, y fue conducido por el almirante en persona. Utilizando el factor sorpresa, se apoderaron de la fragata realista mediante una intensa lucha en la cual Cochrane resultó herido.

◀
Carta de O'Higgins y Zenteno ordenando la entrega de recursos a lord Cochrane. Santiago, septiembre de 1820.
Colección privada.

►
Ignacio Zenteno. Litografía de Narciso Desmadryl.
En: *Galería Nacional o Colección de Biografías i Retratos de Hombres Célebres de Chile*. Publicado por Desmadryl en la Imprenta Chilena, Santiago, 1854. Colección Museo Regional de Rancagua.

El buque pudo ser sacado pese al intenso fuego de los fuertes, que cesó cuando se encendieron a bordo luces similares a las de las naves neutrales, con lo cual fue imposible identificarlo. Esta fragata, de gran valor, fue incorporada a la Escuadra chilena con el nombre de *Valdivia*⁹⁵ y su captura tuvo graves repercusiones entre los realistas porque su poder naval quedó drásticamente reducido.

Tras lograr el propósito de poner fin a la existencia de una Escuadra realista que desde Perú pudiese amenazar la independencia de Chile, los buques de la fuerza comandada por Cochrane comenzaron a arribar a Valparaíso a mediados de 1822.



El almirante recaló el 22 de junio y en los meses restantes dio cuenta de las operaciones realizadas y de sus conflictos con el general San Martín. Los problemas políticos del gobierno del general O'Higgins se fueron agudizando en el transcurso de ese año y sus opositores trataron de involucrar a Cochrane, lo que llevó al marino británico a renunciar a su cargo y aceptar una oferta de Brasil para mandar sus fuerzas navales, abandonando Chile el 17 de enero de 1823.

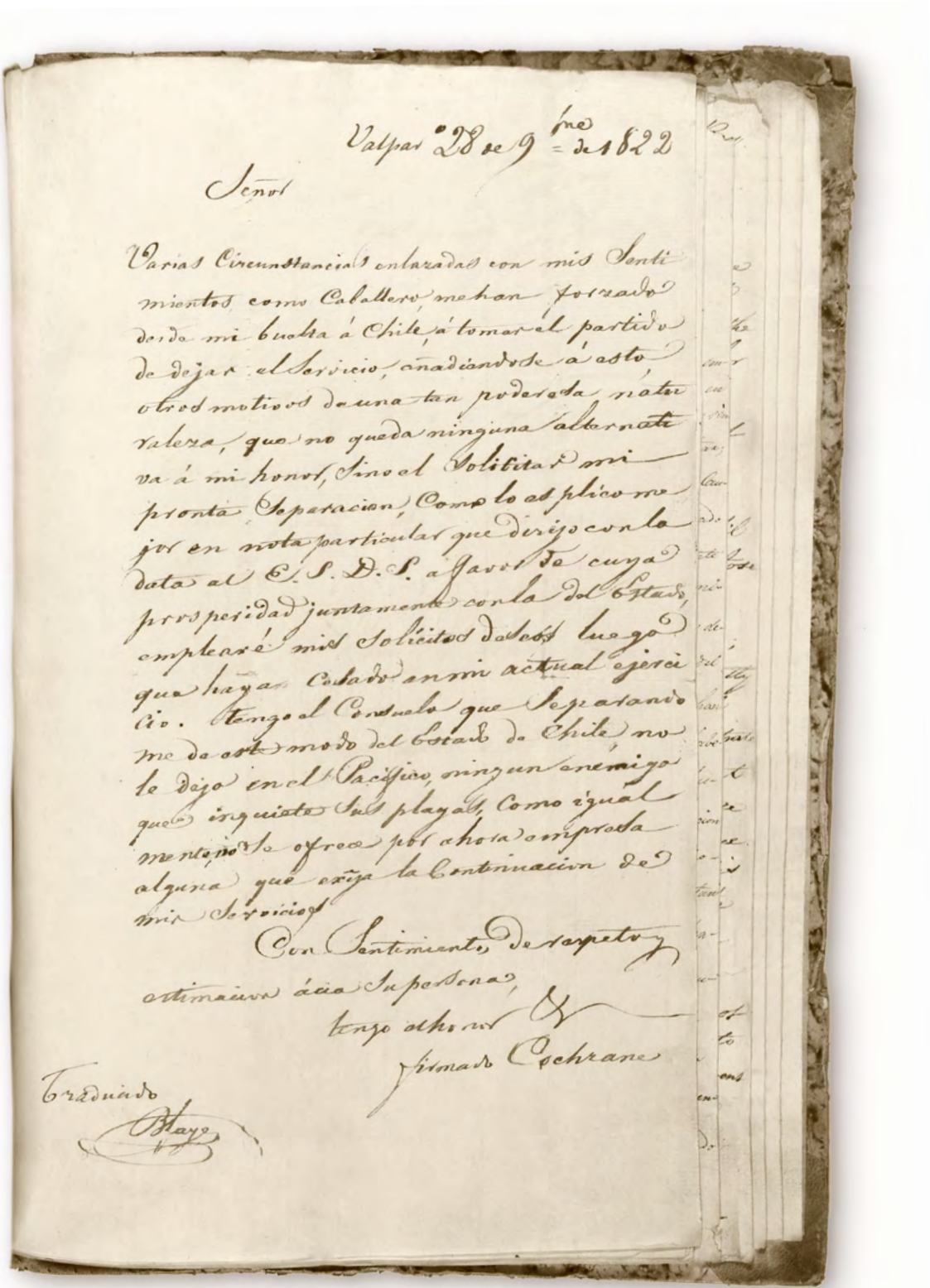
La obra de Cochrane al mando de la Escuadra fue fundacional. Su apego a la acción ofensiva y audaz creó una escuela o forma de actuar que perduraría durante el resto del siglo en los conflictos en que esta fuerza naval se vio envuelta y representa un desafío para las generaciones posteriores. Los conceptos estratégicos desarrollados en los tiempos de O'Higgins y Cochrane se incorporaron al acervo profesional de la Armada de Chile. Su alejamiento y la caída del gobierno de O'Higgins el 28 de enero de 1823 constituyeron un retroceso en el proceso de la independencia porque existían graves asuntos no resueltos, como dar término al virreinato y eliminar la presencia realista en Chiloé.

Lo primero fue resuelto después de que el general San Martín abandonara Perú, quedando la lucha contra el virrey a cargo del general Simón Bolívar. Su

ejército, formado por tropas colombianas y peruanas más el resto de las fuerzas argentinas y chilenas que San Martín había llevado a Perú, logró la victoria final en la batalla de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824. Las fuerzas navales chilenas apoyaron este último esfuerzo por consolidar la independencia.

Por otra parte, la campaña que lograría la liberación de Chiloé fue emprendida por el general Ramón Freire Serrano, entonces director supremo. Los buques de transporte fueron escoltados por la Escuadra al mando del almirante Blanco Encalada, fuerza que fue empleada en proporcionar fuego de apoyo y en apresar las lanchas cañoneras realistas que después serían usadas en el asalto final a Ancud, ejecutado el 14 de enero de 1826. La incorporación de Chiloé a Chile quedó plasmada en el tratado de Tantauco del 18 de febrero de 1826.

Con esta última campaña se cierra el período fundacional de la Armada de Chile. Su creación, durante el gobierno del general O'Higgins, representó una de las tareas más importantes emprendidas por el Estado chileno a lo largo de su historia, debido a que constituyó un factor importante para su consolidación y a que dio vida a una de las instituciones fundamentales de una república asentada en una realidad geográfica eminentemente marítima. ∞



◀ Carta de lord Cochrane a Bernardo O'Higgins informándole de que pone fin a sus servicios para el Estado de Chile, Valparaíso, 1822. Colección Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Marina, Santiago.

► La conquista de Chiloé. Pintura de Víctor Hugo Aguirre, Chile, 1987. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso. Chiloé se integra a la república de Chile tras las batallas de Pudeto y Bellavista, cuando en 1826 se firmó el tratado de Tantauco, que puso fin a la guerra de la Independencia y además incorporó el archipiélago a la naciente república.



Captura de la Esmeralda.
 Pintura de Ernest Charton basada
 en un original de Carlos Wood.
 Valparaíso, hacia 1848.
 Colección Banco de Chile, Santiago.
 La escena muestra la captura de la
 fragata española *Esmeralda* en el
 puerto del Callao el 6 de noviembre
 de 1820 por la Escuadra al mando de
 lord Cochrane. La toma se hizo de
 noche y empleando las tácticas de
 sorpresa del almirante británico.

LOS FUNDADORES:

ALMIRANTES BLANCO Y COCHRANE

Después de la batalla de Maipú, la guerra de la Independencia adoptó un carácter eminentemente marítimo: quien venciera en el mar tendría mejores opciones de vencer en tierra.

GUSTAVO JORDÁN ASTABURUAGA

La Escuadra desarrolló una estrategia ofensiva moderna, haciendo un uso extensivo de la sorpresa y de la movilidad que otorga el poder naval, en contraposición a la estrategia española, de carácter defensivo y estático. En ese sentido, las cualidades de mando y liderazgo demostradas por los dos almirantes que comandaron la Escuadra, Blanco y Cochrane, venciendo enormes dificultades y carencias, fueron cruciales en los éxitos alcanzados, triunfando ante la tercera potencia naval mundial de la época.

En octubre de 1818, la Escuadra zarpó por primera vez al mando de Blanco Encalada a capturar a la fragata *María Isabel* y su convoy, logrando una de las victorias más famosas de nuestra historia. A contar de 1819, Cochrane continuó la ofensiva naval intentando, sin éxito, destruir a la Escuadra enemiga en dos campañas navales sucesivas, aunque sí consiguió bloquearla en El Callao, permitiendo el libre uso del mar para invadir Perú.

En Corral y Valdivia se desarrolló una de las operaciones anfibias más trascendentes de la Escuadra. De un solo golpe y con reducidas fuerzas, se capturó la principal base naval española existente al sur del Callao, considerada invulnerable.

El asalto a la *Esmeralda* en El Callao constituyó un golpe mortal a la Escuadra española. Mediante esta acción sorpresiva nocturna liderada por Cochrane, en sólo quince minutos fue capturada la fragata. Así, en 1822 dejó de existir el poder naval español en el océano Pacífico suroriental gracias a la acción ofensiva de la Escuadra Nacional.

Cochrane debe ser considerado un maestro de la estrategia. Utilizaba la sorpresa mediante tácticas inesperadas, ejecutadas a un alto ritmo operacional que generaba el pánico en el enemigo, lo que le permitía triunfar al mínimo costo.

En la guerra de la Independencia, los almirantes Blanco y Cochrane forjaron el lema de «Vencer o Morir», marcando el devenir de la Marina de Chile por los dos siglos siguientes. ~



Manuel Blanco Encalada. Litografía de Narciso Desmadryl.
En: *Galería Nacional o Colección de Biografías i Retratos de Hombres Célebres de Chile.* Publicado por Desmadryl en la Imprenta Chilena, Santiago, 1854. Colección Biblioteca Nacional, Santiago. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile.
Manuel Blanco Encalada, aunque sólo estuvo en la Presidencia de Chile durante dos meses en 1826, pasó a la historia por ser el primer gobernante en tener el título de Presidente de Chile.



Lord Cochrane, conde de Dundonald. Litografía de Narciso Desmadryl.
En: *Galería Nacional o Colección de Biografías i Retratos de Hombres Célebres de Chile.* Publicado por Desmadryl en la Imprenta Chilena, Santiago, 1854. Colección Museo Regional de Rancagua.
A lo largo de su vida, el marino británico Thomas Alexander Cochrane luchó por la libertad de cuatro naciones: Chile, Perú, Brasil y Grecia. En Chile se le ofreció hacerse cargo de la Escuadra Nacional con la misión de apoyar desde el mar la campaña contra las fuerzas españolas acantonadas en el Perú.



1830-1866

UN PERÍODO POCO CONOCIDO EN LA HISTORIA DE LA ESCUADRA

GONZALO SERRANO DEL POZO

E. Chantón. Valparaíso 1857-1863

En el período de 1830 a 1866 los Estados estaban, unos más que otros, en una etapa de conformación y definición política. Mientras que en Chile se había consolidado el proyecto conservador guiado por Diego Portales, Perú vivía una lucha de caudillos y Bolivia crecía bajo la égida del mariscal Andrés Santa Cruz. La confusión que aún se experimentaba en esta etapa de construcción de naciones y estados explica, por ejemplo, la participación de chilenos a favor de Santa Cruz y de peruanos a favor del lado chileno, circunstancia que se replicaría en la conformación de las escuadras: ante la escasez de elementos locales capacitados para la conducción y mando de las fuerzas, hubo que recurrir a extranjeros para su dirección. En el caso de Chile se optó por Roberto Simpson, de nacionalidad inglesa pero ya avecindado en el país, mientras que la Confederación contrató al marino francés Juan Blanchet.

Desde que Chile y Perú alcanzaron la independencia, comenzó entre ambos una competencia por tener el principal puerto del Pacífico sur. El Callao corría con ventaja por la importancia que le habían dado los españoles; sin embargo, los problemas de organización política favorecían a Valparaíso. De hecho, durante su estancia en Perú, Diego Portales se dio cuenta de que era fundamental tener un gobierno autoritario para poder crecer económicamente y, en efecto, una vez que los conservadores llegaron al poder, después del triunfo de Lircay, Valparaíso se transformó en una dura competencia para El Callao.

Esta rivalidad provocó los primeros conflictos comerciales. En 1832 Perú aumentó el impuesto al trigo chileno y en respuesta, Chile hizo crecer los aranceles al azúcar proveniente de Perú. Ante esta medida, los peruanos hicieron extensible el gravamen a todo lo que procediera de los almacenes portuarios chilenos.

El problema pareció encontrar solución en 1835, cuando ambos países firmaron un tratado de amistad, comercio y navegación. Sin embargo, las luchas internas que se desarrollaban en Perú acabaron con el gobierno de Felipe Salaverry, con quien Chile había firmado el acuerdo. En vez de continuar la política de su antecesor, el nuevo mandatario, Luis José Orbegoso, consideró una traición haber negociado con quien veía como una abierta competencia.

Valparaíso. Pintura de Ernest Charton , 1863. Colección privada.
Esta obra fue pintada con anterioridad al bombardeo de 1866, puesto que se aprecian los almacenes francos intactos.

Diego Portales. Pintura de Camilo Domeniconi, Santiago, 1837. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.
Enrique Bunster afirma en sus *Crónicas Portalianas* (Editorial del Pacífico, 1977):
«Era de índole pícara, risueño entre los amigos, dicharachero, bromista, zumbón y mal hablado: la antítesis del pavo real que ha solido campear en nuestra arena política. De su persona, sin embargo, emanaba una misteriosa corriente de sugestión».





Muelle de Valparaíso. Dibujo de Carlos Wood, Valparaíso, 1832. Colección Club Naval de Valparaíso.



Valparaíso después del temporal. Dibujo de Carlos Wood, Valparaíso, 1828. Colección Club Naval de Valparaíso. El pintor británico llegó a Valparaíso en enero de 1819. Wood describe así la ciudad: «Está asentada al pie de unos cerros escarpados y estériles que circundan la bahía, que es de muy pobre aspecto. Las casas son de un solo piso y las ventanas no tienen vidrios. Los muebles, además de escasos, son de lo más primitivo, por su hechura y materiales. Las clases inferiores se visten como los españoles, en general, muy pobremente. En cambio los víveres y, principalmente las frutas y legumbres, son excelentes».

Esta crisis política de Perú fue aprovechada por el boliviano Andrés Santa Cruz, mariscal que había logrado ordenar Bolivia. De gran carisma y con la ayuda de un ejército poderoso, fue proclamado protector de Perú en el año 1836, dando paso a la conformación de la llamada Confederación Perú-Boliviana. Diego Portales consideró que esta alianza desequilibraba la competencia entre Valparaíso y El Callao, tal como queda estipulado en una de sus cartas más famosas, en la que señala al almirante Manuel Blanco Encalada:

La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América. Por su extensión geográfica; por su mayor población blanca; por las riquezas conjuntas del Perú y Bolivia, apenas explotadas ahora; por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico, arrebatándonoslo¹.

Junto con esto, el ministro entregaba algunas claves de cómo había que actuar frente al adversario:

Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico; esta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre.

Esta frase claramente resume la visión de empleo del poder naval y ha sido conservada desde entonces por la Marina, incluso en letras de bronce en las dependencias de la Academia de Guerra Naval.

La fuerza naval peruana durante el gobierno de Salaverry estaba comandada por dos chilenos: los capitanes de navío Juan Iladoy y Carlos Ambrosio García del Postigo, a los que se sumó el capitán de corbeta José María Salcedo, a cargo de la goleta *Peruviana* (y a quien, tiempo después, se encomendó la tarea de llevar el recién terminado blindado *Huáscar* de Inglaterra a Perú). En su posterior mandato, Orbegoso compró el *Santa Cruz*, el bergantín que bautizó con su mismo nombre y la goleta *Yanacocha*, además de llevar a cabo una «limpieza» de oficiales peligrosos, eliminando a los contraalmirantes y vicealmirantes y reemplazándolos por generales del ejército. Esta situación resultó de gran relevancia para la guerra, pues por un lado permitió a la Escuadra chilena obtener valiosas unidades y por otro explica las dificultades de Santa Cruz en poder equipar y tripular una Escuadra efectiva.

A pesar de esta *razzia*, el mariscal Santa Cruz entendió la importancia de tener una flota para disputar el



control del mar y consiguió \$300.000 pesos para igualar el poder de la Confederación al de Chile. Esto permitió la compra del mercante francés *Casimir Ferrier*, adquirido por \$45.000 pesos y rebautizado como *Socobaya*. También se ofreció al almirante Guillermo Brown, distinguido veterano de la guerra de la Independencia en el Río de la Plata, el mando de la fuerza por un salario de \$8.000 pesos y una recompensa de \$25.000 si llegaba a destruir la Armada chilena y hacerse con el control del Pacífico, pero a Brown no le interesó².

Frente a esta situación, en noviembre de 1836 se nombró comandante general de la Marina peruana a un oficial de caballería, el coronel Salvador Soyer, quien al aceptar confesaba no tener conocimiento del cargo. Unos meses más tarde informó del mal estado de los buques de guerra, cuyas tripulaciones carecían de vestuario y oficiales. Además, en esa época era costumbre alquilar a particulares las naves en desarme. Fue así como Orbegoso había rematado la fragata *Monteagudo* y el bergantín *Orbegoso* a la firma española Torres Quiroga por \$8.000 pesos anuales.³ El uso comercial de estos buques, unido a la baja prioridad de su mantenimiento, mostraba una muy pobre apreciación de las consecuencias del poder naval para Perú, en contraste con el caso chileno, en el que al menos el ministro Portales comprendía cabalmente la relevancia del control del mar y de los instrumentos con los cuales conseguirlo y ejercerlo.

LA EXPEDICIÓN DE FREIRE

Mientras los proyectos políticos y económicos de la Confederación y de Chile comenzaban a colisionar, el general chileno Ramón Freire organizó una expedición a Chiloé con el objetivo de generar una sublevación en contra del gobierno conservador del general José Joaquín Prieto. Freire, supuestamente apoyado por Santa Cruz, arrendó el bergantín *Orbegoso* y la fragata *Monteagudo*; sin embargo, todo se vino abajo cuando la tripulación de la *Monteagudo* se rebeló y desvió su rumbo a Valparaíso, donde preparó una celada contra los revolucionarios que sorprendió a Freire y a sus seguidores. El general fue condenado a muerte, aunque finalmente la pena fue conmutada por el exilio a Sydney, Australia.

El resultado de la fracasada expedición fue muy favorable para el gobierno chileno, pues detuvo a un conspirador y sumó dos buques a su pequeña Escuadra, que hacia 1836 estaba conformada solamente por la goleta *Colocolo*⁴ y el bergantín *Aquiles*⁵. Además, el incidente fue la excusa perfecta para emprender una acción ofensiva contra la Confederación.

A su vez, el Congreso chileno autorizó al presidente a destinar \$400.000 pesos para aumentar su fuerza naval a dos fragatas, dos corbetas, un bergantín y una goleta por medio de la ley del 16 de agosto de 1836. La suma se consiguió, en gran parte, por medio de un préstamo: \$200.000 pesos divididos en cuatrocientas acciones de \$500 pesos cada una, asignando al capital el interés del 4% y un fondo de amortización correspondiente a la décima parte del capital prestado. Los comerciantes aportaron parte de estos fondos debido al temor que tenían de que la Confederación, por intermedio del puerto de Arica, rompiese el monopolio de Valparaíso⁶.

Mientras se desarrollaba la mencionada expedición de Freire, el 13 de agosto de 1836 el gobierno ordenó una acción marítima a las costas peruanas al mando de Victorino Garrido. El bergantín *Aquiles* se dirigió al Callao y la goleta *Colocolo*, a Arica e Islay. El 21 de agosto Pedro Angulo, con cinco botes y ochenta hombres, se apoderó por sorpresa de los bergantines *Arequipaño* y *Congreso* y de la goleta *Peruviana* para evitar posibles nuevas intervenciones de Santa Cruz en Chile. De estos tres barcos sólo llegaron al país dos por los problemas que tuvo el bergantín *Congreso* para avanzar. La acción para

Chile fue perfecta, sobre todo tomando en cuenta que no hubo bajas.

La reacción de Santa Cruz no se hizo esperar. Presa de la indignación, tomó prisionero al encargado de negocios de Chile en Perú, Ventura Lavalle, a quien liberó al llegar a un acuerdo con Garrido para que ninguna de las potencias aumentara sus fuerzas navales en un plazo determinado.

Las negociaciones entre Garrido y Santa Cruz no dejaron conforme a Portales, que quería la disolución de la Confederación. Sin embargo, sus expectativas contrastaban con la situación en que se encontraba la Armada. Las cartas de Portales al almirante Blanco Encalada demuestran su preocupación por el estado de la flota y la posibilidad de que, «por una de aquellas rarezas que no pueden preverse», el *Aquiles* quedara en manos confederadas. Por esta razón, el ministro conminaba a actuar de manera expedita: «Es preciso no dar tiempo a que en el Perú se aumenten las fuerzas marítimas, pues con la compra de otro buque regular sobre el *Aquiles*, *Libeola*, el *Congreso*, *Santa Cruz*, etc., nos pondrían en problema de resultado»⁷. También preocupaba al ministro la falta de oficiales⁸ y marineros, por lo que propuso la medida extraordinaria de destinar a ciento cincuenta reclutas del archipiélago de Chiloé al servicio de la Escuadra, y que de ellos se escogiera a los cien mejores para formar parte de la infantería⁹.

En ese momento el ministro envió una nueva misión para exigir al mariscal Santa Cruz la disolución de la Confederación. No obstante, Santa Cruz, confiando en sus fuerzas, escribió a su ministro plenipotenciario en Chile, Casimiro Olañeta, para comentarle la ineficacia del bloqueo chileno a cargo de Mariano Egaña:

*¿Qué mal puede hacernos? Robar algunas aldeas de pescadores y sembrar nuestras costas de los escritos de Pardo no puede compensar el sacrificio que está haciendo el gobierno de Chile para mantener esa flotilla, sacrificio que no puede sostener seis meses y que le traerá graves males. Negando nuestros mercados al comercio y a los frutos de Chile, y soltando media docena de corsarios, que nada nos cuestan, aniquilaremos su marina mercante y pondremos en consternación a todos los productores y al gobierno mismo, cuyos únicos recursos de aduana disminuirán considerablemente*¹⁰.

Ramón Freire.

Pintura de José Gil de Castro, Santiago, 1820.

Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

Gracias a la indumentaria, se puede inferir que el representado ocupaba el cargo de intendente de la provincia de Concepción. Ramón Freire participó desde las Provincias Unidas del Río de la Plata en la gesta de la independencia de Chile. En 1819 fue nombrado intendente de Concepción y en 1823 asumió el mando de la nación, aunque después fue deportado a Perú, de donde regresó en 1836.



D.^o Ramon Freire Oficial de la Legion de mérito. Coronel Gral. de los Ex^os. de la Patria del Estado de Chile: Coronel del Regimiento de Cazadores de la Escolta Directorial, Comand^{te} en Jefe del Ex^o. del Sud, y Gobernador Intendente de la Provincia de Concepcion. & & &

La apuesta de Santa Cruz era que una guerra sería insostenible desde el punto de vista económico, no sólo porque Chile no tenía los recursos para financiarla, sino tampoco los medios para su ejecución. A esto se sumaba, según su cálculo, la presión de los comerciantes y la necesidad de contar con los activos de la Aduana, principal fuente de ingresos del país, que terminarían por obligar al gobierno a abortar esta empresa.

En ese intertanto, la Escuadra chilena, al mando del francés Leoncio Señoret y el peruano Juan Manuel Uruga, intentó efectuar un bloqueo a una parte de las fuerzas confederadas que se encontraba en Guayaquil. Fueron tres meses (desde noviembre de 1836 hasta febrero de 1837) en que la Orbegoso y la Monteagudo intentaron complicar a la flota peruana, compuesta, entre otras, por las embarcaciones Congreso, Flor de Mar, Catalina y Limeña, pero sin mayores resultados hasta la entrega de la corbeta peruana *Libertad* a la Escuadra chilena el 8 de diciembre de 1836. En ese mismo mes, el Congreso chileno declaró la guerra a la Confederación Perú-Boliviana.



◀ Pedro Angulo. Pintura de H. Fabre. Colección Club Naval de Valparaíso. Veterano de las campañas de la Independencia, su actuación más destacada fue hacia finales de las mismas en 1825 cuando, hallándose cautivo a bordo del bergantín español *Aguiles*, en aguas de la Polinesia, sublevó a la tripulación y logró el control del buque, llevándolo a Valparaíso para ponerlo al servicio de Chile.

▶ Carta de Diego Portales a Ventura Lavalle, Santiago, diciembre de 1836. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital. Escrita en parte en clave por sustitución de letras, Portales conmina a Lavalle, representante de Chile en Ecuador, a exigir al gobierno ecuatoriano que se involucre y participe en la guerra para detener los afanes hegemónicos e imperialistas del mariscal Santa Cruz de Bolivia, que ya había logrado subyugar a Perú creando la Confederación Perú-Boliviana.

Santiago, Diciembre 27 de 1836.

Themasfayasmdeor kthexarjefkvefakmakre ayus
radunfalfllke me hace temer que la gthekof de qua yollm
kthefamamundr encuentre serin obstruulo ofpooyandk. Se ha
muo como dcomhcar. memoidahfthaxamakof de Chile, y
puedo asegurar a Vd. que sus fectofakofes se han originado
de vskthoxythaktreolechyoj xchacafakmonomaywedrony ce
ordkm, y a quienes el Gobierno distingue ciertamente con su
confianza, porque la merecen, y porque le prestan servicios úti
les, jearokfcamemamamemodamogexofnon yceemacexamfe
mear. fethaxamakofoma yceofmaxcedreco. Entre en estas
pequeñeces, porque ya Vd. sabe el influjo que tienen a veces
sobre las resoluciones mas importantes de los Gobiernos. Los
objetos de la remedk ofayonem. . ezyemakofdec ozgkphos
ar son los ceirceofmadobtkimfar.

Es una desgracia que el Gobierno Ecuatoriano haya
formado recientemente, segun parece, el proyecto de vender su
alianza a un precio que no estamos dispuestos a dar por ella,
como si para el Ecuador se tratase de defender una causa
ajena, y no los intereses jenerales de las republicas vecinas del
Peru, entre las cuales a ninguna amentara mayor peligro
que a la del Ecuador por parte del jeneral Santa Cruz. De
los Señaly orokfexemf oyadojafabkphos que habiendose

Don Juan Ventura Lavalle
Encargado de Negocios
de Chile en el Ecuador.

emboracado Chile en la guerra mientras el
Ecuador permanece en paz y buena armonia
con el Gobierno de Santa Cruz, debe darse a
este Estado alguna compensacion por el auxilio de sus armas,
argumento cuya fuerza me es imposible parir, pues no
tengo que la circunstancia de haber sido Chile provocado
primero, o la de haber mostrado mas celo que la otras repub
licas en la defensa comun, de algun derecho al Ecuador
para exigir remuneracion por sus esfuerzos en una causa
que antes miraba el mismo como mas suya que de Chile.
Si alcansa que los intereses politicos del Ecuador hayan
variado en estos ultimos meses, emyexacacexconyexomellmu
rojachkdrodewofcamomofoma. lmbonfflcalldotkxam
cumphf caymoxek. deomgencallmfpconyemfucoco smep
deak dthommdr jmatayceowvchekfs akum fethlmbmo
mphar omamokfsmundec olerode jmatkthoxy estekf
fmll kofega lltmoxacema Reas rojexofonw cofkheyojco.
lar comexyo. lmkfyfayknonymekd mdeopafomfscorh
yoacofon ozefronyced kxaxodexkdeu mchamexa rar
omvphar o kxmd ny lthull mpharofexomaprofoellmex
akfu ykthodes rar, y es regular que nadie mas vivan
mente donde omvshlmecongroyphkilly thgmdr ofkik
xhe frouffrdar ofxem omvmonofonyimac jceofomvnt
eyoxe a que nudo, es tambien cepemofadecor vthkredom
foma. byffadecor ofonem ofkomo fonyamexodoy odok
upkromz fthakrore. Cuantos noticos juxm m yceodroexco
def xceollmbin fofokfthk ofadkthmbl. lmkthoflmaexps
pmomf ofm m vceon yceowf x morkgeollmuyotm
dre of a mcurdoh xacaxmwhomaz ymedacaymdre
e omvshktr o deomfma jmemdowayk mceoyceohofed

a otra epoca, no lejano, en que los intereses y las afeciones na
turales de cada uno de los pueblos del Pacifico se tracen con
mas claridad y firmeza en nuestro horizonte politico. Vd. no
ignora cuanto ha trabajado Chile por estrechar sus relaciones
con las demas Republicas hispano-americanas, precisado a renun
ciar en parte a este objeto por la falta de correspondencia de los Estados
hermanos, no le ha abandonado del todo, y siempre que se le presenta
ocasion favorable, procurara ajustar a el su conducta.

He querido imponer a Vd. por menos de todo lo ocurrido
muchas fce. ufomel, para que pueda Vd. con mas facilidad
deot mfxacemokha jachk fcedk mtrémfco que vrok
frozex ofkthowero a ceomw ofell mbonfaykja kthoj
ardyl amfexowpkea fceaymoxekmpok fcechicaym
omvshlme. mfy samokhmddeca ymdreco f jfford
cuamfdeky jraemf akumfna mponare yofarofef thamny
omfoma. lltumyom enyfdere jy xceodoc om xcyfakam
joxammaz yceofom aywexomktho xceofw coto nyceof
unfarfekthofomfja cofmuycaam, en inteligencia de que
prefeririamos siempre myfthmcomz kurefsefek adreac
maner.

Comfobmon phexomfcedakcermukomam xjennit
mzromfja raddecarford memmasht kmdj rojpedke
kthekfdec xeforodaycaamzm akky rojceacox xceowp
como aroomo deexoy. Okmmekmflmarfcecaym drokhef
chear arpac amazg roarfecarphk cofkfyce oarjymfdekl
vthkthmdcobemv fexmshewacoy jofkthfsmny cexytkoa
mi xymazmacefegmo jexofmoxgfyce, como lo denotase
con ancia, ymfamamemohy, ulmedokkexam.

La tranquilidad interior de este pais se restablece, a
pesar de la hmsmdcar jcamakof que ha encontrado en el
Gobierno en un sakpyfney jachrony oellmymfllmdy
mamok czjearofymardedcomne mdmfx etmshamakof

y de la actividad de ciertos vofkoxymet voreofceofondr
Ambas cámaras han aprobado por unanimidad las
resoluciones del Manifiesto que les dirijio este Gobierno,
y que Vd. vera inserto en el ultimo numero del "San
cero" Tomamos grandes esperanzas de la esplorada asis
tencia de Buenos Aires, y se nos asegura por conductos
fidedignos que se hacen alli preparativos belicos de
muchoa magnitud, que no parece puedan tener otro obje
to. En cuanto a las demas noticias, me refiero a sus
datos poradios.

El Presidente me manda recomendar a Vd. la
mayor actividad y celo en el cumplimiento de los encar
gos que le dejo indicados.

Dios guarde a Vd.
Diego Portales

P. D.
28 de Diciembre.

Acompans a Vd. copia,
bajo los num.^{os} 1 y 2, de una comunicacion
que me ha dirijido el Ministro Plenipo
tenciario del Ecuador, y de la contestacion
que le he dado con esta fha. Vd. hara de
estos documentos el uso que le parezca conveniente

Otras
19 de Enero de 1837.
Presengo a Vd. que las copias que ahora
le acompans de la correspondencia con el Sr. Gornales, Ue.



Manuel Blanco Encalada.
Pintura de Arturo Kuhl, Chile, 1922.
Colección Club Naval de Valparaíso.

Durante las campañas de la Independencia, Blanco sirvió en las filas patriotas encabezando la exitosa campaña inicial de la Escuadra Nacional, en octubre de 1818. Luego sirvió a las órdenes del vicealmirante Thomas Cochrane y fue presidente de la república en 1826. En 1837 encabezó la primera expedición de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Entre 1847 y 1852 fue gobernador de Valparaíso, y entre 1853 y 1857, ministro de Chile en Francia, entre otros cargos públicos. En 1866 comandó brevemente la Escuadra aliada chileno-peruana, durante la guerra contra España.

Sable de Manuel Blanco Encalada.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

Fue confeccionado hacia 1840 y ostenta una dragona, accesorio que se fija a la empuñadura para asegurarla a la muñeca del oficial. La empuñadura posee un águila con una corona naval, siendo similar a la usada por los almirantes en la actualidad.



Una nueva fuerza naval compuesta por los bergantines *Aquiles* y *Orbegoso*, la fragata *Monteagudo*, la corbeta *Valparaíso*¹¹ y las goletas *Colocolo* y *Janequeo*¹² estuvo preparándose al mando del almirante Manuel Blanco Encalada durante aproximadamente un mes. Diego Portales instruyó al almirante para que «fastidiara» la costa y la flota peruana: «Debe usted tomar buques peruanos, hacer hostilidades en los puertos, desembarcar donde no haya guarnición que se lo impida, apoderarse de las propiedades fiscales donde pueda, etc., etc.», a lo que luego agregaba: «La vigilancia contra las arterias y maniobras del *cholo*»¹³ [Andrés Santa Cruz], una disciplina estricta de los marineros e ir cambiándolos por chilenos en la medida que le sea posible».¹⁴

Pero en medio de estos preparativos, Portales murió asesinado en junio de 1837 y precisamente Santa Cruz fue señalado como autor intelectual, por lo que su crimen dio un nuevo impulso a la causa, que se transformó en nacional.

El plan de la primera expedición se elaboró mediante un consejo en Valparaíso en el que participaron, además del vicealmirante Blanco Encalada, el general José Santiago Aldunate, jefe del Estado Mayor del ejército expedicionario; Victorino Garrido, gobernador militar de Valparaíso; y dos peruanos, el general La Fuente y Felipe Pardo. Mientras La Fuente sugirió atacar por el norte, Blanco opinó que había que hacerlo por el sur, específicamente por Arequipa, debido a los supuestos apoyos que existirían en contra del mariscal boliviano en esa región. La propuesta de Blanco Encalada fue la que finalmente prevaleció. Asimismo, desde un primer momento se tuvo claro que la expedición debía llevarse a cabo por mar, puesto que el desierto, más que un medio, era un obstáculo que salvar.

La partida se llevó a cabo entre el 14 y 15 de septiembre desde Valparaíso. Los primeros en zarpar fueron la goleta *Peruviana* y el transporte *Napoleón* con una columna de cien hombres al mando de Frigolet, que debía tomar el control de Cobja. Al día siguiente iniciaron su periplo al norte dieciséis transportes comandados por García del Postigo, así como las naves de guerra *Libertad*, *Aquiles*, *Monteagudo*, *Valparaíso*, *Arequipeño*, *Orbegoso* y *Santa Cruz* al mando del capitán de fragata Roberto Simpson.

LA DECLARACIÓN DE GUERRA

El *Araucano* relataba así el zarpe de la Escuadra:

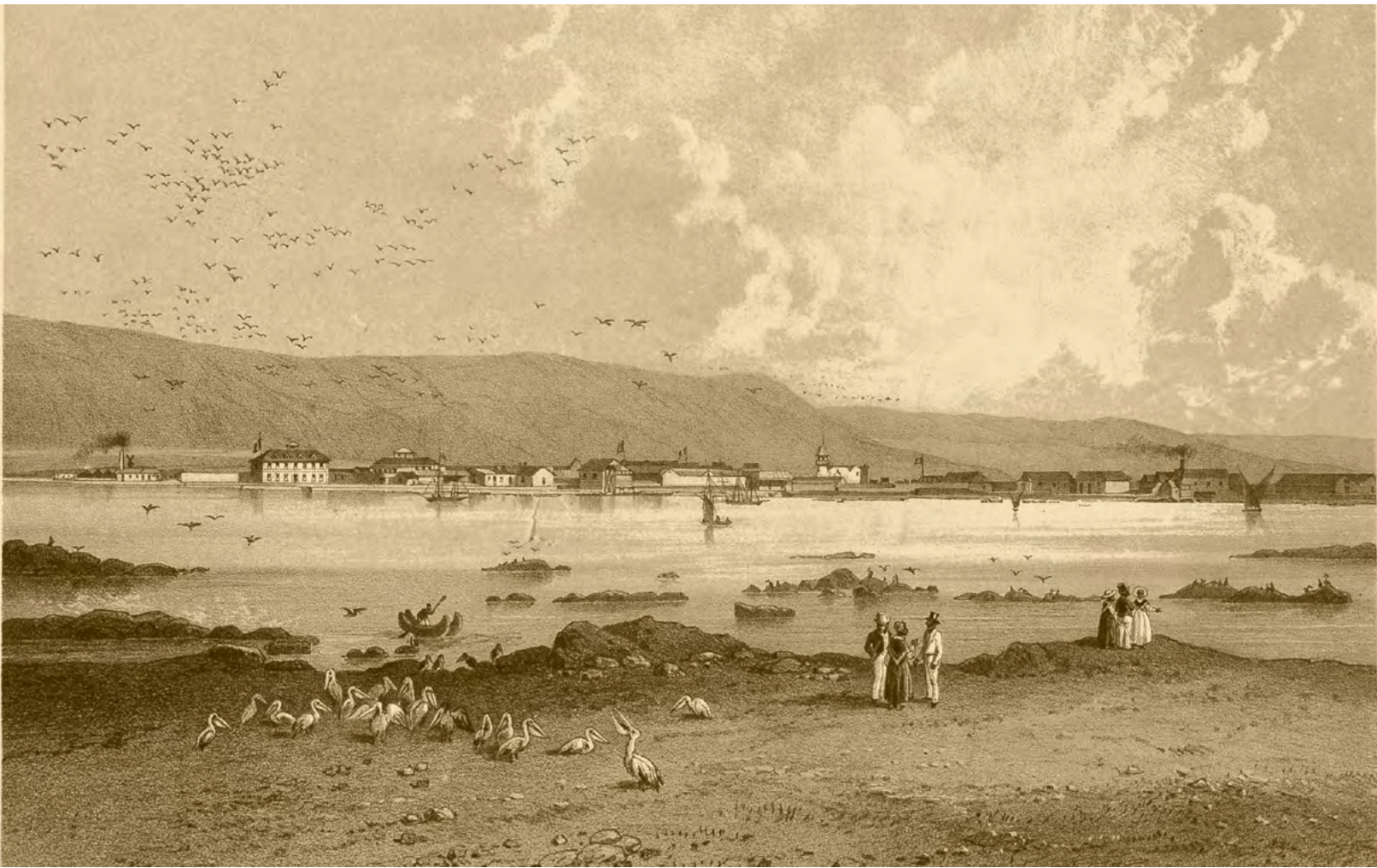
*Es inexplicable el entusiasmo que han manifestado así los ciudadanos que han presenciado este acto de tanto interés para la nación [...] En los días que precedieron a la partida, el cuadro que presentó el puerto fue el más animado y patriótico. Muchos individuos que ganaban cuarenta y cinco pesos mensuales, otros que tenían pulperías y tiendas lo abandonaron todo por incorporarse entre los expedicionarios, sin querer recibir estipendio sino a bordo y poniendo sólo por condición que su servicio no excediese de la presente campaña [...] La operación del embarque se practicó con un orden y alegría admirables*¹⁵.

Lo anterior refleja el entusiasmo que producía la campaña entre la sociedad porteña, a la vez que el grado de conexión que se había suscitado entre el Puerto, sus vecinos y la campaña que se procedía a librar. Valparaíso fue una temprana muestra del fenómeno que hoy conocemos como globalización y sus habitantes tenían perfecta claridad de lo que el país se jugaba en esta campaña. Por eso, el entusiasmo de incorporarse a las filas de la Marina fue enorme.

El 22 de septiembre de 1837 llegó la Escuadra al puerto de Iquique, donde el general Blanco desembarcó con un piquete de infantería para luego partir rumbo a Arica. Entre los incidentes destacados, se registró el robo de unos soldados a la aduana que terminó con el fusilamiento de los culpables, una forma de Blanco de mostrar a sus hombres y a la población que el objetivo de su expedición era liberarlos y no oprimirlos.

El día 26 la Escuadra partió a Islay, pero pese a haber sido declarado puerto mayor en 1830, no contaba con los medios ni para su resguardo ni para su abastecimiento, lo que la obligó a trasladarse a Quilca. En esta travesía encalló el transporte *Carmen*, que llevaba a la mayor parte de la columna peruana. Afortunadamente no hubo muertos, pero sí se perdieron caballos, la provisión de herraje para el resto de la caballería y parte del armamento y vestuario.

Por su parte, el teniente coronel Frigolet, al mando de una columna de cien hombres transportados en el *Napoleón*, tenía como objetivo reunirse con las fuerzas argentinas en Cobja.



Acompañándolos iba la corbeta *Peruviana*, de cuya travesía se recoge testimonio:

*El 6 de octubre del 37 salían de Cobija la Peruviana y el Napoleón, que llevaba a su bordo la columna de Frigolet, y siguiendo su itinerario al norte, tocando en Iquique, Arica e Islay. En este último puerto, durante una noche oscura, la Peruviana perdió de vista al Napoleón, y siguiendo sola su derrotero siempre hacia el norte, se encontró pronto escasísima de víveres y de agua. Para proveerse, al menos de este último artículo, tocó en el puerto de Santa y allí desembarcó el único bote que consigo llevaba, con doce marineros y un cabo, los cuales, sorprendidos en tierra por una fuerza muy superior, quedaron prisioneros, y capturado además el esquife que los había conducido a la costa. La corbeta, con sólo catorce marineros y su comandante, que era el teniente primero de fragata don Tomás Ruedas, se dirigió a Pisco, y allí, por primera vez, recibió la noticia de haber terminado la guerra con los tratados de Paucarpata*¹⁶.

La cita da cuenta de las dificultades que imponía participar en un proceso vital para Chile, pero que forzaba a entrar en situaciones confusas y difíciles. La idea de Blanco Encalada era que los pueblos se rebelaran contra su protector; sin embargo, esto nunca ocurrió. El referido hundimiento del transporte *Carmen* fue clave para el fracaso de esta primera expedición, dado

que llevaba pertrechos imprescindibles. Frente a un panorama cada vez más difícil, Blanco Encalada firmó con Santa Cruz el tratado de Paucarpata, que mantenía vigente la existencia de la Confederación.

La fracasada expedición retornó al país a finales de 1837, prácticamente un año después de declarada la guerra. El tratado, entre otros puntos, establecía paz perpetua y amistad entre la Confederación Perú-Boliviana y la república de Chile, y además el gobierno chileno se comprometía a devolver a la Confederación la barca *Santa Cruz*, el bergantín *Arequipeño* y la goleta *Peruviana*. Por su parte, el ejército se obligaba a retirarse a los seis días de ratificado el tratado y se preveía celebrar acuerdos especiales relativos a los mutuos intereses mercantiles de ambos gobiernos.

En este ambiente de cordialidad y para facilitar la retirada del ejército chileno, el general Santa Cruz autorizó a que tres de sus barcos de guerra se mantuviesen a disposición de Blanco para transportar la tropa a Chile y, como si esto no fuese suficiente, compró los caballos del ejército chileno para agilizar su embarque. Las noticias fueron recibidas con pasmo, pues violaban no sólo el objetivo de la expedición, sino las instrucciones expresas que prohibían a Blanco firmar cualquier tratado con Santa Cruz. El documento de Paucarpata fue, por tanto, inmediatamente desahuciado y el gobierno de Chile se abocó a preparar una nueva expedición.

LA EXPEDICIÓN CONFEDERADA CONTRA CHILE

En contrapartida a las acciones chilenas, la Confederación había dispuesto una fuerza naval para hostilizar las costas chilenas. La empresa estaba compuesta por las corbetas *Socabaya* y *Confederación*, al mando respectivo de los capitanes de fragata Juan José Panizo y Jorge French, a las que se sumaba el bergantín *Fundador*, mandado por el capitán de corbeta Domingo Valle Riestra.

El 19 de octubre zarparon desde El Callao las corbetas *Socabaya* y *Confederación* que, entre equipaje y guarnición, llevaban una fuerza de cerca de cuatrocientos hombres al mando del general Trinidad Morán. Su objetivo era aprovechar la estancia de la Escuadra en Quilca para atacar los puertos chilenos. Se dirigieron entonces a Juan Fernández, que todavía funcionaba como presidio y que albergaba a cincuenta y dos presos y cuarenta y cinco soldados.

El 14 de noviembre fondearon allí los barcos confederados, que solicitaron la rendición de la plaza y sus recursos. Andrés Campos, comandante general de la plaza, al ser limitadas sus opciones, llevó a cabo una capitulación honrosa tras la cual se embarcaron en la flota confederada veinticuatro soldados y dieciséis reos.

Un día después llegó a la isla la ballenera norteamericana *Washington*. Aprovechando su presencia, se embarcaron en ella el gobernador Andrés Campos y el alférez Guzmán con sus respectivas familias, así como el capellán del presidio y veintiocho de los confinados que, pese a su calidad de reos, se negaron a sumarse a la Escuadra confederada para no traicionar a su patria. Solamente quedaron en la isla algunos soldados que se habían escondido del ataque confederado y ocho reos que no pudieron ser considerados por falta de espacio¹⁷.

La Escuadra peruana fue vista el 23 de noviembre en Talcahuano. Los barcos intentaron fondear en la isla Quiriquina, pero fueron repelidos por la población y emprendieron rumbo al norte. El día 28 hicieron su aparición en San Antonio, donde nuevamente hubo un intento de desembarco, aunque con peores resultados. A estas acciones se sumó un pobre bombardeo en Huasco, donde destruyeron una casa, y la captura de la barca *Fletes* y de la goleta *Feliz Inteligente* como parte de la «invasión».

Ese fue el resultado de la Escuadra confederada. Se esfumaban así las esperanzas de lograr un levantamiento en Concepción a través de un pacto con el jefe de plaza y el apoyo de los presos políticos de Juan Fernández. Tampoco fue posible ejecutar otros planes, como la entrega de armas a los araucanos para rebelarse contra el gobierno o el bloqueo del puerto de Valparaíso hasta que el presidente Prieto se viera obligado a pedir la paz.

El regreso al Callao coincidió con el tratado de Paucarpata, por lo que Santa Cruz, a raíz de los vientos de paz que soplaban y desconfiando de su propia Escuadra, mandó reducirla oficialmente a tres corbetas, dos bergantines y una goleta. El mariscal no comprendió que, poseyendo transitoriamente el control del mar, podría haber afectado intereses chilenos de carácter vital y se limitó al desarrollo de operaciones desagregadas y sin una coherencia real que permitiera perseguir un objetivo político estratégico de alto valor. Esta confusión vuelve a reiterar las diferencias conceptuales radicadas en los gobiernos chileno y peruano.



Vista de Iquique. Litografía de F. Delamare, 1863.

En: *Atlas Geográfico del Perú*, de Mariano Felipe Paz

Soldán. Impreso por Augusto Bry, París, 1865.

David Rumsey Map Collection.

Esta lámina es parte del primer atlas de Perú,

que incluía 45 mapas y planos y 23 vistas.



RECHAZO A PAUCARPATA Y COMBATE DE ISLAY

El gobierno chileno volvió a conformar una expedición con el fin de derrotar a la Confederación, labor para la cual se designó al general Manuel Bulnes. La nueva Escuadra estaba a cargo del capitán de fragata Roberto Simpson, cuya misión era informar a Perú del rechazo al tratado de Paucarpata. Con dicho fin, el 31 de diciembre la Escuadra, compuesta por los bergantines *Aguiles* y *Arequipeño*, las corbetas *Libertad* y *Valparaíso* y la fragata *Monteagudo*, partió hacia Arica.

El primer enfrentamiento de fuerzas se produjo en Islay el 12 de enero de 1938, en el que se vieron frente a frente la *Junín*, la *Socabaya* y el *Fundador del Perú* por el lado confederado, contra las cinco embarcaciones chilenas. El capitán Simpson hizo todo lo posible por enfrentar a la flota liderada por el capitán Panizo, pero sus esfuerzos fueron inútiles «tanto por haber faltado la *Libertad* a tres viradas consecutivas, como por ser dueño el enemigo del barlovento, lo que dejaba a su arbitrio empeñarse o no en un combate cerrado»¹⁸.

No obstante, días después, el 18 de enero, Simpson ordenó a la *Libertad* apoderarse de la *Confederación* cuando esta se dirigía a Arica para trasladar al general Ballivián, uno de los principales ayudantes de Santa Cruz que debía emprender rumbo a Bolivia. Así, se capturó a la *Confederación*, a su general, a su comandante Jorge French, a veintiún oficiales y a ciento quince individuos.

El 13 de febrero de 1838 llegaba parte de la Escuadra a Valparaíso y Ballivián fue acogido amistosamente en su casa por Victorino Garrido. Al día siguiente, contraviniendo su palabra a Garrido de que no iba a escapar, Ballivián huyó en un bote hacia un barco francés que estaba fondeado en el puerto, en el que se asiló para luego regresar a Perú.

◀
Roberto Simpson. Pintura de Ramón Ponce, Chile, 1915.
Colección Club Naval de Valparaíso, salón Almirante Simpson.
En 1818, llegó a Chile a bordo de la fragata *Rose*, en el mismo viaje que trajo a Thomas Cochrane a Chile. Desde 1821 figura oficialmente como miembro de la Armada chilena. Participó activamente en la Expedición Libertadora al Perú, con la que logró la victoria sobre la Escuadra de Santa Cruz en Casma el 20 de enero de 1839.

▶
Manuel Bulnes. Pintura de Raymond Quinsac de Monvoisin, Santiago, 1843.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago, donación Alfonso Bulnes.
La obra corresponde a uno de los primeros retratos presidenciales en el que se lucen los atributos republicanos, como el sillón y las columnas.
El personaje fue retratado luciendo la espada y condecoraciones que reflejaban su desempeño militar.



NUEVA EXPEDICIÓN

Dada la incertidumbre sobre cuánto tiempo se podía extender el conflicto, el gobierno chileno encargó la construcción de la fragata *Chile* a los astilleros de Burdeos, en Francia. Santa Cruz, por su parte, encargó a José Joaquín de Mora, su ministro en Europa, la adquisición de un par de buques –que nunca se concretó–, así como presionar al gobierno francés para que ningún ciudadano de este país se embarcara en la nueva nave chilena, dificultando así el envío de la fragata.

Mientras tanto, cuatro meses luego de su retorno desde Arica, zarpaba nuevamente desde Valparaíso una división de cinco naves comandada por Carlos García del Postigo para bloquear los puertos del Callao, Chorrillos y Ancón, mientras otra división de cuatro buques al mando del comandante Simpson esperaba en Valparaíso. Sin embargo, con el fin de evitar enfrentarse a naciones extranjeras, el bloqueo del Callao resultó infructuoso.

Posteriormente, la fuerza de Simpson, formada por la *Confederación*, la *Monteagudo*, la *Janequeo* y la *Santa*

Cruz, salió de la ciudad puerto con la misión de escoltar al ejército restaurador, a cargo de Bulnes. Entre los días 6 y 10 de julio, el ejército, bien equipado, pagado de todos sus sueldos, lleno de entusiasmo y aclamado por todo el pueblo de Valparaíso, partió en veintiséis transportes con dirección al puerto de Coquimbo. El general Bulnes lo hizo el 10 a bordo de la *Confederación*¹⁹. Chile demostraba voluntad política de conseguir la victoria y usaba de forma conjunta todos los instrumentos de su poder nacional, proyectándose sobre el territorio adversario de forma ordenada y clara.

El 16 de agosto de 1838 las fuerzas que llegaron al puerto del Callao arremetían contra los barcos de guerra peruanos *Socabaya* y *Congreso*, «surtos en el puerto, bajo el amparo de sus fortalezas, y en medio de un nutrido fuego de cañón [...] abordados ambos bajeles, echando a pique el *Congreso*, que encontró barrenado, y llevándose consigo la *Socabaya* y cuatro lanchas cañoneras, sin que en la aventura recibieran daño notable las naves chilenas»²⁰.



Vue de la rade de Talcahuano / Vista de la bahía de Talcahuano.

Grabado de Eugene Cicéri de un dibujo de Ernest Goupil.

Colección Museo Histórico Nacional, Santiago,

donación Compañía Sudamericana de Vapores.

En: *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie*. Publicado por Sebastian

Jules César Dumont D'Urville e impreso por Thierry Frères, París, 1846.



Santiago Jorge Bynon. Pintura de Ramón Ponce, 1915.

Colección Club Naval de Valparaíso.

De origen galés, Bynon sirvió en la Marina de Chile durante las campañas de la

Independencia. En 1835 tomó parte en la guerra contra la Confederación

Perú-Boliviana, donde destacó por la captura de la corbeta *Confederación* en 1838.

En 1872 fue ascendido a contraalmirante y en 1880, a vicealmirante.

A este grado corresponde precisamente el uniforme que luce en este retrato.



REORGANIZACIÓN DE LA ESCUADRA CONFEDERADA

Una vez que el ejército chileno ocupó tierras peruanas, la reacción tardía de Santa Cruz fue reorganizar una fuerza naval que lograra impedir el avance de las fuerzas chilenas. Aprovechando el espíritu aventurero de algunos hombres, el gobierno se entendió pronto con el boticario Remy, dueño o agente de la fragata francesa *Edmond*. A él se sumó John Eldredge, estadounidense, capitán y dueño de la barca *Mexicana*, así como un par de comerciantes franceses que alquilaron sendos buques. Adicionalmente, se armaron las goletas *Shamrock* y *Perú*. A la cabeza de esta flotilla se puso al marino francés Juan Blanchet, al mando de la *Edmond*. Las tripulaciones se componían casi exclusivamente de peruanos, unos procedentes de los excedentes por el desarme de buques de guerra y otros, de la leva general que, para completar la dotación, se hizo entre los pescadores del Callao, Chorrillos y Chilca. Con estas fuerzas, el 27 de noviembre de 1838 se rompió el bloqueo al que la *Aquiles*, *Colocolo* y *Janequeo* tenían sometido al Callao bajo las órdenes del comandante Bynon. Tres días más tarde Blanchet capturó el *Arequipeño* y el primer día de diciembre dieron con los transportes chilenos *Zaldívar* y *San Antonio*, que fueron quemados después de haber sido dejados inutilizables, si bien el último pudo ser reparado posteriormente.

Luego de esta acción, la Escuadra confederada tuvo un encuentro con la de Bynon. La primera se lanzó a la fuga, lográndose únicamente la captura o, más bien, recuperación del transporte *San Antonio*, que además tenía a los tripulantes capturados del *Arequipeño*. Al percatarse de que los enemigos partían al sur, Bynon se preocupó de proteger las costas chilenas, avanzando hasta Talcahuano con el *Aquiles*, el *Janequeo* y el *Colocolo*.

EL COMBATE NAVAL DE CASMA

Tras estos eventos, la Escuadra confederada se aprovisionó en El Callao y la *Edmond*, el *Arequipeño*, la *Mexicana* y la goleta *Perú* partieron después con la misión de acabar con la Escuadra restauradora.

En forma paralela, las naves chilenas, al mando de Postigo y Simpson, se encontraron en Santa para reorganizar sus fuerzas y juntar víveres y leña, suponiendo que sus enemigos estaban en El Callao. Luego de marchar Simpson con sus naves rumbo a Casma y mientras ejecutaban las labores de aprovisionamiento, un vigía dio aviso de haber divisado una columna que era, en definitiva, la liderada por Blanchet.

Simpson puso inmediatamente sus barcos en son de combate y despachó por tierra un correo a Santa para comunicar a Postigo lo que ocurría. Dos horas después, los buques enemigos se presentaban en el puerto y con extraordinario arrojo se dirigían a los chilenos en actitud de abordaje. La corbeta *Edmond*, mandada por Blanchet, y el *Arequipeño* se estrecharon sucesivamente a la *Confederación* que mandaba Simpson y que se había colocado a vanguardia de los otros dos buques, dejando uno a la derecha y otro a la izquierda. En el primer choque perdió la *Confederación* todo su aparejo de proa, en tanto que recibía el fuego inmediato que desde cubierta le hacían los tripulantes enemigos y el que, a mayor distancia, le enderezaban la *Mexicana* con sus dieciocho cañones y la *Perú*. Pese a ello, el vivo fuego de las baterías y la tropa de los barcos de Simpson inutilizó tamaños esfuerzos. Tras fracasar en poner un pie a bordo de la *Confederación*, la *Edmond* y el *Arequipeño* intentaron abordar la *Santa Cruz* sin mejores resultados, pues no pudieron vencer la resistencia de los marineros y soldados de la barca. Al cabo de dos horas de combate a tiro de pistola, el *Arequipeño*, completamente desarbolado, quedaba en poder de la división de Simpson mientras los corsarios huían llevándose a sus muertos, entre los cuales estaba el comandante Blanchet. Las averías sufridas en la refriega por la *Confederación* y la *Santa Cruz* no permitieron perseguir a los corsarios²¹.

El parte de batalla de Simpson entregado al general Bulnes lo relata así:

*De nuestra parte ha habido seis muertos y dos heridos en la Confederación; dos muertos y seis heridos en la Santa Cruz, y alguna jarcia averiada en ambos buques. La Valparaíso sin novedad... Concluyo recomendando altamente el ardoroso y patriótico comportamiento de los señores comandantes de la Santa Cruz y Valparaíso, y en general a los bravos que componen nuestras tripulaciones, y la guarnición Carampangue al mando del teniente de la primera compañía del mismo don Andrés Campos, todos los que, a pesar de su corto número, se manifestaron con entusiasmo y denuedo hasta los últimos momentos de dispersar escarmentados a los enemigos. No he podido menos que ascender en el mismo acto del combate al guardiamarina don Domingo Prieto al grado inmediato de teniente 2º, al cabo 1º de la 1ª Compañía del Carampangue José María Arestey a sargento 2º, y al soldado de la misma, Tomás Cuevas, a cabo, esperando que sea de superior aprobación este justo premio al valor. El coronel graduado, comandante de ingeniero don Santiago Ballarna, que se halla a mi bordo por enfermo, me ha acompañado con serenidad en el acto del combate*²².

Según el relato de uno de los testigos posterior al combate,

*Era sin duda un espectáculo tremendo i sublime al mismo tiempo, al ver un grupo de cuatro buques (la Edmond, el Arequipeño, la Santa Cruz i la Confederación), todos a quema-ropa, enredados los tres primeros por un breve momento, i después el segundo i tercero, haciendo un fuego infernal de cañón, de fusil, de granada de mano, i la gritería incesante de nuestra jente con el imponente ¡Viva Chile! i la cubierta inundada de sangre i ardiendo, al mismo tiempo, con la pólvora derramada sobre ella*²³.

El triunfo en Casma fue clave para permitir la conexión con las tropas que vencieron al mando de Bulnes en un teatro de operaciones que iba desde Guayaquil hasta El Callao²⁴. En efecto, la posterior victoria en Yungay del ejército restaurador al mando de Bulnes obtuvo, como contrapartida, el declive del mariscal boliviano:

*El caprichoso destino que lo elevara un día al colmo de los honores i del poder, parecía complacerse en deshacer su obra, al mismo tiempo que Simpson daba el golpe de muerte a sus audaces tentativas en el mar, Bulnes asestaba a su poder terrestre un golpe tan brillante como decisivo. Ocho días fueron bastantes para anonadarlo en mar i tierra i para reducirlo de la condición de soberano a la de prófugo*²⁵.



Combate de Casma. Acuarela de F. Schroeder, Chile, 1856.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

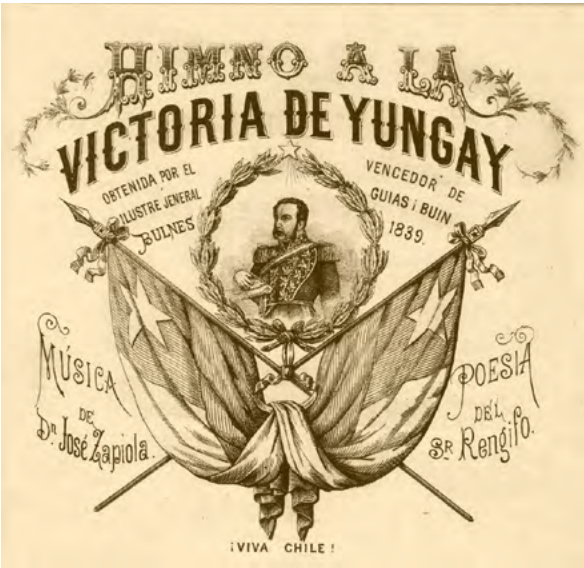


◀ *Combate de Casma*. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno, Chile, 1896. Colección Museo Nacional de Bellas Artes, Santiago. En esta marina se representa el combate naval de Casma entre buques chilenos y corsarios franceses al servicio de la Confederación Perú-Boliviana. A la izquierda destacan dos buques enfrentados, uno con bandera de la Confederación y otro con la chilena. A la derecha se aprecia la costa, iluminada con la luz rosada del atardecer.

EL TRIUNFO Y EL RETORNO DE LAS FUERZAS

El 20 de enero de 1839 el ejército restaurador derrotó, de manera definitiva, al ejército de la Confederación en Yungay. El mariscal Santa Cruz contó con el apoyo de los ingleses para embarcarse en el puerto de Islay en la *Samarang*, en la cual huyó rumbo a Guayaquil, dejando en su camino el sueño de devolver a Perú el control del Pacífico sur, como había sucedido durante la época de la Colonia. En cuanto a Chile, había vencido, y el uso del poder naval a través de la Escuadra había sido vital para ello.

En cuanto a la permanencia en Perú del ejército chileno, se prolongó hasta octubre de 1839. Sin embargo, a mediados de ese año regresó un primer contingente bajo las ordenes del general Cruz y unos meses después lo hizo Bulnes con el resto de la fuerza triunfadora.



◀ Himno a la Victoria de Yungay. Litografía de autor anónimo, Chile, hacia 1840. En Wikimedia Commons.

El 8 de abril de 1839 se estrenó este himno, compuesto por José Luis Zapiola y dedicado al ministro Joaquín Tocornal. El 8 de abril el gobierno ofreció una fiesta para celebrar la victoria y para estrenarlo, después de lo cual empezó a circular en forma de hoja impresa con el título *Himno cantado en el sarao que se dio en celebridad de la victoria de Yungay en la noche del 8 de abril de 1839*. El himno fue ejecutado también en Lima, donde tuvo una gran acogida. Además, fue la primera pieza de música impresa en Chile que dio derechos de autor.

◀ Ataque del Pan de Azúcar y plan de la batalla de Yungay. Litografía de Juan Dede y G. Ducasse, Lima, 1839. Colección Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna, Santiago.

La composición se compone de dos mitades: una imagen superior a color que describe una escena bélica en pasos numerados, como un relato, y en la parte inferior, un un mapa monocromo con textos manuscritos en tinta y con banderas de Chile y Perú.

EL PERÍODO ENTRE GUERRAS (1840-1865)

La embarcación *Chile*, encargada en tiempos de Portales al agente Rosales para enfrentar a la *Confederación*, arribó a Valparaíso recién el 10 de mayo de 1840, luego de ochenta y cinco días de navegación, teniendo un costo total de \$250.000 pesos chilenos²⁶.

Despejada la amenaza vecina, el gobierno aprovechó para reducir su flota a tres buques: la fragata *Chile*, la goleta *Colocolo* y la *Janequeo*, que posteriormente fue dada de baja en 1841, quedando el país únicamente con dos buques.

Desde 1843 la fragata *Chile* fue utilizada como buque escuela, hasta que el intento de Andrés Santa Cruz de retomar el poder en Bolivia provocó que se alertara nuevamente a una flota deficiente. El mariscal fue detenido por las autoridades peruanas y entregado a las chilenas para que se encargaran de que no volviera al norte y velar, además, por su seguridad.

La *Chile* no participó en la guerra para la que fue encargada y se limitó a trasladar al mariscal Santa Cruz desde Arica a Valparaíso y luego a Talcahuano, para luego volver a cumplir con una serie de labores de menor relevancia. A los problemas contractuales generados durante su construcción, se agregaron otros de orden material. La fragata había sido fabricada con maderas mal preparadas, lo que provocó la pudrición de alguna de sus partes. No obstante, había un factor aún más relevante: se había iniciado la era del vapor, pero la fragata seguía dependiendo del viento y de la fuerza humana para poder movilizarse, además de requerir de un numero extremadamente elevado de personal para navegar con seguridad, lo que volvía su funcionamiento antieconómico. Así, resultó un buque poco adaptado tanto al servicio chileno como al mundo donde hubo de desempeñarse. Hacia 1845 un informe técnico de la Armada reconocía que la nave sólo podía navegar en mares bonancibles. El comandante general de Marina anunciaba al gobierno las deficiencias de este buque: «Es como para navegar sin peligro por dos o tres años más en mares no borrascosos, según la opinión de los marinos y constructores que la han reconocido,

pero sin entrar en combate, pues la batería es donde más estragos ha hecho la pudrición²⁷».

A pesar de esta situación, las autoridades no aumentaron la escuálida Escuadra y esta fragata siguió siendo el buque insignia de Chile, de ahí que hubiera que utilizarlo en situaciones de emergencia, como cuando se anunció el arribo de una expedición al mando del general ecuatoriano Juan José Flores, que prometía una reivindicación de carácter monárquica en el año 1845. Pese a que, gracias a la intervención de Gran Bretaña, el incidente no llegó a mayores, quedaba en evidencia la debilidad de la flota y las falencias de la embarcación que, con apenas un lustro, resultaba casi inservible, reduciendo su tripulación a lo estrictamente esencial. La fragata *Chile*, pese a todos sus problemas, representa el primer encargo de nueva construcción para que se convirtiera en el núcleo de su Escuadra. Ciertamente resultó un buque caro y de difícil mantención, pero su encomienda evidencia la claridad del mando político de retener en el servicio una unidad de alta capacidad de combate en torno a la cual pudiera organizarse la Escuadra. Las lecciones aprendidas en su construcción y empleo fueron aplicadas de forma concienzuda en su sucesora, la corbeta *Esmeralda*, construida en 1854 por los astilleros Pritchards de Gran Bretaña después de una cuidada y detallada serie de estudios técnicos.

A fines de diciembre de 1847, el gobierno volvió a encargar a Rosales la compra de un vapor de guerra y de dos buques de vela, igualmente de guerra. Junto con agradecer la honra que esto significaba, Rosales rechazó la solicitud porque no tenía comisión oficial de ninguna clase cerca del gabinete británico. A cambio de esto, ofrecía gestionar la contratación de los señores Baring hermanos y Cia., considerando que eran sujetos de gran influencia política en Inglaterra²⁸.

Hacia 1861, los buques de la Marina habían quedado reducidos a las cuatro naves a vapor: la *Esmeralda*, el *Maipú*, el *Maule* y la *Independencia*. La corbeta *Constitución* y el bergantín *Meteora* fueron vendidos en 1857, mientras que la fragata *Chile* era utilizada como pontón²⁹.

LA GUERRA CONTRA ESPAÑA

La guerra de Chile contra España se remonta a 1864 y los hechos no necesariamente tuvieron que ver con Chile. El problema original fue entre España y Perú porque los españoles se negaban a reconocer la independencia de su ex colonia mientras los peruanos no saldaran una serie de deudas que tenían con ellos. Los ibéricos, confiados en llegar a un acuerdo, enviaron una flota a América que tuvo como único resultado tensionar las relaciones. Un grupo de soldados peruanos no halló nada mejor que atacar a un grupo de familias españolas que vivían en la localidad peruana de Talambo, matando a dos de ellos e hiriendo a otros cinco, y lo que había sido un desacuerdo se transformó en una afrenta. El agente de España en Lima, insatisfecho con la tibia respuesta del gobierno, propició la ocupación de las islas Chinchas –ricas en guano y que proveían recursos fundamentales para la economía peruana– como moneda de cambio hasta no recibir una respuesta satisfactoria por parte de Perú.

Aunque se trataba de un conflicto entre Perú y España, un grupo de intelectuales chilenos empapados de un espíritu americanista, entre los cuales estaban Manuel Antonio Matta, José Victorino Lastarria y el propio presidente Domingo Santa María, interpretaron la toma de las islas como una resurrección del Imperio español y temieron despertar otra vez bajo la tutela del virreinato.

Desde 1862, el Reino de España había enviado a aguas del Pacífico una expedición científica comandada por

el general Luis Hernández Pinzón y compuesta por cuatro fragatas, la cual había generado preocupación en las autoridades sudamericanas. Su comportamiento errático y la influencia de diversos agentes diplomáticos españoles con agendas propias dieron pie a una serie de incidentes de esta fuerza española en las costas de Perú que culminaron con la toma de las islas Chinchas y sus guaneras. En el caso de Chile, esta compleja situación dio lugar a que se autorizara la compra de buques de guerra de 800 a 900 toneladas con aparejo de corbeta y un costo cercano a los \$250.000 pesos, cifra que fue aumentando progresivamente a medida que la amenaza hispana se convertía en realidad. Para algunos políticos, se trataba de una oportunidad para Chile de liderar la cruzada contra España, pero el grito americanista no se escuchó. Brasil, Argentina, Ecuador, Bolivia y algunos países centroamericanos condenaron la ocupación y se solidarizaron con Chile, pero todo quedó en buenas intenciones. Los fantasmas de la Reconquista parecieron cobrar vida cuando España decidió poner a cargo de la Escuadra a José Manuel Pareja, cuyo padre había muerto en Chile durante la guerra de Independencia y quien guardaba expresa inquina contra nuestro país.

Los problemas internos de Perú lo dejaron acéfalo y ante esa circunstancia, Pareja tomó la decisión de viajar a Valparaíso para negociar con Chile. Frente a una opinión pública adversa y el bloqueo del carbón para su Escuadra, el almirante hispano solicitó que Chile indemnizara a España, saludara a su pabellón y



ofreciera explicaciones para su reina. Chile respondió declarando la guerra en 1865 y se encontró solo con Perú frente a la Escuadra española, sin obtener aún las unidades de combate necesarias para su propia Escuadra. Mientras, sus otros aliados, Ecuador y Bolivia, no tenían buques y sólo pudieron bloquear la ayuda.

En términos militares, la Escuadra española estaba compuesta por cinco fragatas, dos goletas y algunos transportes, mientras que la chilena, a cargo de Williams Rebolledo, sólo por la *Esmeralda* y el *Maipo*. A pesar de ello, la suerte favoreció a Chile y el 26 de noviembre la goleta de vapor *Covadonga*³⁰ fue capturada por la corbeta *Esmeralda*, tal como lo relata David Woods:

Este navío chileno había estado en aguas peruanas, pero regresó al sur bajo el comando del almirante Williams Rebolledo. Se encontró con la Covadonga frente a Papudo, a unos cien kilómetros al norte de Valparaíso [...] A sabiendas de que se estaba enfrentando a una potencia de fuego y armamento superiores a los suyos, Williams les tendió una trampa: izando una bandera inglesa y otra indicando auxilio, y con la Esmeralda pintada de modo que pareciera un buque mercante, fue capaz de acercarse lo suficiente al navío español como para abrir fuego [...] Cuando estaba a su alcance, Williams izó la bandera chilena y disparó una andanada a la Covadonga, la cual falló en reaccionar y responder al fuego, y pronto empezó a inundarse. Rápidamente se rindió junto a su tripulación, menos sus cuatro bajas, y fueron hechos prisioneros y enviados a Santiago. La Covadonga fue transportada por la pequeña flota chilena, y continuó su viaje al sur, donde desapareció en los estrechos pasajes alrededor de Chiloé.³¹



Combate de Papudo. Pintura de Thomas Somerscales, Chile, 1889.

Colección Museo Histórico Nacional, Santiago, adquirido en 1964.

La corbeta *Esmeralda* captura a la goleta española *Covadonga* (a la izquierda).

Esta pintura perteneció originalmente al almirante Williams Rebolledo, comandante de la *Esmeralda* al momento del combate.



Valparaíso. Vista del Almendral desde los Almacenes Fiscales.

Fotografía de Eugenio Manoury, Valparaíso. En: *Album Andenken au Chile*, 1865.

Colección Bibliothèque Nationale de France, París.



Esfera del reloj de la Intendencia de Valparaíso. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. En exhibición en Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.



Intendencia de Valparaíso. Fotografía de G. Hastings, Valparaíso, 1867. Colección The City of Vancouver. «Los españoles, cuyo ánimo, según lo han demostrado, ha sido destruir lo mejor que había en Valparaíso, arrojaron muchos proyectiles a la torre en que se hallaba el escelente reloj de la Intendencia. Empero, se llevaron un solemne chasco, pues se había tenido la precaución de sacar la maquinaria y la campana de dicho reloj, por lo que los godos sólo consiguieron abrir algunos agujeros en la torre. El reloj estará mui luego corriente, mal que pese a nuestros enemigos». Nota aparecida en el diario *La Patria*, el lunes 2 de abril de 1866, en el marco del bombardeo contra Valparaíso por la Escuadra española.



El almirante español José Manuel Pareja, luego de conocer la noticia, se sintió humillado. Había deshonrado la memoria de su padre y optó por el suicidio, siendo su último deseo no ser sepultado en Chile³². En reemplazo entró el almirante Méndez Núñez, quien buscó saldar la afrenta de cualquier forma. Su plan consistió en dirigirse a Chiloé para encontrarse con la flota chilena, ahora reforzada por la peruana con dos fragatas y dos corbetas, en Abtao, donde se llevó a cabo un combate sin mayores resultados, lo que motivó al almirante español a buscar nuevas fórmulas de castigo. Lota y Valparaíso aparecían en su lista de blancos para ser bombardeados. El principal puerto de Chile fue elegido para pagar las consecuencias de uno de los fracasos más grandes de nuestra diplomacia.

Méndez Núñez gastó sus últimas cuotas de decencia en informar a las autoridades cuatro días antes para que se prepararan para un bombardeo, marcando iglesias y hospitales. Igualmente, los buques extranjeros optaron por abandonar la bahía, agotando así la última esperanza de los porteños.

Alertada, la población esperó en los cerros el amanecer del 31 de marzo de 1866, momento en que daría

inicio el ataque. Fiel a su palabra, Méndez Núñez desató un infierno, curiosamente, un Sábado Santo.

Los almacenes de la Aduana, la Bolsa, la Intendencia y la línea del ferrocarril fueron los principales blancos de las 2.600 bombas que dejaron a Valparaíso envuelto en llamas después de tres horas de ataques. Hubo sólo dos muertos, pero los daños económicos fueron incalculables.

Al ser una plaza fortificada, El Callao corrió mejor suerte, pues resistió el ataque e impidió a Méndez Núñez castigar a los peruanos como sí lo había hecho con Chile. Esta situación sería fundamental para dejar claro para el mundo político y comercial chileno que era importante poseer la capacidad militar necesaria para poder enfrentar y derrotar a cualquier enemigo que buscara impedir el uso del mar por parte de Chile. En los tristes eventos del 31 de marzo, y en los felices del 2 de mayo, de los que Chile se sintió parte participante, está la base del proceso de recuperación de la capacidad de la Escuadra que llevaría en 1872 al encargo en Gran Bretaña de dos poderosos acorazados, cruciales en el siguiente desafío de la Escuadra: la guerra del Pacífico. ~



Bombardeo de Valparaíso. Pintura de William Gibbons, 1870. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

Esta obra reproduce un momento intermedio del bombardeo por parte de la Escuadra española, con una visión panorámica desde la perspectiva del sector de Las Zorras. Los buques hispanos ya han bombardeado los Almacenes Fiscales y el centro comercial en torno al eje de la calle de La Planchada (actual Serrano), de donde emanan los incendios que se ven en segundo plano; asimismo, ha comenzado el fuego en el sector del Almendral. Aunque la ubicación de los buques no es exacta, hacia el centro pareciera hallarse la corbeta *Vencedora*, y a la derecha hacen fuego las fragatas *Blanca*, *Resolución* y *Villa de Madrid*, mientras que la fragata blindada *Numancia*, buque insignia, permanece silente. En primer plano se aprecian los habitantes de la ciudad que, a resguardo de los proyectiles, contemplan el bombardeo, y de la ciudad se aprecian nítidamente la avenida de las Delicias (actual Avenida Argentina) y sus transversales Victoria e Independencia, así como la desaparecida iglesia de la Merced, con banderas blancas en sus torres.

TOMA DE POSESIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

El estrecho de Magallanes es el paso natural¹ más corto que existe entre los océanos Pacífico y Atlántico y ha estado bajo soberanía chilena desde tiempos coloniales. De ese modo, la Constitución de 1822 fijó como límite austral de Chile el Cabo de Hornos².

GUSTAVO JORDÁN ASTABURUAGA



En la década de 1830 se efectuaron varios levantamientos hidrográficos³ en el área austral por buques de las marinas británica y francesa, habilitándose el tránsito seguro por el estrecho y ahorrando así a los buques a vela hasta un mes de navegación⁴ en caso de tener que enfrentar las temibles condiciones climáticas adversas del mar de Drake. Más adelante, la masificación de la propulsión a vapor en los buques aumentó sustancialmente la importancia estratégica del estrecho de Magallanes.

O'Higgins, siempre atento al devenir de Chile y teniendo presentes estos factores, fue uno de los principales promotores ante el gobierno para que tomara posesión efectiva de Magallanes⁵, incluso mucho después de haber dejado su cargo.

En una goleta construida en Ancud, bautizada con ese topónimo y de sólo veinte toneladas de desplazamiento, al mando del capitán de fragata Juan Guíllermos⁶, tras una travesía que duró cuatro meses, sin cartas de navegación disponibles y superando dificultades climáticas extremas, Chile tomó posesión del estrecho de Magallanes el 21 de septiembre de 1843 en una de las hazañas más memorables de nuestra historia naval en tiempos de paz.

Con este acto se extendieron los límites geográficos australes, incorporando al territorio nacional⁷ un área de 240.527 km² que generó una proyección natural hacia la Antártica, formalizada en 1940 con el reclamo de 1.250.000 km² de territorio del continente helado.

Desde 1826 la Armada ha mantenido una política invariable de contribución al desarrollo y apoyo a las zonas aisladas⁸, inaugurando en 1947 la primera base antártica y fundando en el canal Beagle en 1953 Puerto Williams, la ciudad-puerto más austral de América. ∞

▲
Fuerte Bulnes. Fotografía de Guy Wenborne, 2018.
Este fuerte, fundado en 1843 por Juan Guíllermos, estableció la soberanía chilena sobre el estrecho de Magallanes tan sólo 24 horas antes de que llegara una expedición francesa buscando los mismos fines.

◀
Carte du Détroit de Magellan levee de 1826 a 1834 par les Capitaines Phillip Parker King et Robert Fitz-Roy / Mapa del estrecho de Magallanes levantado entre 1826 y 1834 por los capitanes Phillip Parker King y Robert Fitz-Roy.
Grabado de Chassant, publicado por Depot de la Marine, París, 1838. Colección Biblioteca Nacional, Santiago.
Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile.
Este mapa, realizado durante la expedición científica del Beagle, recogió prácticamente todos los canales, pasos, bahías y senos de la zona en una tarea hidrográfica sin parangón.



1866-1900

DE LA GUERRA DEL PACÍFICO HASTA FINES DEL SIGLO XIX

PIERO CASTAGNETO GARVISO



LA POSTGUERRA CON ESPAÑA:
HACIA UNA FUERZA NAVAL ESTABLE

La Marina de Chile, y en especial su Escuadra, salían de la guerra contra España con lecciones duramente aprendidas sobre la necesidad de contar con una fuerza naval permanente y de cierto poder para hacer frente a contingencias bélicas futuras.

Pero a la vez, la postguerra tuvo la virtud de consolidar la existencia de la Escuadra con una fuerza permanente y de cierta homogeneidad. Ya irían quedando atrás las décadas en que las escasas fuerzas navales chilenas estaban compuestas por un puñado de buques heteróclitos, difícilmente aptos para obrar en conjunto y destinados más bien a comisiones individuales.

Si bien dicho conflicto terminó para Chile con el bombardeo de Valparaíso el 31 de marzo de 1866, y para el Perú con el combate del Callao el 2 de mayo del mismo año, el curso de acción más aconsejable era seguirse armando en caso de una reanudación de las hostilidades.

La misión de adquisición de elementos bélicos emprendida por Benjamín Vicuña Mackenna en 1865, si bien dio frutos concretos después que la flota hispana hubo abandonado estas costas, constituyó un primer paso para el fortalecimiento del poder naval chileno. Los resultados de dicha misión fueron una importante cantidad de piezas de artillería de grueso calibre destinadas a fortificar Valparaíso, que se convirtió así en una plaza que poco o nada tenía que envidiar al Callao, y cuatro vapores adquiridos en los Estados Unidos tras su guerra civil: *Arauco*, *Ñuble*, *Concepción* y *Ancud*.



Combate naval de Iquique. Pintura de Thomas Somerscales, Valparaíso, 1886. Colección Club Naval de Valparaíso.

Esta obra es una de las más conocidas del pintor inglés y también una de las más célebres representaciones del combate del 21 de mayo de 1879 entre la corbeta *Esmeralda* y el blindado *Huáscar*. En ella se muestra el momento en que el buque chileno comienza a hundirse por la proa, tras el último golpe de espolón del monitor peruano. La *Esmeralda* se halla con toda su artillería fuera de servicio, aunque aún se observan fusileros en las cofas. Los sobrevivientes de la dotación se agrupan en cubierta y aparentemente son arengados por un oficial con el sable en alto, probablemente el teniente Luis Uribe, quien sucedió al comandante Prat en el mando después de su muerte. También se nota el escudo de popa de la corbeta, posteriormente rescatado de su pecio. Del *Huáscar* cabe notar su proa y espolón, el palo trinquete trípode (que entorpeció el funcionamiento de su artillería) y la torre dotada de dos piezas Armstrong de 300 libras, que acaban de hacer fuego. Las falcas o planchas de protección adicionales están abatidas para permitir el funcionamiento de la artillería y, a semejanza de la *Esmeralda*, cuenta con cofas blindadas para fusileros.



Benjamín Vicuña Mackenna. Pintura de Marcial Plaza Ferrand. Colección Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna, Santiago.

Vicuña Mackenna fue uno de los hombres más comprometidos con su rol social en la historia de nuestro país. Fue intendente de Santiago, candidato a la presidencia, abogado, historiador, autor de más de cien libros, periodista, pionero en el urbanismo de Santiago, fundador de la Sociedad Protectora de Animales, bombero y padre de ocho hijos. Esta obra lo muestra de cuerpo entero, vestido con traje de labor, con los brazos cruzados sobre el pecho. En los salones de Victoria Subercaseaux Vicuña, su viuda y prima hermana, este cuadro estuvo siempre llenando la testera principal, sobre una suerte de altar de paño oscuro.





Así, junto con la *Esmeralda*, la *Abtao* y la *Covadonga*, conformaron un núcleo de cuatro corbetas y una cañonera, más vapores auxiliares, que se mantuvo como Escuadra hasta entrados los años 70. Si bien no era todo lo homogénea que hubiese sido deseable, puesto que la *Esmeralda* ya acusaba su antigüedad y la *Abtao* tenía eternos problemas con sus calderas, esta fue la primera fuerza naval realmente estable desde los lejanos días de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana.

La administración del presidente José Joaquín Pérez realizó varios esfuerzos, insuficientemente valorados en épocas posteriores, por adquirir buques blindados tanto durante la guerra de 1865-1866 como en los años posteriores⁴ sobre la base de la prolongación de las hostilidades contra España o en previsión de un enemigo eventual indeterminado. Además, en 1868 Perú realizó una inesperada maniobra diplomática para impedir que se levantase el embargo a las corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco*, retenidas en Inglaterra por razones de neutralidad⁵. Esta desconcertante actitud de un país teóricamente aliado se conjugó con el que las adquisiciones realizadas por el gobierno de Lima habían significado un desequilibrio en el balance del poder naval de la región que desfavorecía claramente a Chile. Esta situación se mantendría durante una década o más, con una superioridad naval peruana de dos blindados (*Huáscar*, *Independencia*) contra ninguno de Chile a partir de 1866, y de cuatro contra ninguno a partir de 1870 (al sumarse los monitores *Manco Capac* y *Atahualpa*), que sólo comenzaría a cambiar con la llegada del primer blindado encargado por Chile, en diciembre de 1874.

En general, los buques adquiridos tuvieron un corto servicio en la Marina, dado que habían sido adaptados para dicho conflicto con soluciones de circunstancias, muchas veces aptas sólo para esa emergencia bélica. Si bien esta es una discusión aún abierta¹, lo cierto es que no se puede negar que Vicuña Mackenna lo hizo lo mejor que pudo, y que además el tipo de buque elegido, es decir, vapores susceptibles de ser armados en guerra, era una solución considerada viable y habitual en la época.

La suerte dispar siguió acompañando a Chile con la adquisición en Inglaterra de dos corbetas que zarparon en medio de medidas para despistar a los españoles. Una de ellas, la *Tornado*, fue capturada por estos, mientras que la otra, la *Abtao*, llegó sana y salva a Chile².

Así, para el año 1867, la Marina contaba con vapores y un pontón que montaban 57 cañones. De ellos, integraban la Escuadra las corbetas *Esmeralda* y *Abtao*, la goleta cañonera *Covadonga* y los vapores *Maipú*, *Arauco* y *Valdivia* (otra reciente adquisición), con 42 cañones en total. Luego se les sumaría el vapor *Nuble*³. En suma, una fuerza todavía un tanto dispar, notoriamente construida al apuro de las circunstancias.

En lo que restaba de los años 60 del siglo XIX, la incorporación de las corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco* en 1868 ayudó a vertebrar a la Escuadra. Estas embarcaciones habían sido encargadas en 1864, cuando la crisis con España aún no era una guerra abierta, y en su origen eran blindadas, con planchas de quita y pon, que finalmente no se utilizaron.

▲
Muelle de Valparaíso (hacia el poniente). Pintura de Thomas Somerscales. Valparaíso, 1882.

Colección Museo Municipal de Bellas Artes Palacio Baburizza, Valparaíso.

Esta obra retrata la ampliación a finales del siglo XIX del muelle hacia el mar.

En segundo plano, a la derecha, se aprecia el muelle Fiscal, los arsenales y los Almacenes

Fiscales, así como, a la izquierda, los edificios de las empresas navieras y comerciales europeas que funcionaban en Valparaíso y que se derrumbaron con el terremoto de 1906.

El cerro de Playa Ancha se muestra al fondo, casi vacío, salvo por los antiguos fuertes que desaparecieron también.

►
Muelle de Valparaíso (hacia el oriente). Pintura de Thomas Somerscales. Valparaíso, 1882.

Colección privada. En primer plano a la izquierda, el antiguo muelle Prat con los botes de pescadores. A la derecha se aprecia el tren entre Valparaíso y Santiago.





LOS PRIMEROS BLINDADOS CHILENOS: REVIRTIENDO EL DESEQUILIBRIO

La siguiente administración presidencial, la de Federico Errázuriz Zañartu, se destacó por llevar a cabo un proyecto de fortalecer la Escuadra. En efecto, en diciembre de 1871 envió un proyecto de ley para adquirir dos buques blindados, una cañonera para guarnecer la colonia de Magallanes y un pequeño transporte para el servicio de la desembocadura del río Maule.

Durante el primer semestre de 1872 se firmarían los contratos por los blindados *Almirante Cochrane* y *Valparaíso*, la cañonera *Magallanes* y el vapor *Toltén*. Estas adquisiciones se yuxtapondrían al núcleo de cuatro corbetas y una cañonera que seguían sirviendo, sin que la Escuadra experimentase mayores variaciones.

El buque *Almirante Cochrane* y su gemelo aún en construcción fueron contratados en los astilleros Earle Shipbuilding & Engineering Co. de Hull, Inglaterra⁶. Una vez que ambos entraron en servicio, el balance de poder naval se revirtió en favor de Chile no sólo por su potencia artillera, sino también por su blindaje, que era el doble de la protección del *Huáscar* y la *Independencia*.

El diseñador de los blindados chilenos era sir Edward Reed, toda una eminencia en la construcción naval de la época, con un prestigio que le había llevado a ser director de Construcciones de la Royal Navy, la Marina británica. Los buques acorazados propuestos por Reed para Chile eran de reducto o batería central, así denominados por concentrar su artillería principal en un baluarte hacia el combés del buque, donde también la protección blindada era mayor. También se caracterizaban por las protuberancias a los costados del casco, que permitían un mejor manejo de la artillería, aunque un ángulo de tiro algo limitado.

El blindado *Valparaíso* arribó a Chile en enero de 1876, siendo rebautizado *Blanco Encalada* en septiembre de dicho año. En tanto, el *Cochrane* debió volver a Inglaterra en octubre de 1876 para limpiar sus fondos y serle instalado su forro de madera y zinc, retornando a mediados de 1878. Sólo entonces pudo considerarse la superioridad naval chilena consolidada, y no tardaría en ser sometida a prueba.

◀
La Escuadra chilena anclada en Valparaíso, abril 1879. Pintura de Thomas Somerscales, Valparaíso, 1889. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. En esta época, la fuerza naval chilena se componía de las siguientes unidades: los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, los más modernos y poderosos; la cañonera *Magallanes* y las corbetas de madera *O'Higgins* y *Chacabuco*, así como otras unidades de menor poderío como las corbetas *Abtao* y *Esmeralda* y la cañonera *Covadonga*.



1878: CRISIS CON ARGENTINA POR LA PATAGONIA

Las diferencias entre Chile y Argentina por la vasta región de la Patagonia dieron lugar a la escalada de un conflicto en la década de 1870, cuando algunas unidades navales nacionales comenzaron a hacer acto de presencia en el territorio y aguas disputadas, que Chile reivindicaba para sí. Dichos actos, que en la práctica implicaban hacer efectivas las pretensiones de soberanía, se extendieron incluso hacia la Patagonia Oriental, es decir, hacia aguas atlánticas y un territorio que finalmente quedó en manos de Argentina.

La cañonera *Covadonga* fue la primera unidad en hacer acto de presencia en 1873, a la que siguieron otras como la cañonera *Magallanes*⁷, a la que le tocó protagonizar dos delicados momentos de tensión con Argentina. El primero fue en 1876, cuando apresó a la barca francesa *Jeanne-Amelie*, que realizaba faenas de explotación en la zona previa autorización del gobierno argentino; es decir, un acto de soberanía que se superponía al de Chile. La tensión aumentó cuando el 11 de octubre de 1878, la *Magallanes* capturó la barca norteamericana *Devonshire* por idénticas razones. Esta vez no se trató de un breve incidente, sino que escalando y tanto la presión de la opinión pública como las medidas tomadas por ambos gobiernos llevaron a los dos países al borde de la guerra.

En consecuencia, el gobierno de La Moneda decidió en octubre de 1878 enviar a sus buques principales al puerto de Lota con el fin de rellenar carboneras, completar dotaciones, realizar ejercicios y limpiar los fondos de los buques. La Escuadra se organizó bajo el mando del contraalmirante Juan Williams Rebolledo y

se integró con los blindados *Blanco Encalada* (insignia) y *Cochrane*, las corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco* y la cañonera *Magallanes*.

En ese entonces, el poder naval argentino era netamente inferior al chileno, pero pese a ello, el gobierno del entonces presidente Nicolás Avellaneda decidió el envío de una división al mando del coronel de Marina Luis Py, e integrada por el monitor *Los Andes*, la cañonera *Uruguay* y la bombardera *Constitución*. Esta fuerza zarpó de Buenos Aires el 8 de noviembre con destino al río Santa Cruz, es decir, a la zona en disputa con Chile, donde arribó entre el 25 y el 26 de noviembre. Se trató de una decisión sin duda audaz, puesto que se tomó sin tener conocimiento de la eventual presencia de buques de guerra chilenos en la zona y que podría haber acabado en un enfrentamiento con derrota argentina y un claro retroceso en sus pretensiones⁸. Es decir, fue una jugada del todo por el todo, que contrasta con la cautela excesiva del gobierno de La Moneda, que suspendió todo acto de presencia naval en la Patagonia atlántica después del incidente de la *Devonshire*.

Una medida paralela decidida por el presidente Aníbal Pinto fue el envío del capitán de fragata Arturo Prat a Montevideo y Buenos Aires como agente confidencial el 6 de noviembre. Pese a que sus informes fueron favorables a la causa chilena en caso de conflicto⁹, en Santiago finalmente se optó por un curso de acción diplomático, concretado en el llamado pacto Fierro-Sarratea, suscrito el 6 de diciembre y que resultaría ser de escasa utilidad.

- ▲ Campana de la corbeta *Magallanes*, 1873. Bronce fundido. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

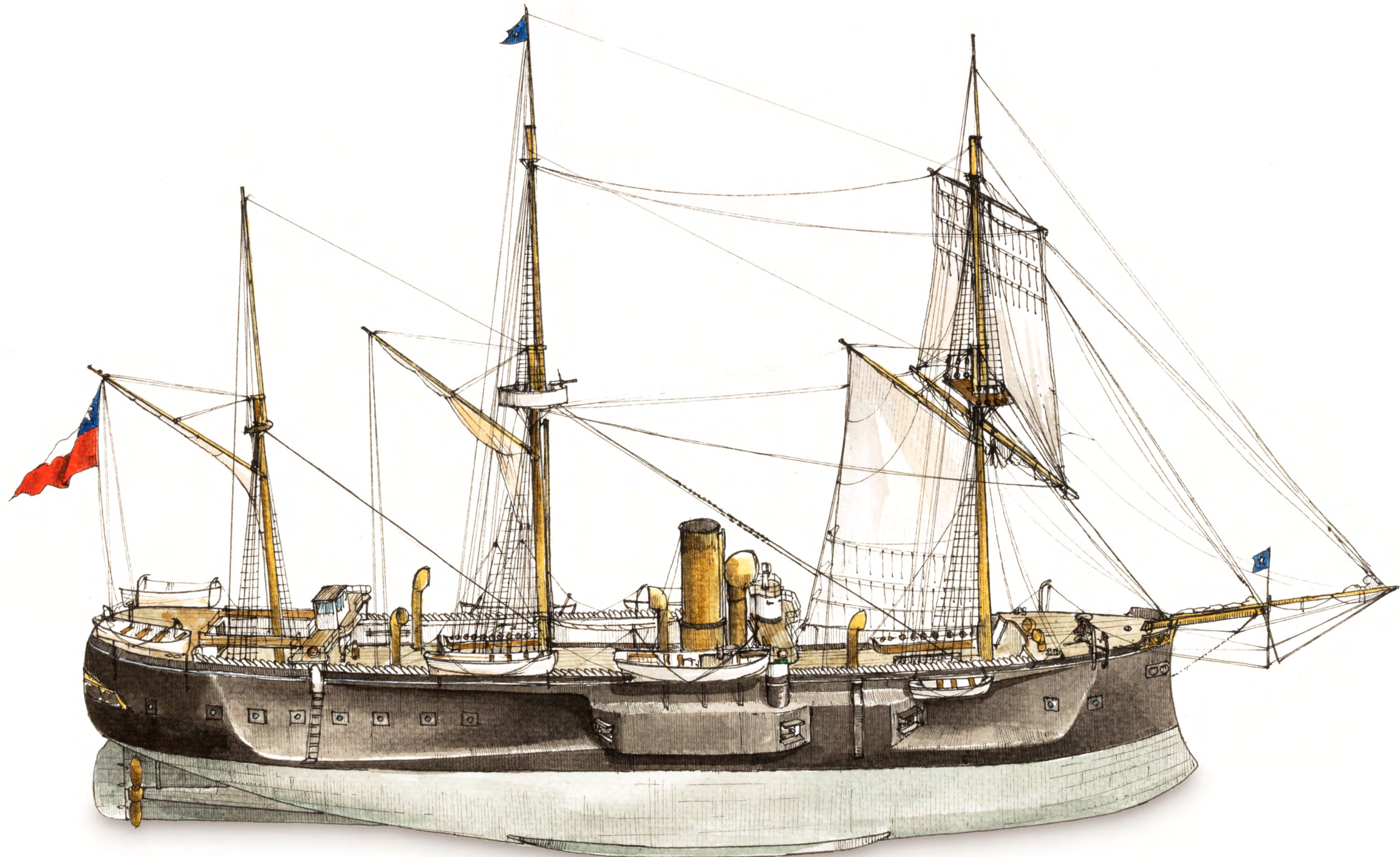
- *Buenos Ayres, Chili et Patagonie*. Grabado de Jean Baptiste Chamouin de un dibujo de Pierre Lapie. En: *Atlas Complet du Précis de la Géographie Universelle*, de C. Malte-Brun. París, 1812. Colección Museo Andino Fundación Claro Vial, Buin.





▲ *Blindado Blanco Encalada*. Fotografía de Spencer y Cía., 1880. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. Construido en 1875, en los astilleros Earle's Shipbuilding, participó activamente en la guerra del Pacífico, siendo su acción más destacada la captura del monitor *Huáscar*.

► *Blindado Blanco Encalada*. Dibujo de Eduardo Rivera, Viña del Mar, 2018. Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, Valparaíso. Tras el conflicto entre España y la Alianza Americana iniciado en 1865, Chile potenció su flota con la adquisición de sus dos primeros blindados, el *Almirante Cochrane* y el *Valparaíso*, botado en 1875 y rebautizado como *Blanco Encalada* en 1876 tras la muerte de quien fuera primer comandante en jefe de la Escuadra. Diseñados por Edward Reed, estos buques gemelos obedecían al concepto de blindado de casamata central, es decir, una nave con un reduto central blindado y seis cañones de grueso calibre, contando además con una cintura acorazada en la línea de flotación y un espolón. Los cañones podían pivotar, aumentando el campo de tiro de cada pieza, dando al buque una gran versatilidad al momento del combate. Estos blindados aún conservaban la vela como medio propulsor, aun cuando para 1879 redujeron considerablemente su aparejo, debiendo navegar exclusivamente a vapor. Por otra parte, el casco se protegía de la corrosión marina con un forro de madera cubierto con planchas de zinc. Dentro del historial del *Blanco Encalada* se cuenta su participación en la ocupación militar de Antofagasta en febrero de 1879, su ingreso a Iquique el 5 de abril de ese año para comunicar el bloqueo del puerto y su participación en la captura del *Huáscar* en Angamos. En 1891 formó parte de las fuerzas congresistas, siendo hundido por la flota leal al presidente Balmaceda en Caldera, siendo el primer hundimiento de un blindado en el mundo por medio de un torpedo automóvil.



LA GUERRA DEL PACÍFICO

La campaña naval, del inicio a Iquique

A principios de 1879 era un hecho la voluntad de Bolivia de cobrar un impuesto a los capitales chilenos establecidos en la zona del litoral de Antofagasta, que entonces le pertenecía, en violación al tratado de 1874. Frente a esta coyuntura, el gobierno de Santiago dispuso que el blindado *Blanco Encalada* zarpase desde Lota rumbo a Antofagasta el 2 de enero de 1879.

En este puerto echó el ancla el 7 de enero, dando a la población chilena, que era mayoritaria, una sensación de seguridad, pero el gobierno boliviano siguió adelante en su empeño y fijó el 14 de febrero como fecha de remate de los bienes de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta por no pago. Ese mismo día se presentaron el blindado *Almirante Cochrane* y la corbeta *O'Higgins* con un contingente de desembarco que ocupó Antofagasta. Para estos efectos se utilizó la figura de reivindicación del litoral que había estado en disputa, por causa de nulidad, al haber sido violado el tratado de 1874 por una de las partes.

Fue el conflicto patagónico de fines de 1878 lo que permitió que la Escuadra estuviese preparada y re-

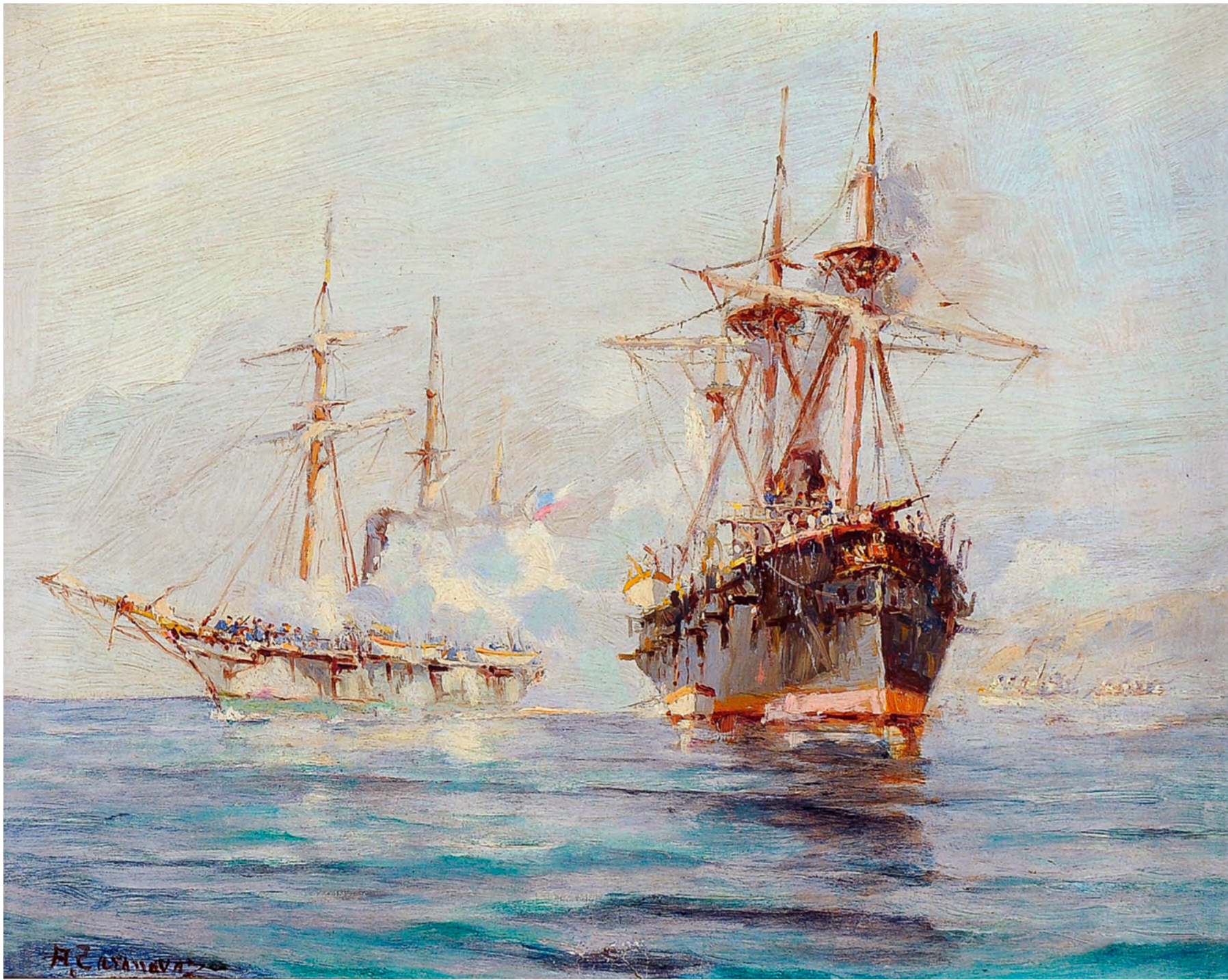
accionase con rapidez, no que Chile estuviera preparando la guerra desde hacía años, como sostiene la historiografía peruana más clásica¹⁰.

La Escuadra, que se había disuelto el 17 de enero de 1879, en vista de la distensión con Argentina, volvió a organizarse el 28 de febrero, siéndole conferido el mando nuevamente al contraalmirante Williams Rebolledo. Sus tareas iniciales incluyeron poner en estado de servicio a los buques más antiguos, es decir, la corbeta *Esmeralda* y la goleta cañonera *Covadonga*, en tanto que la *Abtao*, recientemente enajenada, debió ser readquirida. Estos y los restantes componentes de la flota chilena debían ser puestos en estado de servicio mediante refacciones, aumentar sus dotaciones y faenas diversas de amantillamiento.

Mientras tanto, la crisis también escalaba con Perú, hasta que se hizo evidente que este país también se involucraría en el conflicto por el tratado de alianza que lo unía a Bolivia desde 1873, así como por sus intereses en la zona en disputa que lo involucraban.

► *Juan Williams Rebolledo*. Pintura de Luis Eugenio Lemoine, Chile, 1910. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso. Hijo de John Williams (Juan Guilleremos), marino inglés nacionalizado chileno que concretó la toma de posesión del estrecho de Magallanes en 1843. Al estallar la guerra contra España en 1865, a Williams Rebolledo le fue asignado el mando de la corbeta *Esmeralda*, con la cual capturó a la goleta cañonera española *Covadonga* en el combate de Papudo. Asimismo, asumió el mando conjunto de la Escuadra aliada chileno-peruana, tras lo que siguió al mando de la Escuadra chilena hasta 1874. En 1878 volvió a asumir el mando de la Escuadra con ocasión de las tensiones con Argentina por el conflicto por la Patagonia. Alejado el peligro de guerra, la Escuadra se disolvió, pero debió constituirse nuevamente en 1879 a causa de la crisis con Bolivia y Perú, por lo cual Williams Rebolledo asumió, una vez más, el mando de la misma, realizando la primera fase de la campaña naval de la guerra del Pacífico hasta que en 1879 presentó su renuncia. Tras la guerra civil de 1891, fue separado del servicio por haber apoyado al gobierno del presidente Balmaceda.





▲
Combate naval de Punta Gruesa. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno, Chile. Colección Museo Nacional de Bellas Artes, Santiago, adquirido en 1939. Se exhibe en Museo Histórico Nacional, Santiago.

El 2 de abril, en La Moneda se resolvía declarar la guerra al Perú con la ratificación del Congreso, y el día 5 la Escuadra, con los blindados *Blanco Encalada* (insignia) y *Almirante Cochrane* y las corbetas *O'Higgins*, *Chacabuco* y *Esmeralda* echó el ancla en Iquique para notificar dicha declaratoria y establecer el bloqueo. Se iniciaba así una estrategia naval en que el contraalmirante Williams persistiría durante toda la primera fase de la campaña, sin que rindiese frutos decisivos.

Esto hizo que el gobierno pensase en un plan de ataque directo a la base naval peruana a principios de abril, pero Williams lo rechazó argumentando la falta de carbón. El día 11 ya había más carbón disponible, pero este jefe naval no cambió su postura; más bien, quiso persistir en la estrategia de provocar a la Marina peruana a un combate.

Sin embargo, sólo una división naval compuesta por la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo* zarpó del Callao, cruzándose el 12 de abril con la cañonera *Magallanes*, al mando del capitán de fragata Juan José Latorre, que se dirigía a Iquique. El enfrentamiento que siguió, el primero de la guerra en el mar, pasó a la historia como combate de Chipana y, si bien no tuvo consecuencias decisivas, probó la pericia del oficial chileno, al ser capaz de combatir frente a fuerzas superiores y evitar ser capturado.

Entre el 15 de abril y el 1 de mayo, según órdenes de Williams Rebolledo, unidades de la Escuadra atacaron las localidades de Pabellón de Pica, Huanillos, Mejillones del Perú, Pisagua y Mollendo, si bien no se logró el objetivo esperado y sólo sirvió para que la opinión pública peruana (y posteriormente su historiografía), así como la de países simpatizantes, censurasen la conducta chilena de atacar puertos indefensos.

Además, se utilizó el carbón disponible y se dio tiempo a la Escuadra peruana a terminar su preparación. Los nuevos planteamientos del gobierno de Santiago, ya a principios de mayo, de bloquear el Callao o realizar un desembarco de tropas en Iquique fueron desestimados por el jefe naval chileno quien, en cambio, elaboró su propio plan de ataque al Callao, manteniéndolo en el más estricto secreto¹¹. En la tarde del 16 de mayo de 1879 y la noche del día siguiente, los principales buques de la Escuadra abandonaron gradualmente Iquique: los blindados

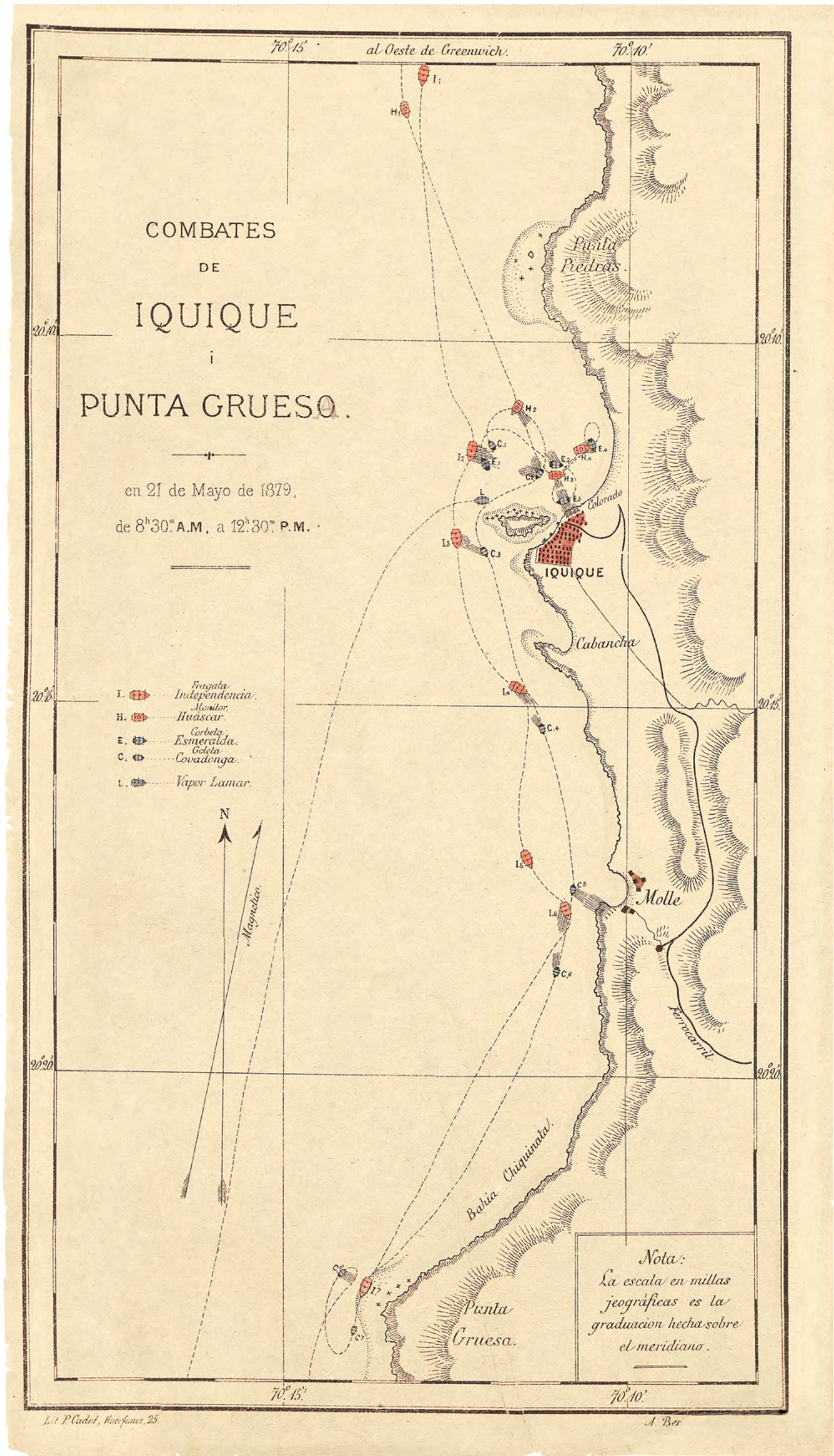
Blanco Encalada (insignia) y *Almirante Cochrane*, las corbetas *O'Higgins*, *Chacabuco* y *Abtao*, la cañonera *Magallanes* y el carbonero *Matías Cousiño*. Quedaba a cargo del bloqueo la división más débil de la Escuadra, conformada por la corbeta *Esmeralda* (insignia) y la cañonera *Covadonga*.

El plan de ataque a la base naval peruana se realizaría de noche y consistía, en resumen, en sacrificar a la *Abtao*, haciéndola estallar en medio de la escuadra enemiga, para que acto seguido los blindados se lanzasen haciendo uso tanto de su artillería como del espolón. En tanto, tres lanchas habilitadas como torpederas intentarían adosar cargas explosivas a los buques enemigos, mientras que las corbetas bombardearían la población, manteniéndose en constante movimiento¹².

El plan, donde la sorpresa era naturalmente un factor importante, trae reminiscencias de los audaces *raids* de Cochrane y acaso hubiese sido un éxito de no ser porque los principales buques peruanos, el *Huáscar* y la *Independencia*, habían zarpado del Callao el mismo día 16. Junto a ellos iban los transportes *Chalaco* y *Limeña* con tropas de refuerzo y conduciendo al propio presidente del Perú, Mariano Ignacio Prado, quien había elegido Arica como base de operaciones; plaza que, dicho sea de paso, se había fortificado sin que los buques chilenos hiciesen nada por impedirlo.

A la altura de Mollendo, el lunes 19, la fuerza peruana recibió la noticia del zarpe de la Escuadra chilena al norte y de que el bloqueo de Iquique había quedado a cargo de una débil división. Al llegar a Arica, el día 20, se decidió que la 1.ª División Naval del Perú, al mando del capitán de navío Miguel Grau e integrada por el ariete blindado *Huáscar* y la fragata blindada *Independencia*, destruyese los buques chilenos que se hallaban en Iquique, levantando así el bloqueo, para proseguir hostilizando los puertos chilenos hacia el sur.

En tanto, al llegar la Escuadra chilena a la altura del Callao la noche del miércoles 21 de mayo, se constata que los principales objetivos de la expedición no se hallaban en la bahía. Al confirmarlo la luz del día siguiente, se da la orden de regresar al sur, cuando una de las jornadas más dramáticas y trascendentales de la historia chilena ya había concluido.



- ◀ Combates de Iquique i Punta Grueso [sic].
Litografía de P. Cadot de un dibujo de A. Ber. Colección Biblioteca Nacional, Santiago.
Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile.
Es interesante notar que las iniciales de los buques participantes de los combates conforman la palabra CHILE.
- ▶ Parte del teniente Luis Uribe, segundo comandante de la Esmeralda al momento del combate naval de Iquique, que relata la acción naval, mayo de 1879.
Colección Escuela Naval Arturo Prat, Valparaíso.
- ▼ Cañón, bala y alza pertenecientes a la Esmeralda, ca. 1879.
Cañón: Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.
Bala y alza: Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.
El cañón es de hierro forjado zunchado. La bala fue sacada del fondo del mar por el buzo B. Perini en el año 1886, es de hierro y bronce y presenta algunas estrías.
El alza se ubica verticalmente al costado de la culata y permite regular la altura o distancias de alcance; es decir, a menor altura el disparo será para distancias cortas y, a mayor altura del alza, el tiro logra distancias más largas.



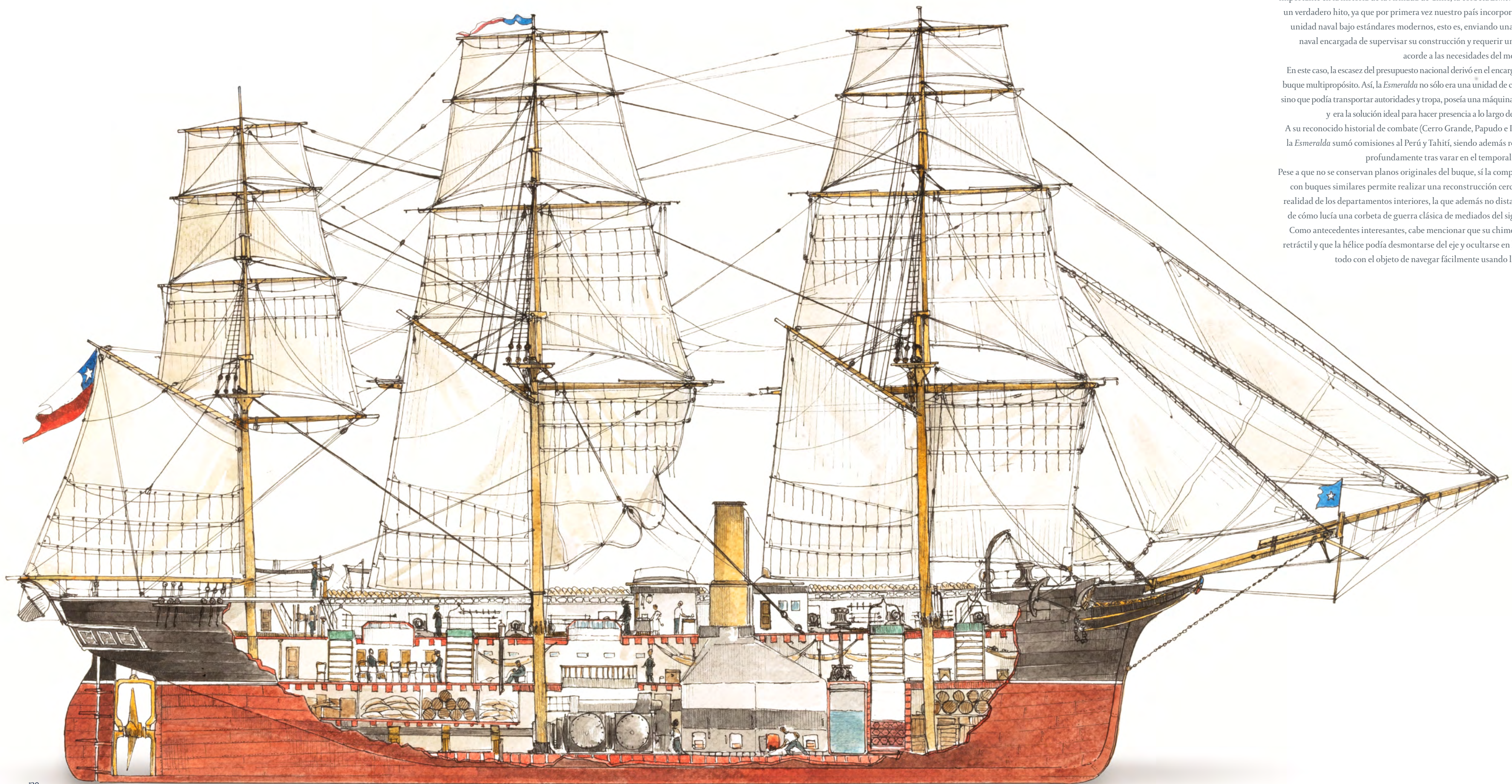
Equique Mayo 23 de 1879
Señor Javier Molinas.
Estimado amigo
Siempre comunique a Valparaíso
lo siguiente
" Señor Comte Jral de Masana "
El día es del presente la "Esmeralda"
ha sostenido un ^{sangriento} combate de 4 horas
con el "Huascar". La Esmeralda con
el jrabellon izado al pico de Mesana
fué echada a pique al tercer ataque
de espalora del Huascar. Han muerto,
el Capitán Prat; el teniente Serrano;
el Guardo Marina Riquelme; el ingeniero
Hoyatt; los terceros, Mañterla, Gutiérrez; el
ingeniero Mutilla i ~~ca~~ 150 individuos
de la tripulación. El que suscribe i
el resto de la oficialidad i tripulación
fuiamos rescatados del agua por los
los botes del "Huascar" i en la
actualidad estamos prisioneros en
Equique.
Dios qui a S.
Luis Uribe.



▲
Carlos Condell de la Haza. Pintura de Juan Francisco González, Chile, ca. 1879. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso.
 Al mando de la goleta *Covadonga*, Condell asestó un duro golpe a la Armada peruana, causando la pérdida de la fragata *Independencia* en el combate naval de Punta Gruesa. Después participó en el asalto y toma de Pisagua, el bloqueo de Arica y el combate contra las fortalezas de Arica y el *Manco Capac*. Posteriormente, asumió el mando del monitor *Huáscar*.



▲
Arturo Prat Chacón. Pintura de William Henry Walton, Valparaíso, 1883, de fotografía. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.
 «¡Muchachos: la contienda es desigual, pero ánimo y valor. Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo y espero que no sea esta la ocasión de hacerlo!», fue la arenga que dirigió a sus hombres el capitán de la *Esmeralda*, Arturo Prat, antes de saltar al abordaje del *Huáscar* y perder la vida, convirtiéndose en uno de los héroes de la historia de Chile.



Corbeta Esmeralda. Dibujo de Eduardo Rivera, Viña del Mar, 2018.

Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, Valparaíso.

Northfleet (Inglaterra) 1855 - Iquique 1879. Junto con ser la nave más importante en la historia de la Armada de Chile, la corbeta *Esmeralda* fue un verdadero hito, ya que por primera vez nuestro país incorporaba una unidad naval bajo estándares modernos, esto es, enviando una misión naval encargada de supervisar su construcción y requerir un diseño acorde a las necesidades del momento.

En este caso, la escasez del presupuesto nacional derivó en el encargo de un buque multipropósito. Así, la *Esmeralda* no sólo era una unidad de combate, sino que podía transportar autoridades y tropa, poseía una máquina a vapor y era la solución ideal para hacer presencia a lo largo del litoral.

A su reconocido historial de combate (Cerro Grande, Papudo e Iquique) la *Esmeralda* sumó comisiones al Perú y Tahití, siendo además reparada profundamente tras varar en el temporal de 1875.

Pese a que no se conservan planos originales del buque, sí la comparación con buques similares permite realizar una reconstrucción cercana a la realidad de los departamentos interiores, la que además no dista mucho de cómo lucía una corbeta de guerra clásica de mediados del siglo XIX.

Como antecedentes interesantes, cabe mencionar que su chimenea era retráctil y que la hélice podía desmontarse del eje y ocultarse en la popa, todo con el objeto de navegar fácilmente usando las velas.

La jornada del 21 de mayo de 1879 y sus consecuencias

«*Huáscar* e *Independencia* debieron concluir en una hora con *Esmeralda* y *Covadonga*. En seguida, cayendo como lo habrían hecho rápidamente sobre Antofagasta, se habrían apoderado de todos nuestros transportes. Después habrían incendiado Antofagasta, y en seguida, toda nuestra costa», escribía el 29 de mayo el comandante general de Marina, Eulogio Altamirano, al ministro del Interior Antonio Varas, describiendo el escalofriante panorama que se habría producido para Chile de haberse cumplido el plan peruano¹³, que no se realizó por la demora que le significó la obstinada resistencia del comandante Prat y sus hombres de la *Esmeralda* en Iquique, así como la inesperada buena fortuna del comandante Condell y su *Covadonga* en Punta Gruesa.

Por ello, de dicha jornada que marcó el futuro de la guerra y de la historia de ambos países, cabe, antes que repetir los hechos ya tan conocidos, enfatizar el factor tiempo. Porque la hora que debió haber durado la operación de destrucción o captura de los buques chilenos se extendió a cuatro, y con consecuencias impensadas. En efecto, tras arribar a Iquique el *Huáscar* (comandante Miguel Grau) y la *Independencia* (comandante Juan Guillermo Moore) la mañana del 21 de mayo de 1879, el primer disparo tuvo lugar a las 08:00 horas.

Mientras la *Covadonga* salía del puerto perseguida por la *Independencia*, el *Huáscar* se hacía cargo de la *Esmeralda*, y para las 11:30 no había logrado nada más que malgastar su munición en tiros poco ciertos. A dicha hora, enterado ya de que la corbeta chilena no tenía protección de torpedos, Grau se decidió a asestar su golpe de espolón, que dio ocasión al primer intento de abordaje encabezado por el propio comandante Arturo Prat y que terminó con su muerte.

La acción se aceleró con el segundo golpe de espolón, que fue realmente el decisivo, pues el intento de abordaje fue más organizado y encabezado por el teniente 2º Ignacio Serrano, que pretendía amarrar el *Huáscar* a la *Esmeralda*, incluso con la esperanza de que ambos se fuesen a pique¹⁴. Pero el nuevo abordaje también fue rechazado y, tras esta segunda embestida, la corbeta chilena comenzó a hundirse lentamente¹⁵; por lo tanto, el tercer y último espolonazo fue injustificado, salvo para acelerar el desenlace.

En paralelo, la persecución de la *Independencia* a la *Covadonga* era mucho menos efectiva, pese a su supe-

rioridad y mayor velocidad. Ante la dificultad para encontrar un ángulo adecuado para hacerle fuego, el comandante Moore también jugó, como Grau, la carta de hundir a la cañonera de *Condell* con el espolón. En ese mismo instante, el comandante chileno tomó el riesgo calculado de irse a la costa y pasar por un sector de poca profundidad, a la altura de Punta Gruesa.

Como resultado, la *Independencia* quedó inmovilizada, montada sobre una roca y con su quilla destruida¹⁶. A las 12:35 finalizaba el combate: Condell se alejó al divisar el *Huáscar* que, tras haber recogido a los náufragos de la *Esmeralda*, acudía en auxilio de la *Independencia*, cuya pérdida fue total.

En efecto, la inmolación de Prat y el triunfo de Condell, el día 21, habían desbaratado completamente los planes de Grau para seguir su campaña al sur, con alta probabilidad de capturar el convoy con 2.500 tropas que había zarpado de Valparaíso sin escolta el día 20. Este llegó a Antofagasta al día siguiente, y el día 22 la averiada *Covadonga*, en peligro de zozobrar, arribaba a Tocopilla, donde se le practicaron las reparaciones más urgentes. El día 25 fondeó en Antofagasta y el 26 se presentó el *Huáscar* en este puerto, siguiendo un intercambio de artillería con la cañonera de Condell y las baterías de tierra sin mayores consecuencias.

En tanto, la Escuadra chilena, de regreso al sur, se enteraba por un vapor extranjero, el *Ballesta*, de las primeras noticias de lo ocurrido en Iquique el día 21.

Justamente cuando los blindados y la *Magallanes* fondearon en Iquique el día 30, se cruzaron con el *Huáscar* y el *Blanco Encalada* inició una persecución que no pudo continuar por falta de carbón. A su vez, el blindado peruano encontró al extraviado *Matías Cousiño* y empezó a perseguirlo, con un efecto no deseado: este último llegó a Iquique, donde se encontró con la Escuadra, que por fin pudo reabastecerse de carbón.

En una salida para ir a buscar a la *O'Higgins* y *Chacabuco*, que volvían a Iquique navegando a vela, el *Blanco Encalada* se encontró nuevamente con el *Huáscar* el 3 de junio y lo persiguió durante casi un día, sin lograr darle alcance. Finalmente, Grau echó el ancla en el Callao el día 8, dando por terminada una campaña que no produjo ningún resultado positivo a las armas peruanas y que, por el contrario, disminuyó decisivamente su poder naval con la pérdida de la *Independencia*.

►
El abordaje al *Huáscar*.
Pintura de Pedro Subercaseaux. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.
Pese a contener varios errores históricos, la obra reproduce con gran dramatismo el salto inmortal de Prat y sus camaradas. El héroe se dirige hacia la torre, mientras en el castillo yace exánime el sargento Juan de Dios Aldea. A punto de saltar, se ve al soldado Arsenio Canave. La torre de Coles del *Huáscar* aparece más adelante respecto a las distancias reales; seguramente se trata de una licencia que se tomó Subercaseaux —uno de los más importantes pintores de temas militares— para representar en un espacio limitado la infinita valentía de los marinos chilenos.





◀ *Combate naval de Iquique.*

Pintura de Thomas Somerscales,
Valparaíso, 1881. Colección Museo
Marítimo Nacional, Valparaíso.

Esta obra muestra el momento final del combate naval entre la corbeta chilena *Esmeralda* y el monitor o ariete blindado peruano *Huáscar*, cuando este acaba de asestarle el tercer golpe de espolón y aquella se va a pique. Su bauprés y proa ya están bajo el agua, prácticamente toda su artillería está fuera de combate y en su cubierta hay una gran mortandad, efecto de las dos piezas de artillería del *Huáscar*, descargadas a bocajarro. Aún quedan marineros y artilleros de marina que hacen fuego de fusilería y en la toldilla el teniente 1º Luis Uribe Orrego, quien asumió el mando de la corbeta después de la muerte de Prat, alienta a los tripulantes. En el pico del palo de mesana se hallan dos banderas chilenas entrelazadas, producto del corte de la driza de una, tras lo cual fue izada otra. En segundo plano se observa al *Huáscar*, que acaba de efectuar un movimiento en reversa para separarse de la *Esmeralda*, pudiéndose distinguir claramente su espolón y el forado que acaba de hacer en la banda de estribor del buque chileno, con su superestructura parcialmente oscurecida por el humo del combate.



Guerra de desgaste

Ante el fracaso de la expedición al Callao, la opción del contraalmirante Williams Rebolledo fue persistir en el bloqueo de Iquique, iniciándose así una guerra de desgaste que duró dos meses que parecieron eternos. Desgaste tanto por lo que concernía a las dotaciones, por el tedio propio de esta misión de tan escasa actividad, como en lo que tocaba al material flotante, privado de reparaciones adecuadas. A lo que se sumaba que las unidades de la Escuadra, de por sí escasas, debían atender, paralelamente, otras labores, como protección de puertos y escolta de convoyes.

Por su parte, los peruanos, privados de fuerzas navales de entidad suficiente como para actuar en escuadra, debieron limitarse a realizar incursiones con sus buques más veloces, es decir, la *Unión*, la *Pilcomayo* y sobre todo el *Huáscar*, que en aquellos meses forjó su fama de amenaza fantasmagórica. Las opciones estratégicas del Perú eran dificultar lo más posible las comunicaciones y movimientos chilenos para demorar el inicio de las operaciones terrestres y confiar en la adquisición de nuevas unidades que llegasen a reforzar su mermada flota.

Por eso mismo, ante la actividad desplegada por el enemigo, los chilenos resolvieron que era necesario dominar el mar para iniciar la campaña terrestre sin riesgos. Ello equivalía al hundimiento, neutralización o captura del *Huáscar*.

La noche del 9 al 10 de julio el monitor se presentó en Iquique, donde el comandante Grau estuvo a punto de hundir al carbonero *Matías*



Juan José Latorre. Fotografía Garreaud, de Leblanc y Valck, Valparaíso, 1875. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. Donación Pedro García de la Huerta Matte. Latorre es uno de los más grandes héroes de la Marina de Chile, quien participó en la guerra contra España, en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana y llevó a cabo misiones hidrográficas. Finalmente, en la batalla naval de Angamos, donde logró la captura del monitor peruano *Huáscar*.

Compás magnético del *Huáscar*. Bronce fundido y repujado, ca. 1865. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

Rendición del *Huáscar*. Combate naval de Punta Angamos 8 de octubre de 1879. Litografía de la Penitenciaría, Santiago. Colección Biblioteca Nacional, Santiago. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile.

Cousiño, vital apoyo logístico. Sólo que se le interpuso la *Magallanes* al mando de Latorre, quien, pese a su inferioridad material, tenía a su favor la velocidad y agilidad de su cañonera, de manera tal que supo esquivar los espalonazos del *Huáscar* y ponerse fuera de su ángulo de tiro, a la vez que descargaba su artillería sobre el blindado peruano. La llegada del *Cochrane*, de patrulla en las inmediaciones, puso fin a este segundo combate de Iquique, clave en reafirmar el prestigio de Latorre.

En contraste con lo anterior, Grau y su *Huáscar* siguieron sus incursiones en el litoral chileno, realizando varias capturas menores, y culminando el 23 de julio con el apresamiento del vapor *Rímac*, que llevaba a un escuadrón de caballería rumbo a Antofagasta. Un lamentable equívoco en las comunicaciones la posibilitó, al no proporcionarle la escolta del blindado *Cochrane*. Fue un momento de crisis para el gobierno y para la estrategia naval chilena en general, con una campaña que se estaba alargando demasiado contra fuerzas inferiores que no podían ser dominadas.

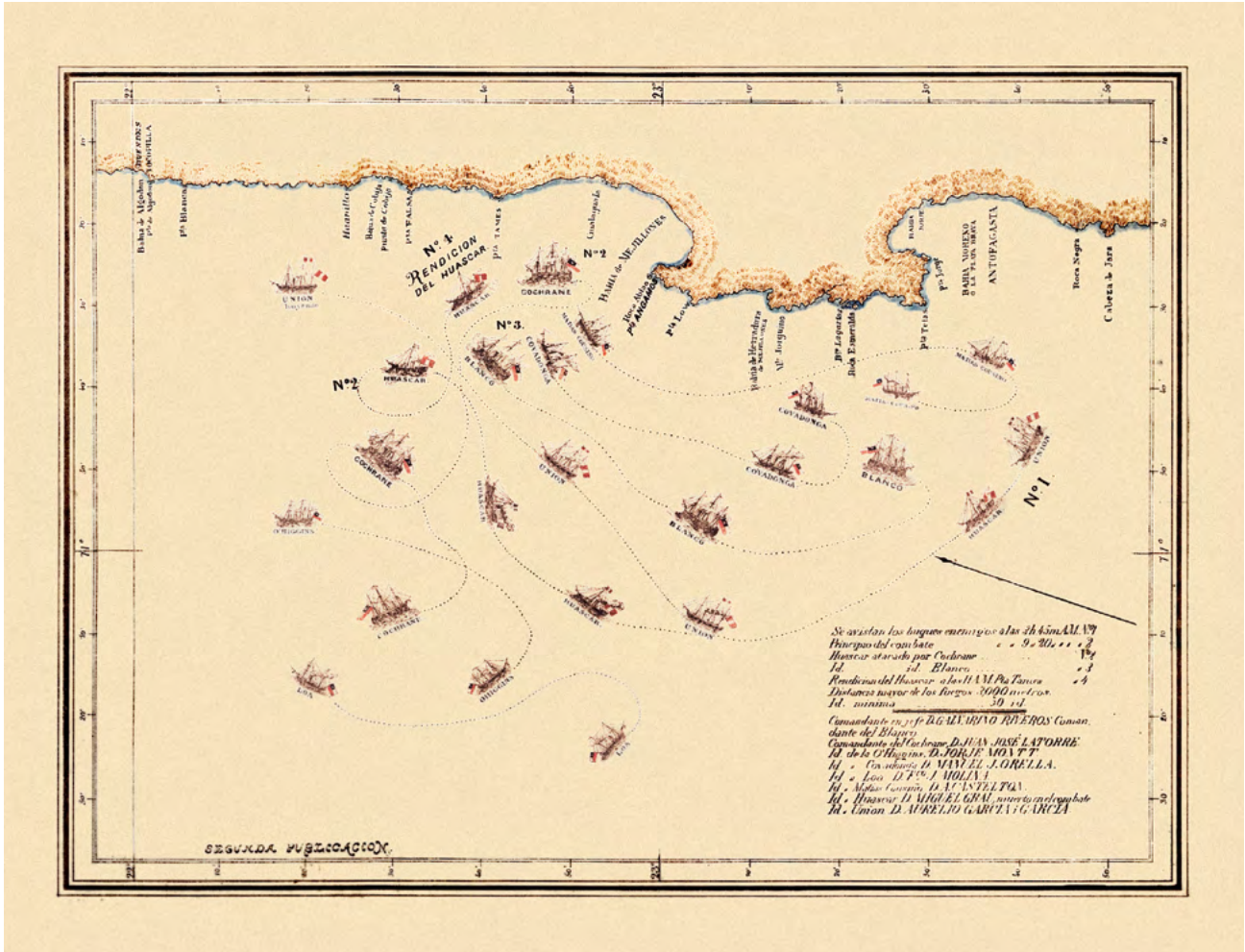
En consecuencia, el estéril bloqueo de Iquique fue levantado el 2 de agosto, y el día 4 el contraalmirante

Williams Rebolledo presentaba su renuncia al mando de la Escuadra.

Mientras Chile recomponía y realineaba sus fuerzas navales durante ese mes, las incursiones peruanas proseguían, al igual que el protagonismo del *Huáscar*. La más relevante fue el combate de Antofagasta del 28 de agosto entre el blindado peruano y las baterías de tierra, la *Magallanes* y la *Abtao*.

Durante septiembre se realizaron el cambio de calderas de las corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco* y las reparaciones del blindado *Almirante Cochrane* en Valparaíso. El mando de la Marina se confirió al comandante Juan José Latorre, de competencia ya probada, mientras que el de la Escuadra fue otorgado al capitán de navío Galvarino Riveros el 14 de septiembre. Entretanto, se incorporaron los vapores *Loa* y *Amazonas*, que serían utilizados como transportes armados.

Un consejo de guerra celebrado el 26 de septiembre en Antofagasta acordó no empezar ninguna operación terrestre antes de que el *Huáscar* fuese neutralizado, y un segundo consejo, celebrado el 1 de octubre, acordó un plan para darle caza.



Angamos, la batalla naval decisiva

Según lo establecido en dicho consejo del día 1, la Escuadra sería organizada en dos divisiones: una pesada, más lenta, al mando del comodoro Riveros y compuesta por el buque insignia *Blanco Encalada*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño*; y la otra, la ligera, de componentes más rápidos, que estuvo a cargo de Latorre con su blindado *Almirante Cochrane*, la *O'Higgins* y el *Loa*. El objetivo era la plaza de Arica, base de operaciones de los buques peruanos, donde se suponía que serían hallados.

Pero Grau había zarpado ese mismo día con el *Huáscar* y la *Unión*, de manera que ambas fuerzas se cruzaron en el mar sin verse y la Escuadra chilena llegó a Arica el día 5 sin encontrar su objetivo. Riveros puso nuevamente rumbo al sur; aparentemente, se repetía el sino de la malhadada expedición al Callao de Williams Rebolledo, si bien los buques peruanos, al llegar a Coquimbo sin encontrar presas u otros objetivos que batir, volvieron a enrumbar al norte. Entretanto, la división pesada

chilena echaba el ancla en Mejillones el 6 de octubre, y el 7 hacía otro tanto la ligera. Fue entonces cuando se formuló el plan definitivo para dar caza al esquivo blindado peruano.

Este consistía en que la división pesada de Riveros se situase a la altura de Antofagasta para defender el puerto y, en caso de divisar los buques peruanos, emprendiese su persecución con rumbo norte. En sentido contrario, es decir, con rumbo sur y a unas 20 millas de la costa, se situaría la división ligera de Latorre, cerrando la trampa por el otro lado.

En la mañana del 8 de octubre, el plan chileno se cumplió casi como si se tratase de un ejercicio. Al pasar el *Huáscar* y la *Unión* frente a Punta Tetas, que cierra la bahía de Antofagasta por el norte, la división pesada emprendió la cacería, debiendo sólo cuidar de no exceder las siete millas, con el fin de que Grau pensase que el *Blanco* tenía un andar más lento que el real y de paso, no se desviase de su rumbo al norte.



A las 07:15 el *Huáscar* avistó al *Cochrane* por el norte, navegando hacia Punta Angamos, ante lo cual el blindado de Grau no pudo evitar el cerco del buque de Latorre. A las 09:15 (09:40, según el parte oficial peruano), el *Huáscar* abrió fuego a 3.000 metros del *Cochrane*, acertándole con leves daños, pero Latorre prefirió esperar antes de responder. Sólo cuando se hallaba a 2.200 metros abrió fuego y su primera descarga no fue sólo certera, sino decisiva, ya que penetró en la torre de artillería del *Huáscar*, desmontó una de sus piezas de 300 libras y causó doce bajas.

Otro tiro impactó en la torre de mando del blindado peruano, haciendo que el contraalmirante Grau volase en pedazos, inutilizando además el telégrafo con la sala de máquinas y la rueda de combate. El parte oficial peruano sostiene que la muerte de Grau fue unos diez minutos después de esta primera andanada chilena, que además dejó al *Huáscar* momentáneamente sin gobierno.

Pese a ello, el blindado peruano seguía en movimiento y haciendo fuego con el único cañón que le quedaba operativo. Hacia las 10:09 se unió el *Blanco* al combate y el *Huáscar* siguió recibiendo castigo, por momentos a muy poca distancia. Durante la acción hubo intentos de los acorazados chilenos de usar el espolón, hasta que finalmente la acción cesó a las 10:55. La partida de abordaje del *Cochrane* al mando del teniente 2º Juan Manuel Simpson Searle frustró el intento peruano de hundir al monitor abriendo sus válvulas de inundación¹⁷.

Las conclusiones de este encuentro son breves pero rotundas: ahora sí Chile podía considerar que dominaba el mar y por lo tanto podía iniciar sus operaciones terrestres.



◀ Toma del Huáscar. Pintura de Thomas Somerscales. Colección Museo Nacional de Bellas Artes, Santiago.

► Egresados de la Escuela Naval que participaron en el combate naval de Angamos. Fotografía, ca. 1880. Colección Biblioteca Nacional, Santiago. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile. Sentados: Álvaro Bianchi (*Blanco*), Florencio Valenzuela (*Blanco*) y Policarpo Toro (*Cochrane*). De pie: Alberto Silva (*O'Higgins*), José María Santa Cruz (*O'Higgins*), Emilio Jardel (*Blanco*) y Carlos Krug (*Loa*).



Después de Angamos: convoyes y bloqueos

El 28 de octubre de 1879, es decir, sólo veinte días después de la captura del *Huáscar*, el ejército, que se había estado preparando durante meses en Antofagasta, se embarcó en un convoy escoltado por la Escuadra con el objetivo de desembarcar en Pisagua el 2 de noviembre. La toma de esta plaza, con el apoyo artillero de los buques, fue el único desembarco bajo fuego que se hizo en la guerra y marcó el comienzo de la campaña terrestre.

La cañonera peruana *Pilcomayo* fue capturada por el *Blanco Encalada* el 18 de noviembre y por lo tanto, la corbeta *Unión* era el único buque de la Marina de aquel país que podía seguir realizando incursiones esporádicas. En cambio, los chilenos tenían comple-

ta libertad para elegir el punto hacia donde conducir la próxima expedición. Tras concluir la campaña de Tarapacá con el dominio de dicha provincia, se preparó un nuevo convoy que desembarcó el 26 de febrero de 1880 en Ilo, para emprender la que después se conocería como campaña de Tacna y Arica.

Otra actividad relevante para la Escuadra en esta fase fue el bloqueo de puertos enemigos, el primero de los cuales fue Arica. Allí el día 27 se dio el último combate naval de la guerra, al enfrentarse el blindado *Huáscar*, ya bajo bandera chilena al mando del comandante Manuel Thomson, con el monitor *Manco Capac*, comandado por José Sánchez Lagomarsino, en el curso del cual, al intentar embestir el primero

al segundo, este descargó a poca distancia su artillería y Thomson murió instantáneamente, pero los daños sufridos por su buque no fueron de gran consideración.

También fue necesario bloquear El Callao, cosa que se hizo a partir del 10 de abril, ocupándose una parte sustancial de la Escuadra en esta misión tediosa y desgastadora que se extendió por nueve meses, pese a estar jalonada por bombardeos a esta plaza el 22 de abril, el 10 de mayo y el 31 de agosto, así como por escaramuzas nocturnas.

Eran modalidades novedosas de hacer la guerra en el mar, al igual que las que costaron la pérdida del transporte armado *Loa* y la cañonera *Covadonga*, hundidos por lanchas con cargas explosivas y dispositivos de detonación automáticos, el 3 de julio y el 13 de septiembre de 1880, respectivamente.

A ellas se agregaban nuevos elementos, como la llamada expedición Lynch al norte del Perú, ejecutada entre septiembre y noviembre de 1880. Llamada así por estar al mando del capitán de navío Patricio Lynch, estaba integrada por la corbeta *O'Higgins* y dos transportes que embarcaron a 2.600 efectivos para imponer contribuciones y destruir instalaciones de infraestructura portuaria, agrícola e industrial de los diversos puntos donde tocó, carentes de fuerzas que se les opusieran, con el fin de quebrantar la economía y moral peruanas.

Estas incursiones tipo *raid* mantuvieron la actividad bélica mientras se preparaba la expedición a Lima, el mayor esfuerzo organizativo y logístico de la guerra. Unos 26.000 hombres se embarcaron en tres convoyes sucesivos en Arica, el 15 y 27 de noviembre y el 14 de diciembre de 1880. Tras una reunión en Pisco, el desembarco definitivo del grueso del ejército se hizo en Curayaco el 22 de diciembre.

Durante las batallas de Chorrillos y Miraflores el 13 y 15 de enero de 1881, respectivamente, la Escuadra apoyó con sus fuegos el flanco izquierdo de la línea chilena. El día 16 los peruanos hicieron volar los fuertes del Callao y destruyeron lo que quedaba de su Escuadra, de manera que la otrora plaza fuerte fue pacíficamente ocupada por los buques chilenos, en paralelo a la entrada del ejército a Lima.

Este conflicto dejó numerosas lecciones para la Marina de Chile, tales como la necesidad de no descuidar su poder naval y realizar una renovación constante, ya que para un país como este el dominio del mar es fundamental en caso de conflicto. Pero la guerra del Pacífico fue también un interesante campo de observación para marinas extranjeras, dado que ofrece una variedad de aplicaciones del arte de la guerra en el mar que incluye combates entre blindados, combates entre blindados y buques que no lo son, operaciones anfibias de desembarco, bloqueos, utilización de torpedos y torpederas, enfrentamientos nocturnos e incursiones corsarias.

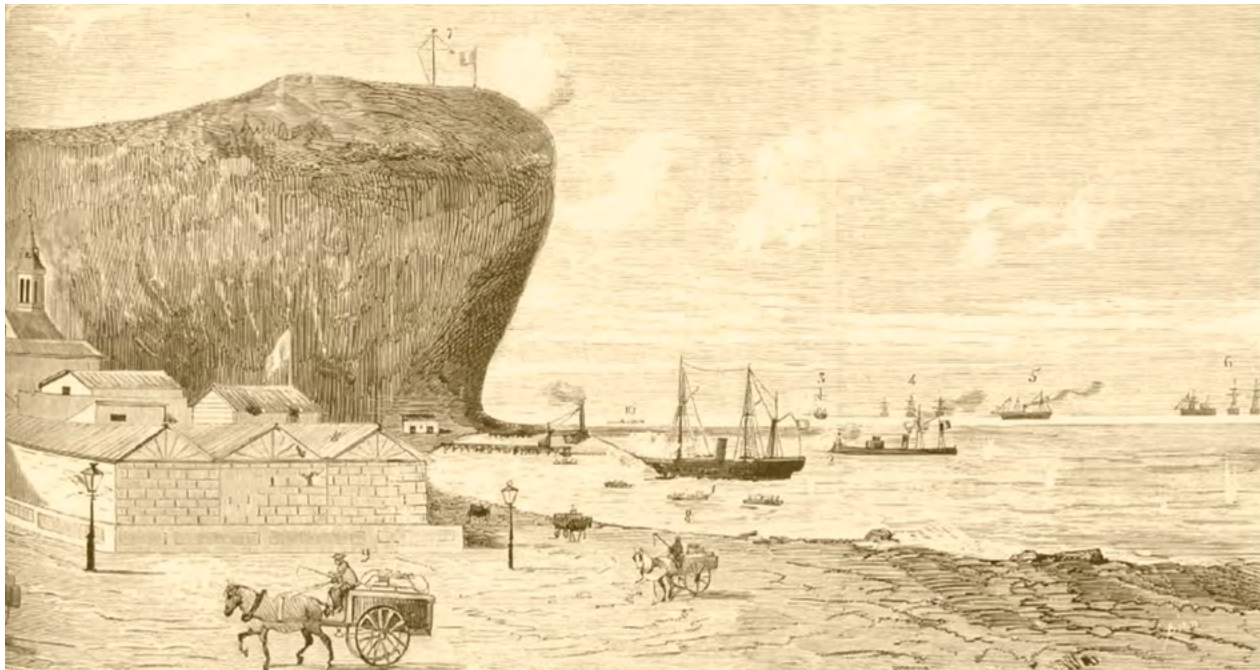


Arriba izquierda: Patricio Lynch. Fotografía anónima, ca. 1880. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. Conocido como el Príncipe Rojo, fue gobernador del ejército de ocupación en Lima. Defendió a Chile con las armas y, más tarde, con sus atributos personales de tacto político, valentía y sentido del deber, logró alcanzar la paz y renovar las relaciones con España, interrumpidas por la guerra.

Arriba derecha: Manuel Thomson. Fotografía de Spencer y Cía., ca. 1880. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. Destacó en los combates de Abtao y Papudo y en la guerra contra España. Murió prestando servicio en la guerra del Pacífico como comandante del monitor *Huáscar*.



Bloqueo de Arica y Combate de Arica. Litografías anónimas. En: *La Ilustración Española y Americana*, año XXIV, núm. XXI, Madrid, junio de 1880. Colección The Picture Art Collection / Alamy Stock Photo. En la primera imagen, la corbeta *Unión* fuerza el bloqueo del puerto el 17 de marzo. Se identifican las siguientes naves: 1 y 2 *Unión* y *Manco Capac* (peruanos), 3 y 4 *Huáscar* y transportes chilenos, 5 *Lord Cochrane*, 6 Buques neutrales, 7 Baterías del morro, 8 Lanchas desembarcando pertrechos, 9 Aduana, 10 Isla Alacrán. En la segunda imagen, se muestra el combate sostenido el 27 de febrero por el monitor peruano *Manco Capac* contra los buques chilenos *Huáscar* y *Magallanes*.



LAS MODERNIZACIONES DE POSTGUERRA
Y LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA

El esfuerzo de renovación del material flotante de la Escuadra de la postguerra del Pacífico comenzó con el propósito de reemplazar a la *Esmeralda*, hundida en Iquique, por un nuevo buque, cuya construcción se encargó precisamente en 1879. Se trataba del crucero *Arturo Prat*, versión ampliada de las cañoneras tipo Rendel, que nunca llegó a entrar en servicio por varios motivos, incluyendo insuficiencias en aspectos como el blindaje y su embargo en Inglaterra por normas de neutralidad, de manera que fue vendido al Japón¹⁸.



Boleto de suscripción popular para comprar una nueva *Esmeralda*. Dibujo de Renzo Pecchenino *Lukas* copiado de un original, ca. 1879. En: *Apuntes porteños*, Lukas, Valparaíso, 1971. Colección Fundación Renzo Pecchenino, Museo Lukas, Valparaíso.

Valparaíso. Monumento a los Héroes de Iquique en la plaza de la Intendencia. Fotografía de Félix Leblanc, ca. 1888. Colección Biblioteca Nacional, Santiago. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile.



Chile encargó un nuevo buque a los astilleros Armstrong, Mitchell & Co. de Elswick, Newcastle-on-Tyne, cuya cubierta tenía una protección blindada de dos pulgadas, razón por la cual fue clasificado como crucero protegido. Fue bautizado *Esmeralda*¹⁹ y pronto fue replicado por numerosas marinas del mundo por el gran adelanto tecnológico que representaba, con características y arquitectura naval que ya anunciaban los buques de guerra del siglo XX²⁰.

El crucero *Esmeralda* entró al servicio de Chile en 1884 mientras, en paralelo, se realizaba un proceso de modernización generalizado de la artillería principal de los blindados *Almirante Cochrane*, *Blanco Encalada* y *Huáscar*, extendido a otras unidades de la Escuadra²¹.

Para llevar adelante este proceso de modernización en la penúltima década del siglo XIX fue fundamental la visión y voluntad del presidente José Manuel Balmaceda. Suya fue la iniciativa de adquirir un acorazado y dos cruceros protegidos en Francia, además de dos cazatorpederos en Inglaterra y dos escampavías de construcción francesa; es decir, toda una

nueva Escuadra que se superponía a la que había hecho la campaña del 79.

El acorazado sería el *Capitán Prat*, construido en los astilleros franceses Forges et Chantiers de la Méditerranée de La Seyne, Toulon²². Los cruceros, construidos en los mismos astilleros, fueron bautizados *Presidente Pinto* y *Presidente Errázuriz*²³. Los cazatorpederos, bautizados *Lynch* y *Condell*, se encargaron a los astilleros ingleses Laird. Finalmente, los escampavías *Huemul* y *Cóndor* también fueron contratados en los astilleros galos que construyeron el *Capitán Prat* y los cruceros.

Tales adquisiciones habían sido fruto de una comisión especial encabezada por el contraalmirante Latorre. El *Capitán Prat* resultó un buque eficaz y poderoso en relación a su tamaño; en cambio, de los cruceros podría objetarse su armamento demasiado ligero, además de sus constantes problemas con los sistemas propulsores. Los cazatorpederos también fueron buenas adquisiciones y fueron las únicas unidades del que llamaremos plan Balmaceda que alcanzaron a participar en la Guerra Civil de 1891.

LA GUERRA CIVIL DE 1891

En la fatídica conflagración civil entre el gobierno de Balmaceda y los partidarios del Congreso o revolucionarios, si bien es cierto que la casi totalidad de la Escuadra se sublevó, hubo un número significativo de jefes y oficiales navales que permanecieron leales al Gobierno o no tomaron partido, como Williams Rebolledo, Galvarino Riveros, Juan José Latorre, Óscar Viel, Luis Uribe, Arturo Wilson, Carlos Moraga, Francisco Vidal Gormaz, Recaredo Amengual y Policarpo Toro, y cuyo destino, por lo general, sería la separación de las filas una vez concluida la guerra. En cambio, la mayoría de los oficiales jóvenes se inclinó por el bando congresista.

El primer acto de la Guerra Civil fue protagonizado precisamente por la Escuadra al sublevarse el 7 de enero de 1891, tras el embarque a bordo del vicepresidente del Senado, Waldo Silva, y el presidente de la Cámara de Diputados, Ramón Barros Luco, a bordo del blindado *Blanco Encalada*, quienes junto al capitán de navío



Jorge Montt constituyeron la Junta revolucionaria. Este último asumiría, además, la jefatura de la Escuadra. Los buques que se plegaron al movimiento fueron, además del mencionado blindado, su gemelo el *Almirante Cochrane*, el crucero *Esmeralda*, la corbeta *O’Higgins* y la cañonera *Magallanes*. Posteriormente se agregaría el ariete blindado *Huáscar* y además se contaría con el grueso de la flota de la Compañía Sudamericana de Vapores.

La primera acción de guerra se dio la madrugada del 16 de enero, cuando el *Blanco Encalada* se enfrentó con las baterías que defendían Valparaíso. El blindado insurrecto recibió dos impactos que, si bien no fueron de gravedad, bastaron para corroborar la regla general de la desventaja en que se hallaba una escuadra que atacaba una plaza fortificada.

La segunda y principal lección de este conflicto fratricida resultó palmariamente clara desde el principio y a lo largo de todo su transcurrir: el dominio del mar era decisivo para vencer, tal como se había demostrado en 1879. Porque en 1891, pese a que la casi totalidad del ejército de Chile permaneció leal al presidente Balmaceda, el bando revolucionario pudo apoderarse de las provincias salitreras del norte gracias a contar con la Escuadra y pese a no tener más que pequeños núcleos de fuerzas terrestres, estos sin embargo fueron aumentando y pudieron derrotar a las guarniciones balmacedistas de la zona.

Un ejemplo de eficaz colaboración de fuerzas fue el apoyo de la Escuadra a un destacamento de sesenta marineros bajo el mando del capitán de corbeta Vicente Merino Jarpa, que defendió denodadamente la aduana de Iquique contra unos 250 atacantes gubernamentales el 19 de febrero. El fuego demoledor de los buques permitió rechazar el ataque y consolidar la toma de la ciudad.

La batalla de Pozo Almonte, librada el 6 de marzo, fue decisiva para el control por parte de los revolucionarios de dichas provincias ricas en recursos, gracias a los cuales pudieron dedicarse a organizar y apertrechar un ejército con relativa tranquilidad durante los meses siguientes.



Consejo de ministros del presidente Balmaceda.
Pintura de Pedro Subercaseaux, Santiago, ca. 1910.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.
En la sala de rica ornamentación, bajo el Acta de la Independencia de Chile, José Manuel Balmaceda está de pie, en la mano la hoja del telegrama que avisa de la sublevación de la Escuadra. Lo rodea su Ministerio: Claudio Vicuña, ministro de Interior; Domingo Godoy, ministro de Relaciones Exteriores, y los demás miembros del gabinete: Ismael Pérez Montt, José Miguel Valdés Carrera, el general Francisco Gana y Guillermo Mackenna.



Junta de Gobierno de Iquique: señores Waldo Silva, vicepresidente del Senado; Jorge Montt, capitán de navío; y Ramón Barros Luco, presidente de la Cámara de Diputados. Fotografía anónima, Iquique, 1891. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.



En contraste, el gobierno sólo contaba con los cazatorpederos *Lynch* y *Condell*, que arribaron a Valparaíso el 21 de marzo, más el transporte *Imperial*, que fue armado en guerra. Por lo tanto, su única esperanza para revertir el control del mar era que llegasen el acorazado *Capitán Prat* y los dos cruceros encargados en Francia, cuya construcción estaba por finalizar. Mientras tanto, la mejor opción era realizar incursiones contra los congresistas con las escasas fuerzas disponibles.

La primera y más espectacular de estas misiones se realizó la madrugada del 22 de abril de 1891, cuando el *Lynch* y el *Condell* atacaron en el puerto de Caldera al blindado *Blanco Encalada*, lanzando entre ambos cinco torpedos Whitehead de los que sólo uno impactó su objetivo, lo que bastó para que el ya histórico acorazado se hundiese en pocos minutos, pereciendo 11 oficiales y 171 gente de mar de su dotación. Este fue sin duda un momento culminante no sólo para este conflicto, sino para la historia naval en general²⁴.

El impacto que esta pérdida supuso para la causa revolucionaria se tradujo en una momentánea esperanza entre los gubernamentales, ya que Balmaceda confiaba en que si un segundo ataque lograba hundir al *Cochrane* y llegaban los buques desde Francia, su desventaja en el mar podía revertirse²⁵. Además, también confiaba en que un nuevo ataque exitoso podría hacer entrar en razón a los opositores²⁶. Pero, pese a que ninguna de las unidades gubernamentales pudo ser hundida o capturada por los buques congresistas, no obstante su audacia, no volvieron a obtener un resultado significativo. Por otro lado, los buques tan esperados por Balmaceda habían sufrido retrasos en su entrega y no alcanzarían a llegar a aguas chilenas para tomar parte activa en la contienda.

Hacia fines de julio el ejército congresista había cobrado forma y recibido, además, cantidades adecuadas de armamento moderno, lo que le permitía pasar a una fase ofensiva, a lo que se sumaba su predominio en lo naval. De esta manera, los congresistas, opositores o revolucionarios se hallaban en una situación tan venta-

josa como la que tuvo Chile después de la batalla de Angamos: la de poder organizar una expedición que pudiera hacerse a la mar sin ser molestada y desembarcar tropas donde quisiese. Pese a que el ejército gubernamental era más numeroso, se veía obligado a dividirse para esperar tal desembarco en cualquier punto.

El lugar elegido por los congresistas fue Quintero, y tanto su preparación meticulosa como su ejecución eficaz recordó los grandes convoyes de las campañas de Tarapacá, Tacna y Arica y Lima de la guerra anterior. El 20 de agosto se realizó el desembarco de un ejército de poco más de 9.000 efectivos, que al día siguiente libró y venció en Concón, una de las batallas decisivas de la campaña final.

En el curso de la misma, varias unidades de la Escuadra apoyaron el flanco derecho del ejército congresista, causando estragos en las filas balmacedistas. Una última actuación destacada de estos buques se dio el día 23, en un intenso intercambio artillero con los fuertes de Valparaíso y Viña del Mar, para apoyar un ataque sobre esta última que finalmente no se realizó.

Tras la cruenta batalla de La Placilla del 28 de agosto, que puso fin a esta guerra entre hermanos, la Escuadra recalaba sin resistencia alguna a un Valparaíso por lo demás convulsionado y en caos.



Vista de Valparaíso. Pintura de Theodor Ohlsen, Valparaíso, 1891. Colección privada.



LA ERA DE JORGE MONTT:
LA ESCUADRA DE FINES DEL SIGLO XIX

En el período que siguió a la Guerra Civil, la evolución global de los buques fue incorporada en Chile en forma de nuevas adquisiciones para la Escuadra, que debió fortalecerse como nunca antes debido a un nuevo ciclo de tensiones con Argentina. En aquellos años la figura gravitante fue el vicealmirante Jorge Montt Álvarez, presidente de la república entre 1891 y 1896, y luego, director general de Marina por un largo período, entre 1897 y 1913, cargos ambos en los que debió hacer frente a fuertes crisis internacionales.

La primera de ellas se produjo a sólo semanas de concluida la Guerra Civil de 1891, el 16 de octubre, cuando un incidente en los bajos fondos de Valparaíso que involucró a marineros del crucero estadounidense *USS Baltimore*, escaló a una grave crisis internacional con Washington. El incidente del *Baltimore* llegó a hacer pensar que habría una guerra entre Chile y Estados Unidos²⁷, que debería haber sido preponderantemente naval y en la cual la inferioridad inicial del primero podría haberse visto aminorada dependiendo de si ya se hubiera producido la llegada desde Francia de los buques atrasados del plan Balmaceda²⁸. De hecho, los cruceros *Presidente Errázuriz* y *Presidente Pinto* arribaron en abril y septiembre de 1892, respectivamente, mientras que el acorazado *Capitán Prat* sólo entró en servicio en mayo de 1893.

Jorge Montt Álvarez. Pintura de Arturo Köhl, Chile, 1923. Colección Club Naval de Valparaíso.

Durante la guerra contra España sirvió a bordo de la corbeta *Esmeralda*, hallándose en el combate de Papudo. Al estallar la guerra del Pacífico estaba al mando de la corbeta *O'Higgins*, con la que participó en la ocupación de Antofagasta y otras acciones como la batalla naval de Angamos y el desembarco y toma de Pisagua.

Al precipitarse la crisis que llevó a la guerra civil de 1891 se unió al bando congresista u opositor, y pasó a integrar la Junta de Gobierno.

Una vez finalizada la contienda, fue elegido presidente de la república por el período 1891-1896.

Abrazo del Estrecho. Fotografía de Spencer y Co., Magallanes 1899. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

En 1899, estando el crucero *O'Higgins* fondeado en Punta Arenas, en su cubierta se llevó a cabo el llamado «abrazo del Estrecho», entre el presidente de Chile Federico Errázuriz Echaurren y el mandatario argentino Julio A. Roca. Este encuentro simbolizó la distensión de las relaciones entre ambos países luego del diferendo fronterizo que protagonizaron estas naciones en torno a la Patagonia y Tierra del Fuego.

Esta crisis tuvo una salida diplomática, pero demostró el grado de competencia de los marinos chilenos al verse obligados, apenas concluida una guerra civil, a alistarse para un posible nuevo conflicto. Además, significó tener que realizar ejercicios de escuadra desde principios de 1892, que se transformarían en una práctica sistemática.

En la era de Jorge Montt, marcada por una carrera armamentista con Argentina que era fiel reflejo regional de un fenómeno internacional, todos los cruceros adquiridos fueron encargados a los astilleros Armstrong de Elswick: el crucero protegido *Blanco Encalada*, incorporado en 1895²⁹; el crucero protegido *Esmeralda*, que entró en servicio en 1897 y reemplazó al crucero homónimo, enajenado en 1895³⁰; el crucero protegido *Ministro Zenteno*, entrado en servicio en 1897³¹; y el crucero acorazado *O'Higgins*, incorporado en 1898³².

Estas incorporaciones fueron complementadas por nuevas unidades ligeras entre 1897 y 1899: el cazatorpederos o crucero torpedero *Almirante Simpson*; tres destructores tipo Laird y seis torpederas tipo Yarrow.

Parte de estas nuevas unidades, bajo el mando del contraalmirante Luis Alberto Goñi, formaron una Escuadra compuesta por el *Esmeralda*, el *Zenteno*, el *Simpson* y

los cuatro destructores Laird. Apenas arribado este material, comenzó un intenso período de instrucción durante 1898, año de máxima tensión con Argentina, exactamente veinte años después de la crisis anterior.

La cantidad de unidades agregadas a la Escuadra de evoluciones, al mando del contraalmirante Juan Manuel Simpson, hizo necesario que esta se organizase en tres divisiones: la primera, integrada por los cruceros *O'Higgins*, *Esmeralda* y *Blanco Encalada*, el cazatorpederos *Simpson*, los destructores *Muñoz Gamero*, *Serrano*, *Orella*, *Riquelme* y el transporte *Casma*; la segunda, compuesta por los blindados *Prat* y *Cochrane*, los cruceros *Pinto*, *Errázuriz* y *Zenteno*, el cazatorpederos *Lynch*, las torpederas *Hyatt*, *Videla*, *Thomson* y *Rodríguez* y el transporte *Angamos*; y la tercera, integrada por el ariete blindado *Huáscar*, el cazatorpederos *Condell* y las torpederas *Contreras*, *Aldea*, *Guacolda* y *Janequeo*. Es decir, se activó prácticamente la totalidad del poder naval de que disponía Chile.

Aunque la crisis prebélica de aquel año 1898, hoy tan olvidada, finalmente no desembocó en guerra y el 15 de febrero de 1899 se realizó el simbólico «abrazo del Estrecho» entre los presidentes Errázuriz Echaurren y Roca, la Escuadra de Chile se encaminaba al cambio de siglo en un contexto de conflictos aún no resueltos. ~





▲
El abrazo del Estrecho. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno, 1899. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Santiago.
 De izquierda a derecha, los buques son: transporte *Williams*, crucero *Zenteno*, crucero *Belgrano*, crucero *O'Higgins*, crucero *Errázuriz*.

TOMA DE POSESIÓN DE ISLA DE PASCUA

Ubicada a 3.700 kilómetros de Valparaíso, Isla de Pascua o Rapa Nui¹ constituye uno de los vértices del mar presencial chileno. Proyecta, junto con la isla Salas y Gómez, una zona económica exclusiva de 729.400 kilómetros cuadrados² y posee una riqueza arqueológica, turística y pesquera de incalculable valor.

GUSTAVO JORDÁN ASTABURUAGA



Fue descubierta para el mundo occidental en 1722 por una expedición holandesa al mando del almirante Jakob Roggeveen, después de lo cual fue visitada por numerosos exploradores.

Entre 1862 y 1863 varios buques peruanos se llevaron a casi mil seiscientos pascuenses³ para trabajar en las guaneras de las islas Chinchas como esclavos⁴. Sólo dieciséis fueron repatriados, quienes además se hallaban enfermos de viruela, tifus y tuberculosis, lo que condujo al contagio del resto de la población, diezmandola a apenas ciento once personas en 1877⁵.

En medio de esta catástrofe⁶, en enero de 1870 fondeó en Hanga Roa por primera vez un buque de la Armada de Chile: la corbeta *O'Higgins*⁷. Su misión era efectuar diversos estudios científicos⁸ y transportar carga para los sacerdotes de los padres franceses de Valparaíso, que en 1864 habían iniciado una labor evangelizadora en la isla⁹. En esta oportunidad, se embarcaron como grumetes cuatro pascuenses, iniciando una tradición de servicio en la Armada que perdura hasta hoy.

Siendo un joven oficial, Policarpo Toro¹⁰ visitó Rapa Nui como dotación de la corbeta *O'Higgins* (1875) y como instructor de guardiamarinas en la corbeta *Abtao* (1886), elevando una memoria al gobierno que recomendaba enfáticamente la toma de posesión de la isla, considerando su importancia para Chile y el agravamiento de la crisis humanitaria pascuense. Accediendo a sus recomendaciones, Toro fue comisionado por el gobierno a Tahití en 1887 a negociar la adquisición de terrenos en la isla, culminando este proceso con la suscripción de un acuerdo de voluntades con el rey de Rapa Nui que incorporaba la Isla de Pascua al territorio nacional el 9 de septiembre de 1888¹¹. La fecha no pudo ser más oportuna: apenas unos días después arribaba un crucero francés con la orden de anexionar la isla al país galo¹².

Desde entonces, y con una presencia creciente en el tiempo, la Marina siempre se ha sentido identificada con el desarrollo y progreso de esta bella y enigmática isla. ≈

▲
Oficiales del buque escuela General Baquedano en Rapa Nui. Fotografía anónima, Rapa Nui, 1930. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.
Durante dicho año este buque realizó un crucero de instrucción por la costa chilena hasta Punta Arenas, incluyendo también Rapa Nui, al mando del capitán de navío Luis Caballero.

◀
Rapa Nui o Isla de Pascua. Litografía del levantamiento hecho por los oficiales de la corbeta O'Higgins, enero 1870. Colección Mapoteca de la Biblioteca Nacional, Santiago.



PRECURSORES DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL CHILENO

Cuando el almirante Cochrane asumió el mando de la Escuadra chilena, trajo consigo la escuela británica de la estrategia naval ofensiva desplegada en las guerras napoleónicas, a la que el marino había agregado dos factores: la sorpresa¹ y la necesidad de desarrollar un alto ritmo operacional en los ataques para hacer colapsar al adversario². Esta estrategia se denomina hoy «guerra de maniobras»³.

GUSTAVO JORDÁN ASTABURUAGA

En este sentido, el almirante escocés, con sus acciones desarrolladas en diversos conflictos, se adelantó en casi un siglo a los postulados estratégicos de Mahan y Corbett sobre la importancia de dar la batalla naval decisiva para conquistar el control del mar. Por sus acciones navales desarrolladas, Cochrane debería ser considerado como un maestro en la aplicación de la estrategia de la guerra de maniobras. Lograba la sorpresa utilizando tácticas ofensivas, inesperadas, nocturnas, ejecutadas a un alto ritmo operacional, siendo estos factores sus principales multiplicadores de fuerzas en el ataque, cuyo resultado era una paralización y dislocación total del adversario, generando el pánico y logrando la derrota al mínimo costo.

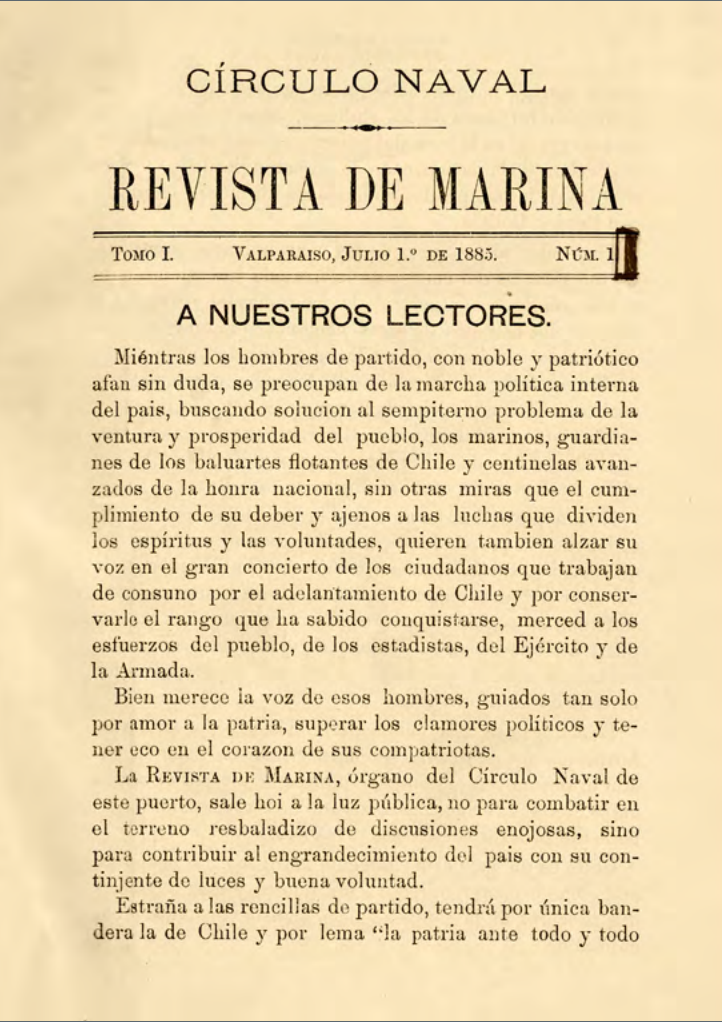
La influencia estratégica y operacional británica en nuestra Escuadra perdura hasta hoy gracias a la constante concurrencia de oficiales chilenos a Inglaterra con el fin de efectuar intercambios y cursos profesionales. Esta relación llegó a su punto cúlmine al crearse la Academia de Guerra Naval en 1911, cuyo primer director fue el comandante Charles R. N. Burnes, un oficial de marina británico.

A fines del siglo XIX emerge la figura del almirante Luis Uribe⁴, héroe de Iquique, quien dejó numerosos libros profesionales publicados para la posteridad, entre los que destacan *Historia de la Marina militar* y *Combates navales de la guerra del Pacífico*, clásicos de la historia naval chilena que contienen interesantes comentarios de estrategia naval, pre-

vios a la era de Mahan y Corbett. Uribe fue precursor de la creación en 1885 de la *Revista de Marina*, publicación que ha permitido hasta nuestros días la difusión de diversas inquietudes relacionadas con temas estratégicos, marítimos y profesionales.

El almirante Luis Langlois⁵ publicó en 1911 *La influencia del poder naval en la historia naval de Chile, 1810-1910*, el primer libro de estrategia naval escrito por un chileno que, además, ganó el concurso «Centenario de la República» de la *Revista de Marina*. Aplicando las doctrinas estratégicas del almirante norteamericano Mahan, Langlois efectúa un interesante estudio crítico de las operaciones navales de Chile en su primer siglo de historia. En una línea similar, y también influenciado por Mahan, el almirante García Castelblanco⁶ publicó *Estudio crítico de las operaciones navales de Chile* en 1929, que hacía énfasis en la aplicación crítica de los principios de la guerra a las operaciones navales chilenas y es un libro de un significativo valor histórico y estratégico.

Tanto Uribe como Langlois y García Castelblanco fueron activos colaboradores de la *Revista de Marina*, en la que publicaron diversos artículos de estrategia. Los tres fueron comandantes en jefe de la Escuadra y dos de ellos, directores generales de Marina (Uribe y Langlois), sirviendo varios años en Inglaterra. García Castelblanco y Langlois, por sus respectivos aportes, fueron incorporados como miembros fundadores a la Academia Chilena de la Historia en 1933. ≈



Revista de Marina. Portadilla del Tomo I, Número I. Valparaíso, julio de 1885.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

Recepción al presidente Arturo Alessandri. Fotografía en el acorazado
Almirante Latorre, Valparaíso, febrero de 1924.
Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.
Participan en el evento el mandatario, el contraalmirante Luis Langlois y la oficialidad del acorazado.



LOS ESTRATEGAS: ALMIRANTES URIBE Y RIVEROS

La estrategia, sin audacia y sin sorpresa, no es nada'.

GUSTAVO JORDÁN ASTABURUAGA



URIBE: LA GLORIA

La estrategia aplicada por la Escuadra en la guerra del Pacífico hasta octubre de 1879 no tuvo éxito en su objetivo de eliminar a la Escuadra peruana para conquistar el control del mar y permitir transportar en forma segura las fuerzas militares de invasión a Perú.

Lamentablemente, la intención inicial del gobierno de asumir la iniciativa atacando por sorpresa a la Escuadra peruana en El Callao al inicio de la guerra se perdió, desaprovechando así la superioridad de nuestros blindados y que los principales buques y fortalezas enemigas estaban fuera de servicio. Por otra parte, el bloqueo de Iquique no sólo no generó el nivel de apremio deseado para obligar a los peruanos a dar la batalla, sino que le otorgó libertad de acción para reforzar Arica con tropas y artillería, creando así una formidable base naval avanzada.

De este modo, la incursión tardía e inefectiva de la Escuadra al Callao, efectuada en mayo de 1879, cuando las defensas habían sido reforzadas y los buques estaban operativos, fue la causa directa del combate naval de Iquique.

Luis Uribe alcanzó la gloria al suceder a Arturo Prat al mando de la *Esmeralda*, liderando valientemente a su heroica dotación en el combate contra el *Huáscar* hasta que su buque se hundió en Iquique. Uribe no sólo había sido compañero de curso y amigo de Arturo Prat, sino que también era un brillante, culto y erudito oficial de marina que llegaría al más alto puesto de la Armada. Además, fue uno de los fundadores de la *Revista de Marina* y en sus años de madurez escribió varios libros famosos sobre historia naval, entre los que se destacan *Los combates navales en la guerra del Pacífico*, *Nuestra Marina mercante* y *Nuestra Marina militar*.



Izquierda: Luis Uribe Orrego. Fotografía anónima. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. Al momento del abordaje al *Huáscar*, era segundo comandante de la *Esmeralda*, y a la muerte de Prat asumió el mando.

Derecha: Galvarino Riveros. Fotografía de Spencer y Cía., ca. 1880. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago. Riveros comandaba una de las divisiones en que la Escuadra se organizó poco antes de la batalla naval de Angamos de 1879. Enarbolando su insignia en el blindado *Blanco Encalada*, tomó parte en esta acción en la que se capturó el blindado peruano *Huáscar*. Posteriormente, siguió al mando de la Escuadra durante el resto de la campaña.



Combate naval de Angamos. Pintura de Thomas Somerscales, Valparaíso, 1889. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso.

RIVEROS: LA VICTORIA

En agosto de 1879, tras la renuncia del almirante Williams, el gobierno asumió la misma estrategia ofensiva de O'Higgins y Cochrane en la guerra de la Independencia, disponiendo eliminar a la escuadra adversaria antes de iniciar las operaciones militares anfibias. Con este fin, el capitán de navío Galvarino Riveros fue escogido para asumir el mando de la Escuadra e iniciar una nueva campaña naval con el objetivo de destruir al *Huáscar*.

Con treinta y un años de experiencia como oficial de Marina, Riveros era un experimentado profesional, dotado de un espíritu altamente ofensivo y un temperamento valiente y audaz. En efecto, en Angamos Riveros logró la victoria en una batalla naval decisiva, capturando al *Huáscar* para a continuación capturar en noviembre a la *Pilcomayo*.

Riveros continuó al mando de la Escuadra hasta terminar las operaciones navales con la captura de Lima y en 1882, siendo contraalmirante, se retiró de la Armada. ~



1900-2018

LA ESCUADRA EN EL SIGLO XX

FERNANDO WILSON LAZO



A la memoria
de la Armada

El siglo XX representa para la Escuadra un período de enormes desafíos, derivados de la evolución de la situación política internacional y de la suerte del país. Para 1904, la Marina había conseguido una posición sencillamente envidiable en el equilibrio naval sudamericano: la Escuadra constituía una de las principales fuerzas de combate de Sudamérica, lo que no era poco para una fuerza que treinta años antes apenas alineaba cuatro corbetas y carecía de cualquier pretensión de figurar entre las fuerzas navales de mayor poder militar de la región.

La Escuadra contaba con un acorazado, dos cruceros acorazados, siete cruceros protegidos y dos viejos blindados que databan de la guerra del Pacífico, a lo que se agregaba una nutrida flotilla de destructores y torpederos¹. Varias de las antiguas corbetas seguían en servicios menores, ya fuera como pontones de instrucción o como buques escuela ocasionales. La Marina mantenía estos buques en el bien apertrechado apostadero naval de Talcahuano, cuyo dique seco era capaz de carenar hasta las unidades mayores. Era una fuerza realmente considerable la que la Marina de Chile y el Estado habían construido desde las crisis de la década de 1870, que desembocarían en la guerra del Pacífico primero, la guerra civil de 1891 después y, finalmente, en la extensa y agotadora crisis y carrera naval con Argentina, que se extendería desde 1892 hasta 1904.

Los pactos de Mayo, tratado firmado en 1902 con el país vecino, contenían una moratoria en la construcción naval por cinco años, existiendo además una cláusula de advertencia, por la que cualquiera de los signatarios que se propusiera reanudar el proceso, debía de informar a la contraparte con un año y medio de antelación.



Armada en Valparaíso. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno. Colección Pinacoteca de la Universidad de Concepción.
En primer plano se aprecia un bote y una boya, al fondo, un grupo de buques fondeados en la bahía.



Crucero de instrucción del buque escuela General Baquedano, 1903. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.
Fotografía de oficiales embarcados junto con su comandante Luis Gómez Carreño (al centro de la foto).



El presidente Federico Errázuriz Echaurren pasa revista a la Escuadra en la bahía de Concepción. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno, Chile, 1901. Colección Club Naval de Valparaíso.
La comitiva pasó revista a bordo de la cañonera *Pilcomayo*, buque insignia presidencial (a la izquierda de la imagen). En este lienzo se puede apreciar a la Escuadra dispuesta en filas, en el momento en que la cañonera *Pilcomayo* pasa por la banda de babor de aquella encabezada por el crucero *O'Higgins*. Por la banda de estribor de este, hacia el centro de la imagen, se aprecia al acorazado *Prat*, a la cabeza de la segunda fila. Por la banda de estribor de este último, hacia la derecha de la imagen, se puede distinguir el crucero *Blanco Encalada* y el resto de los cruceros protegidos hacia estribor de este, en un segundo plano.

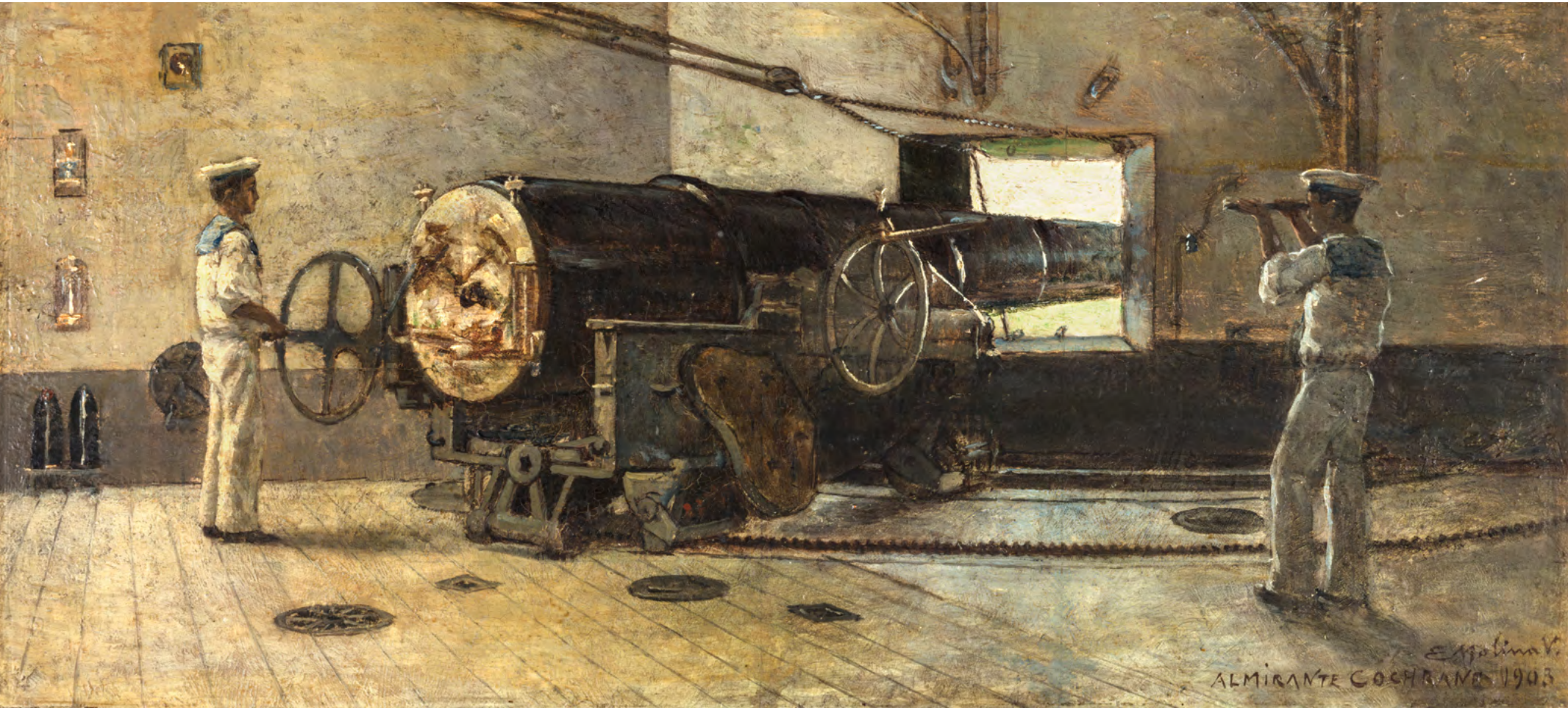
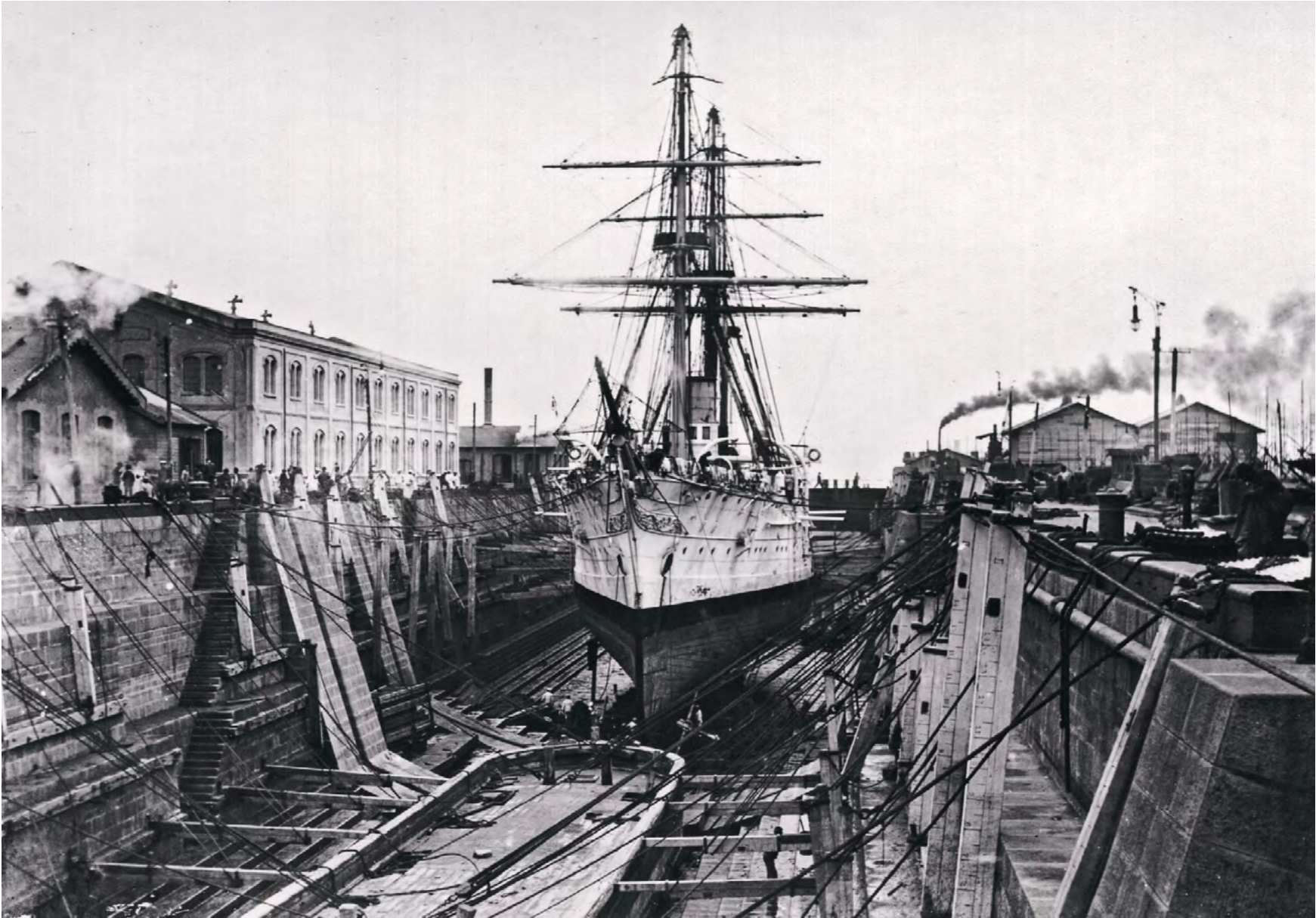
Ante esta situación, el escenario parecía consolidado, y si bien la Escuadra representaba una fuerza mucho más heterogénea que la Flota de Mar argentina debido al proceso de adquisiciones chileno, no por ello dejaba de ser una fuerza poderosa y muy capaz. De hecho, la mayoría de los buques compartían tecnología proveniente de los astilleros británicos Armstrong y armamento compatible, de calibres similares y estandarizados, así como calderas de diseño Belleville que habían beneficiado notablemente la confiabilidad, consumo de carbón y velocidad de los buques.

Lo que nadie esperaba, ni en Chile ni en Argentina, es que Brasil aprovechara este acuerdo para asumir su propio programa de construcción naval, que coincidiría además con la aparición del revolucionario acorazado británico *HMS Dreadnought*. Este nuevo buque, comisionado en 1906, combinaba por primera vez una batería de artillería homogénea de calibre pesado, una propulsión basada en turbinas de vapor que entregaba un notable incremento de velocidad frente a sus predecesores y un elevado blindaje que proporcionaba una enorme protección. Brasil, aprovechando la prosperidad económica

que vivía y que sus dos principales rivales regionales se encontraban paralizados, firmó un contrato por dos de los novísimos buques con los astilleros británicos, forzando claramente a Argentina y a Chile a dar un nuevo paso en el desarrollo de sus fuerzas².

Ya en 1908, Argentina anunciaría a Chile que se apres- taba a firmar por dos nuevos acorazados Dreadnought³. Afortunadamente para la Escuadra chilena, el proceso argentino se atrasaría considerablemente pues ante las dudas técnicas que suscitaba la contratación de buques de esta complejidad y precio, la Armada argentina abriría una oficina en Londres con el expreso objetivo de estudiar el mercado de acorazados.

Chile pronto aprobó un proyecto para encargar sus propios acorazados, cuyo proceso de selección re- sultaría extraordinariamente polémico y llevaría a un fuerte lobby de las principales casas constructoras de armamento naval de los distintos países europeos y de Estados Unidos, algunas de las cuales incluso generarían roces con el almirante Montt, a la sazón comandante general de Marina⁴.

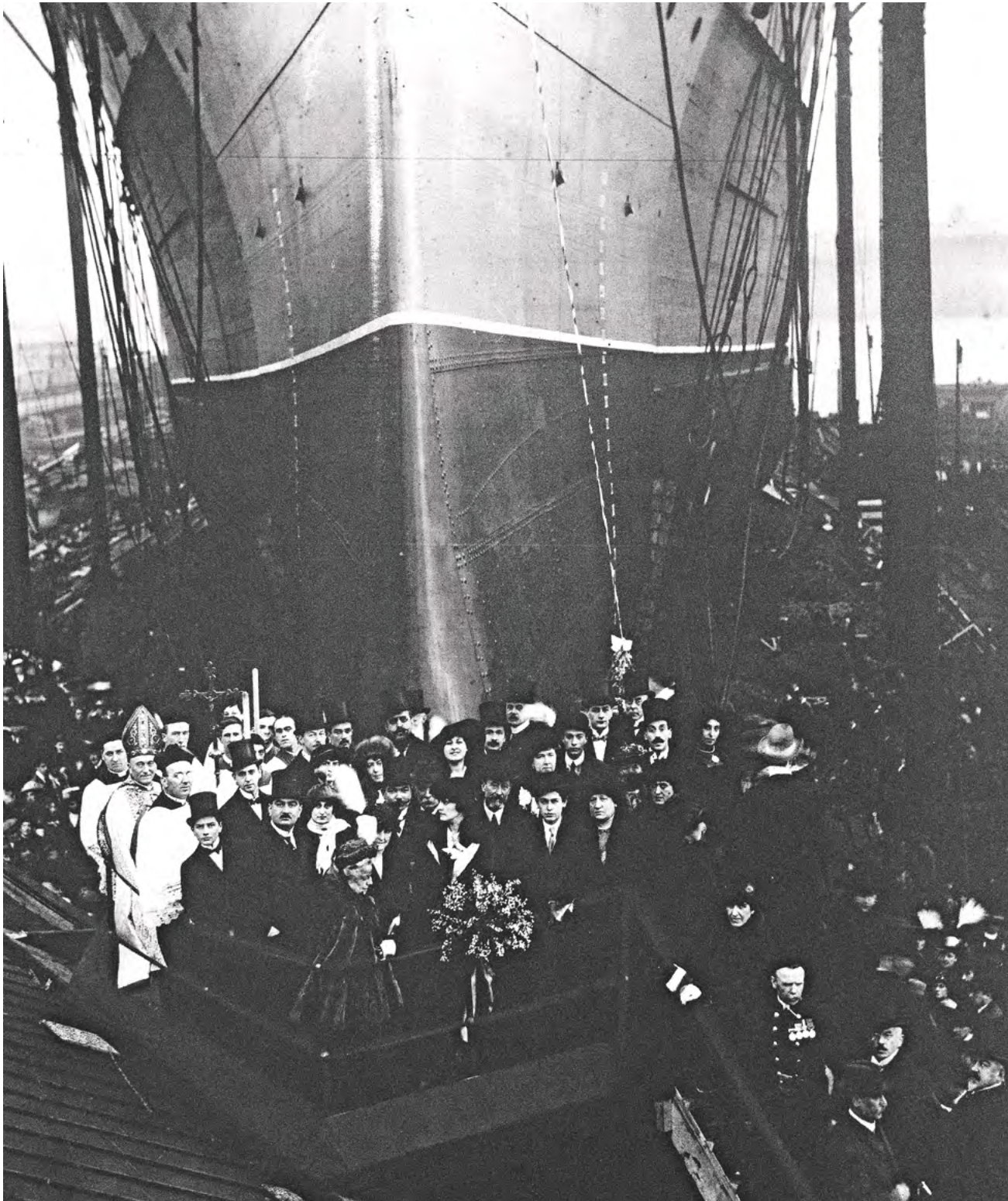


▲
Buque escuela General Baquedano en el dique seco de Talcahuano.
Fotografía anónima, ca. 1903. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

◀
Cañón del blindado Cochrane. Pintura de Ernesto Molina, Chile, 1903. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso.
A este buque se le cambió su artillería principal original de avancarga por cañones de retrocarga, en 1881 y 1889. En la imagen se pueden apreciar los mecanismos giratorio, de elevación y cierre. En la época en que fue pintada esta obra, el *Cochrane* funcionaba como Escuela de Artillería.

La selección finalmente se decantaría por un diseño británico ofrecido por el tradicional proveedor chileno, la casa W.G. Armstrong. Si bien es cierto que la Marina había especificado que debería usarse armamento y coraza de origen británico, el factor determinante para esta elección parece haber sido que el Almirantazgo británico estuvo dispuesto a proveer el acceso a los planos de los acorazados más modernos disponibles en la Royal Navy: la clase King George V, diseñada en 1910, una nueva generación de buques acorazados denominados Super Dreadnoughts que superaban considerablemente las capacidades del buque diseñado apenas seis años antes⁵.

La Marina de Chile adaptó el diseño británico a las condiciones nacionales, reduciendo su coraza para contener el fuego de los acorazados en servicio sudamericano pero incrementando drásticamente la velocidad, lo que básicamente permitiría que los dos acorazados chilenos pudieran escoger la distancia de combate sobre cualquier adversario en el mundo para luego destruirlo con el fuego de sus enormes cañones, cuyos proyectiles duplicaban en peso las granadas de los cañones adversarios⁶.



Botadura al agua del acorazado Almirante Latorre en Inglaterra. Fotografía tomada en los astilleros Armstrong-Withworth & Co. en Elswick, Inglaterra, noviembre de 1913. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

Hacia la izquierda de la imagen aparecen los padrinos del buque: el embajador de Chile en el Reino Unido, Agustín Edwards Mc Clure, y su esposa, Olga Budge. El acorazado *Almirante Latorre* fue el buque de guerra más poderoso que tuvo la Armada de Chile en su historia, a la vez que el más poderoso de Latinoamérica.

Izquierda: Portada del *Almanaque Chileno Ilustrado*. Santiago, 1921. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

En su portada el Almanaque reproduce la silueta del acorazado *Almirante Latorre* y un aeroplano de Aeronáutica Militar.

Derecha: El acorazado *Almirante Latorre* saludando a la bandera inglesa. Postal de editor no identificado, reproduciendo una foto tomada en Plymouth, Inglaterra, 1929. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

La bandera es más precisamente la White Ensign, la enseña naval. La imagen de esta ceremonia fue captada durante el viaje de este buque al Reino Unido para su modernización, proceso que se prolongó hasta marzo de 1931.

Dos acorazados de este diseño serían contratados en 1910, y junto con seis grandes destructores de las clases Lynch y Goñi constituirían el corazón del llamado Programa del Centenario, al que se agregarían luego dos submarinos que se construirían en Estados Unidos.

Trágicamente, el estallido de la Primera Guerra Mundial implicó que, salvo dos destructores que ya habían sido entregados a comienzos de 1914, la mayoría de los buques permanecía aún en grada. Gran Bretaña, en atención a las excelentes relaciones con Chile, solicitaría adquirir uno de los dos acorazados más los cuatro destructores restantes, que estaban casi terminados. Si bien la transacción resultaría altamente beneficiosa en lo económico para el Estado de Chile, que cubriría así los severos perjuicios comerciales que implicó el estallido de la guerra, sus consecuencias fueron desastrosas para la Marina, pues los acorazados argentinos continuaron su construcción en Estados Unidos y fueron entregados sin mayores problemas debido a la neutralidad norteamericana

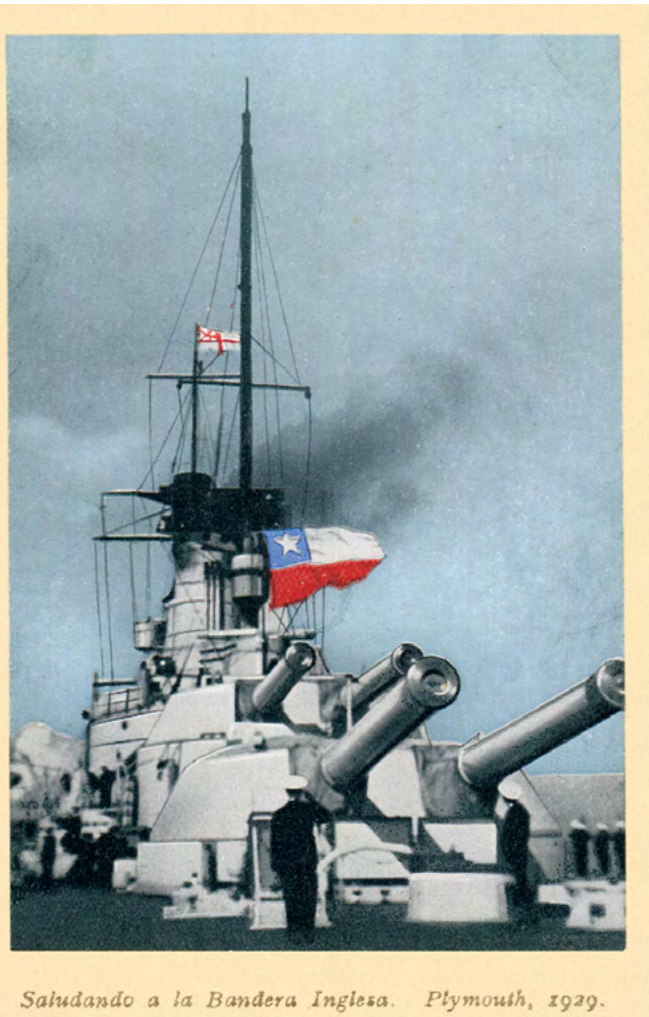
ante el conflicto, afectando seriamente el balance del poder naval entre ambos países.

Gran Bretaña era consciente de dicha situación y, además de adquirir el segundo acorazado, intentaría compensar a Chile con la entrega de cincuenta aeronaves último modelo y de seis submarinos, de los que cinco fueron ofrecidos como regalo y el sexto, vendido a un precio simbólico. El aporte de estos medios en 1917 haría mucho por compensar la inferioridad naval en la que había quedado la Escuadra, pero, sobre todo, contribuiría a acumular experiencia en las nuevas tecnologías que la Primera Guerra Mundial estaba introduciendo de forma acelerada en el plano de la guerra naval.

Concluida la guerra, la Embajada chilena en Londres cotizaría rápidamente precios para el encargo de nuevas unidades capitales, pese a que el incremento de los precios suscitado por la guerra en los astilleros británicos escapaba completamente a las capacidades de financiamiento de un país sudamericano.



VIÑA SANTA RITA Gerencia: MORANDÉ 590 -> TELÉF. ING. 1690
Pedidos: MORANDÉ 580 -> TELÉF. ING. 1651



Saludando a la Bandera Inglesa. Plymouth, 1929.



Por ese motivo, se intentó readquirir los buques vendidos a Gran Bretaña, los acorazados *Latorre* y *Cochrane*. Paralelamente, la Royal Navy proveyó a los inspectores chilenos de información detallada no sólo de carácter técnico, sino de los costos operativos que implicaba mantener en condiciones óptimas un acorazado moderno⁷.

Finalmente, la Armada chilena consolidaría un contrato en 1920 por el *Almirante Latorre*, que sería entregado con todos los sistemas de control de tiro y las demás modernizaciones que la Marina británica le había introducido. Por otro lado, se readquirirían los tres destructores sobrevivientes y se agregarían grandes stocks de repuestos, munición, manuales técnicos y demás elementos necesarios para operar el buque. La flotilla chilena llegaría a Valparaíso en 1921, siendo un muy necesario aporte a la Escuadra y al poder nacional de Chile.

La fuerza resultante sería, así, algo heterogénea. Pues si bien el *Latorre* podía considerarse entre los acorazados más poderosos y modernos existentes en el mundo, y sin lugar a dudas la unidad capital más poderosa de Sudamérica, y los cinco destructores

del programa de 1910 como algunas de las unidades más capaces de su tipo en el continente, los viejos cruceros de la década de 1890 estaban envejeciendo claramente y no eran aptos para cooperar con las nuevas unidades. Se produjo, así, un fuerte desafío para la Escuadra y la Marina de cara a equilibrar los retos de esta verdadera revolución técnica que implicó la llegada, en menos de cinco años, del acorazado, los destructores, los submarinos y los aviones navales.

Con ese objeto, se contrató una serie de misiones navales británicas, que tendrían el fin de apoyar el entrenamiento táctico de las unidades, su empleo y la docencia de la Academia de Guerra Naval. No bastaba contar con las unidades de combate más poderosas de Sudamérica, había que ser capaces de emplearlas a fondo y en las mejores condiciones.

Las lecciones dejadas por estas misiones navales, junto a las difíciles condiciones políticas con Perú relativas a la soberanía sobre las ciudades de Tacna y Arica, llevarían a un programa de adquisiciones y modernización que se desarrollaría bajo el gobierno del presidente Carlos Ibáñez del Campo.



El presidente Arturo Alessandri juega ajedrez en la cubierta del acorazado Almirante Latorre. Fotografía de Sauvalle, Valparaíso, noviembre de 1922. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

El gobernante se había embarcado junto a su comitiva en Valparaíso, el 13 de noviembre de 1922, con el fin de trasladarse a Chañaral y visitar la zona de Atacama, afectada por el terremoto acaecido el día 10 del mismo mes. La partida de la imagen tiene lugar entre el presidente y el capitán de fragata y cirujano Santiago Medel Retamales.

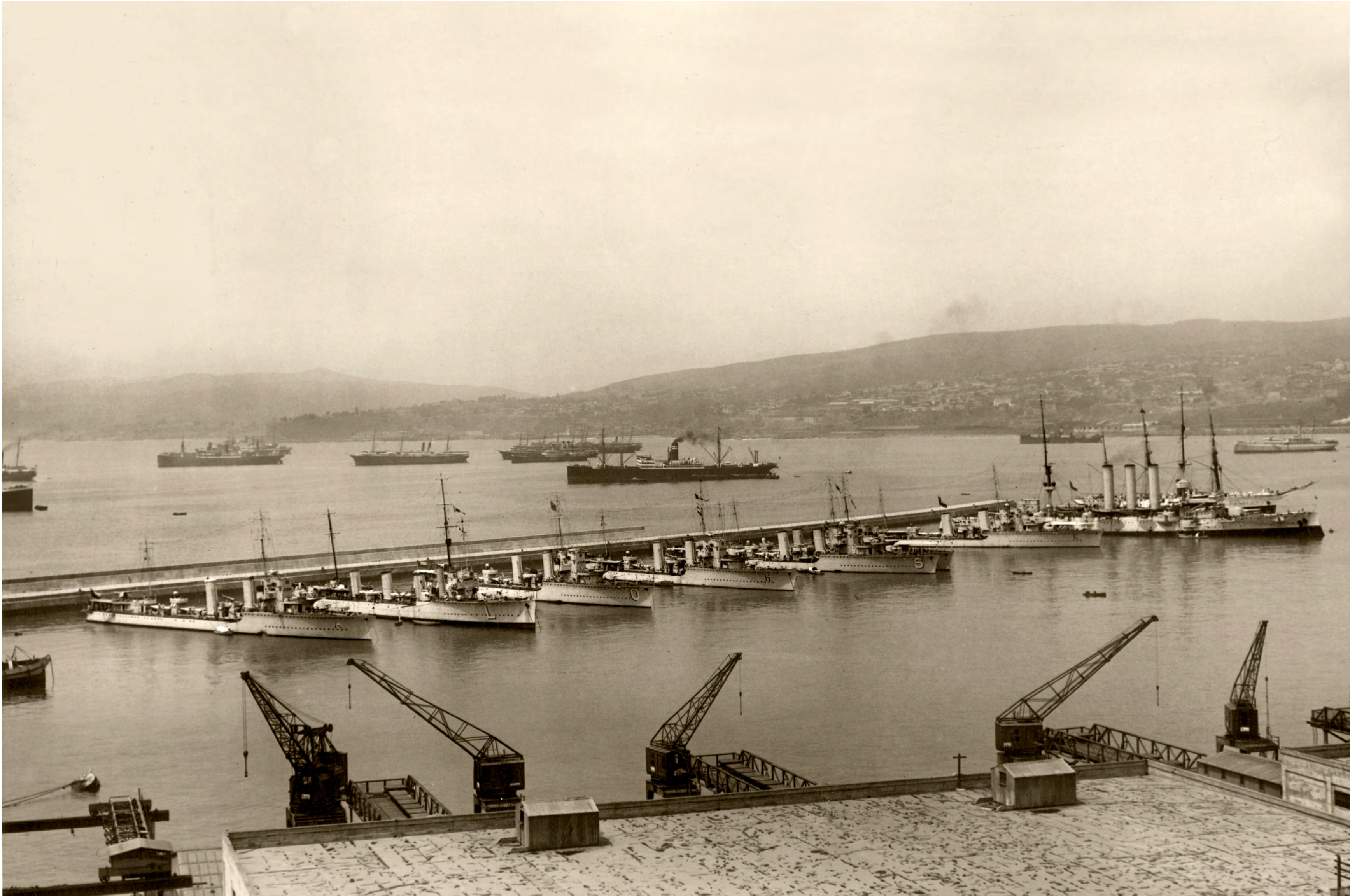


Salvavidas en miniatura, recuerdo de la visita al acorazado *Almirante Latorre*. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.



Sargentos mecánicos de la tripulación del acorazado Almirante Latorre. Fotografía de Sauvalle, Valparaíso, ca. 1922. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.





◀
Buques de la Escuadra en el molo de abrigo, Valparaíso. Fotografía anónima, ca. 1930. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.
Se distinguen claramente los seis destructores clase *Serrano*, el crucero acorazado *O'Higgins* y el buque escuela corbeta *General Baquedano*.
El molo, obra final de la modernización del puerto, había sido entregado precisamente en 1930.

►

Izquierda: Portada del periódico *El Submarino*, Santiago. Ejemplar de *El Submarino*, año II, número 1, Santiago, julio de 1918. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

Esta edición saluda el arribo de los nuevos sumergibles chilenos clase H. Como resalta en diversos detalles de esta misma página, esta publicación defendía la postura alemana durante la Primera Guerra Mundial, entonces en curso.

Arriba: Lanzamiento del submarino O'Brien en Inglaterra. Fotografía tomada en los astilleros de Vickers Armstrong en Barrow in Furness, Inglaterra, octubre de 1928. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

Esta unidad formaba parte de la clase O, de tres gemelos, que entraron en servicio en 1930 y fueron dados de baja entre 1957 y 1958.

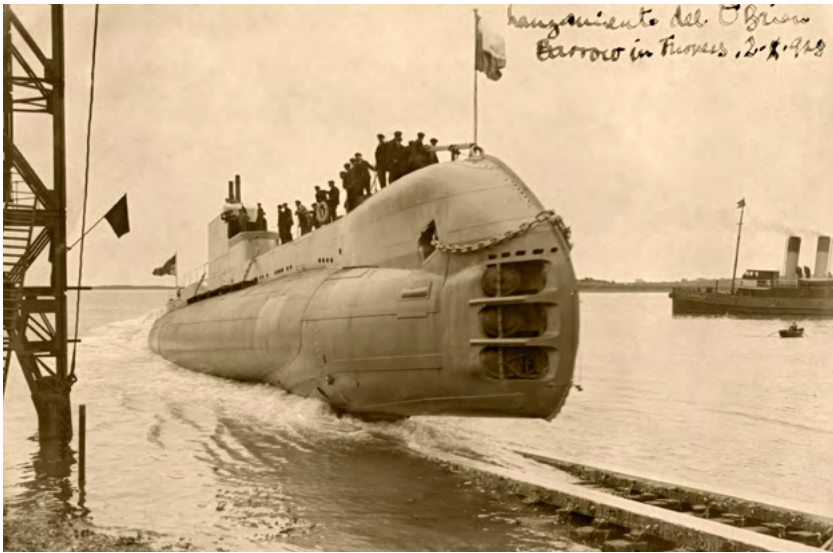
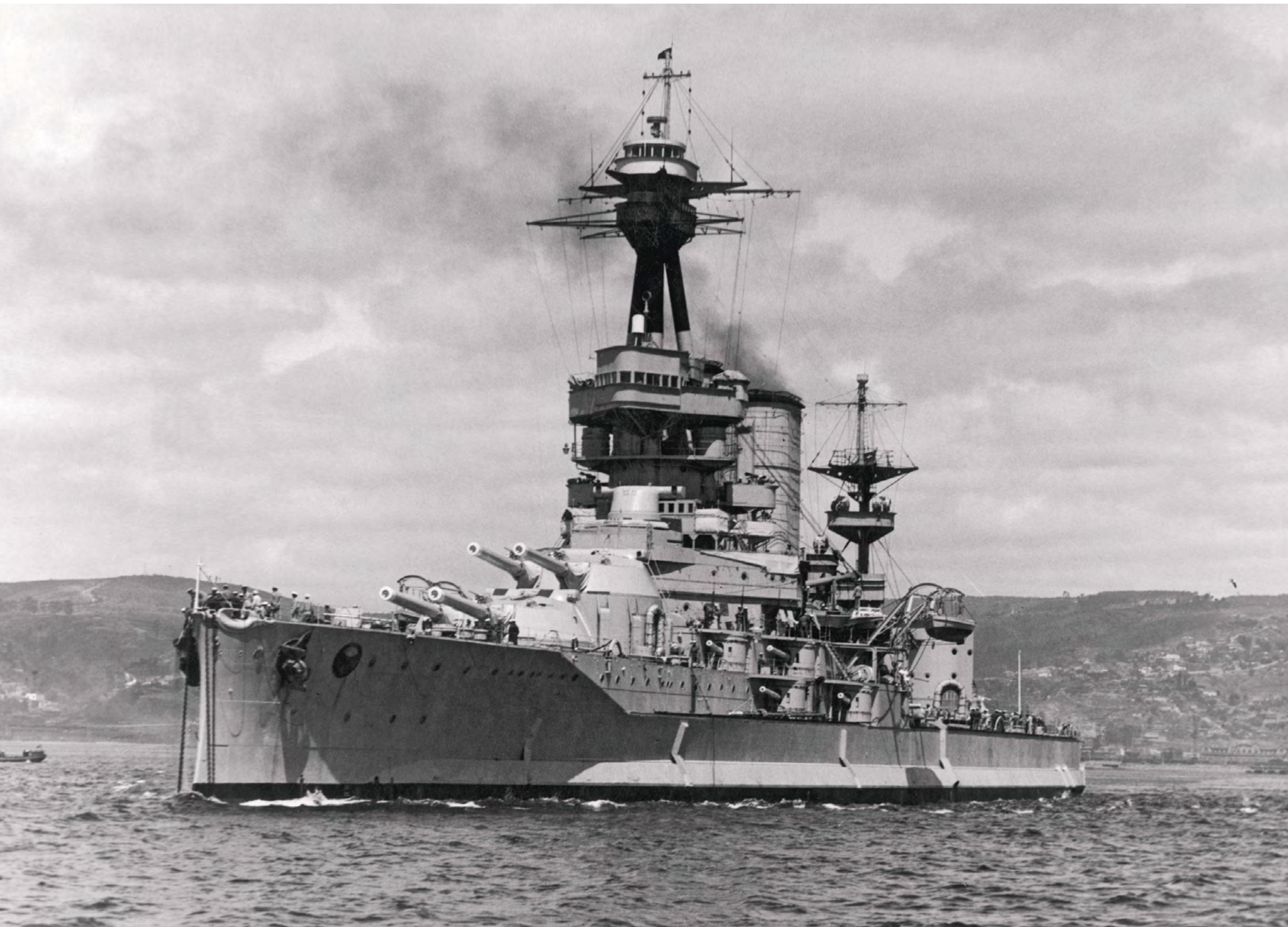
Abajo: Cinco de los seis submarinos clase H apostados en Talcahuano. Fotografía tomada en la base naval de Talcahuano, hacia 1930. En el *Álbum del Buque Escuela* Esmeralda, 1962.

También se alcanza a apreciar la popa de un sumergible clase O. Los H fueron adquiridos en Estados Unidos y entraron en servicio en julio de 1918, siéndoles asignados los numerales H-1 a H-6. En 1929 se les asignarían nombres de heroínas araucanas, heredando la tradición de las antiguas torpederas de botalón del siglo XIX: *Guacolda*, *Tegualda*, *Rucumilla*, *Quidora*, *Fresia* y *Guale*.

▼

Acorazado Almirante Latorre, 1959. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

En la fotografía se aprecia en su configuración final dotado de radares y baterías antiaéreas.



Primero que nada, era necesario acometer una extensa modernización del acorazado *Almirante Latorre*, la cual se desarrollaría en el astillero naval británico de Devonport a contar de 1929. En este proceso, el buque recibiría una planta de propulsión totalmente nueva, más eficiente y que usaría como combustible solamente petróleo; se modernizaría su sistema de control de fuego; mejoraría su protección horizontal y se le agregarían *bulges* a los costados para mejorar su estabilidad y protección contra torpedos. De la misma forma, recibiría una nueva batería antiaérea dotada de la última generación de controles de tiro, del modelo HACS 1, hecho que sería considerado como una demostración de confianza política de alto nivel por parte de Gran Bretaña. El *Latorre* emergería en 1930 como un buque equivalente a las modernizaciones del mismo período en los acorazados británicos de las clases Queen Elizabeth y R, extraordinariamente poderoso y capaz en el contexto mundial⁸.

Por otro lado, la amenaza submarina se había convertido en un serio problema que hacía necesario para

la Escuadra contar con más buques de escolta, los cuales se contratarían en los astilleros Thornycroft y comenzarían a ser botados a partir de 1928. En ellos primó la consideración de su empleo como buques antisubmarinos y por tanto su eslora quedó determinada por la necesidad de un muy reducido radio de giro. Lamentablemente, esa misma circunstancia limitó su batería de superficie y torpedos, haciéndolos más ligeros y pequeños que otros destructores de la región.

Los seis Serrano se unirían a los cinco Lynch y Goñi para dar a la Escuadra la mayor flotilla de destructores de Sudamérica que, al combinarse con el encargo de tres grandes submarinos oceánicos de la clase O, elevó su número de unidades a nueve buques, convirtiéndola en la más numerosa del continente.

Las diversas adquisiciones de medios aeronavales, de defensa de costas, dos petroleros y un buque madre submarinos terminaban por redondear una muy eficiente fuerza naval. Sólo faltaron los cruceros.

La crisis económica de 1929, que afectó gravemente a Chile en 1931 demoliendo una economía basada en el salitre, implicó que el programa naval chileno quedara incompleto, pues no se pudieron adquirir los dos cruceros pesados que se requerían para complementar al *Latorre*. Estos dos buques debían reemplazar a los obsoletos y casi inútiles cruceros acorazados *Esmeralda* y *O'Higgins*, incrementando su volumen de fuego⁹. Estaba claro que la Escuadra pretendía usar estos dos buques como unidades de línea.

Cuando el país estuvo en condiciones de afrontar nuevamente estas adquisiciones, la República Argentina estaba pidiendo dos cruceros intermedios en astilleros italianos y uno ligero, destinado a instrucción, en astilleros británicos. La situación se volvía urgente, pero los diversos intentos y negociaciones se vieron truncados por el estallido de la Segunda Guerra Mundial en septiembre de 1939, que impediría cualquier acción en ese sentido hasta 1945¹⁰.

La Escuadra, por tanto, enfrentaría las patrullas de neutralidad con una fuerza notablemente poderosa, pero desequilibrada. La excelencia material de las unidades estaba más allá de cuestión y diversas publicaciones anglosajonas reportan que Estados Unidos se interesó por adquirir el acorazado *Latorre*, los seis destructores clase Serrano y diversos buques mercantes en los difíciles meses posteriores al ataque a Pearl Harbour, en diciembre de 1941¹¹.

Terminada la guerra, la Armada aprovecharía de realizar una serie de compras que compensaran sus debilidades más evidentes. El progreso de las capacidades submarinas había sido notable, por lo que tres fragatas clase River y tres corbetas clase Flower serían inmediatamente adquiridas entre 1946 y 1947, así como numerosas unidades anfibas y diversos transportes, aunque el intento de adquirir dos cruceros ligeros clase Leander, de excelente actuación de combate durante la guerra, sería abortado en Gran Bretaña por motivos políticos¹².

En el marco del acuerdo de cooperación militar *Mutual Defence Aid Pact* (MDAP), ampliamente conocido en Chile como Pacto de Ayuda Mutua, Estados Unidos entregó tanto a Argentina como a Brasil y a Chile dos cruceros de la clase Brooklyn. Construidos

en lo que para todos los efectos prácticos eran cascos de crucero pesado, su calidad material era extraordinaria pues habían sido construidos como parte de las políticas de reactivación del *New Deal* del presidente Roosevelt, en las que el objetivo era precisamente inyectar dinero a la industria y adquirir buques de la mejor calidad posible¹³.

La decisión de su venta a Chile por una fracción de su valor original fue una oportunidad excelente. Por diversas circunstancias, la Marina chilena tuvo la oportunidad de escoger antes que sus dos congéneres sudamericanas, pudiendo seleccionar los dos cascos que se encontraban en mejores condiciones. El propio *USS Brooklyn*, que había sido reconstruido completamente antes de ser pasado a la reserva e incluso había recibido bulges además de una completa modernización de sus departamentos de máquinas, fue el primero. Rebautizado como *O'Higgins*, iniciaría una carrera que se extendería hasta 1991 al servicio naval chileno. El *USS Nashville*, también en excelentes condiciones mecánicas, fue el segundo, rebautizado como *Prat*¹⁴.

Tras llegar a Chile en 1951, ambos buques representaron un avance equivalente a la llegada del acorazado *Latorre* treinta años antes, introduciendo a la Marina a una nueva generación de tecnología e implicando profundos efectos en todo el tejido naval, al demandar enormes números de especialistas. Mil doscientos hombres componían sus dotaciones de guerra, y sus plantas motrices de 100.000 shp permanecen aún como las más poderosas jamás instaladas en un buque sudamericano¹⁵. Lamentablemente, el atraso en la recepción de estos buques implicó que sólo formaron línea de batalla por cuatro años antes de que el viejo acorazado *Latorre* pasara a la reserva en 1956, tras un accidente en su sistema de propulsión.

En forma paralela, la intención original de modernizar el acorazado en Gran Bretaña, incluyendo casco y propulsión, nuevos sistemas de control de fuego, nueva batería antiaérea y una extensa serie de radares, se demostraría como ineficiente. Después de firmar contratos con la firma Vickers, se aprovechó de reutilizar los fondos ya depositados para convertir el acuerdo en la construcción de dos modernos destructores de última generación.

► Placa conmemorativa de la construcción del crucero *Prat* en Estados Unidos, 1938. Madera y metal. Camden, Nueva Jersey, EE.UU. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso. El crucero *Prat*, clase Brooklyn, fue construido en Estados Unidos en 1937, entró en servicio en la US Navy al año siguiente con el nombre *USS Nashville*, apreciable en la placa, y tomó parte activa en la Segunda Guerra Mundial. Fue adquirido por Chile en 1951 junto con su gemelo, el *O'Higgins* (ex *USS Brooklyn*) y sirvió en la Armada hasta 1982, siendo enajenado al año siguiente.

▼ Formación de la dotación en la toldilla del crucero *O'Higgins*. Fotografía ca. 1953. Colección Mario Bassi Zambelli. Acoderados por el interior del molo se aprecian dos destructores de clase Serrano.



A estos buques, denominados clase Almirante al recibir los nombres de los dos comandantes de la Escuadra durante la guerra del Pacífico, se le instalaron sistemas extraordinariamente modernos¹⁶. Completados en 1960, fueron los buques de superficie más avanzados de Sudamérica durante más de una década, pero a la vez acarrearón múltiples desafíos técnicos y constituyeron una dura escuela en términos de la elaboración de requerimientos técnicos y tácticos. El *Williams* y el *Riveros* serían, además, los primeros buques de Sudamérica en recibir misiles guiados, colocando por primera vez a la Escuadra en la era de los misiles¹⁷.

Pese a estas incorporaciones, la situación de la Escuadra era seria, pues en términos prácticos se encontraba reducida a ellos como únicas unidades de real valor militar. Las corbetas clase Flower y las fragatas clase River, así como los ya antiguos destructores clase Serrano, estaban ya totalmente superados técnicamente. Los antiguos *Condell* y *Gañi* habían

ido lentamente saliendo del servicio. Era necesario hacer algo, y un inesperado cambio geopolítico de 1958 inauguró uno de los períodos más desafiantes, a la vez que exitosos, de la historia de la Escuadra y la Marina en general.

A inicios del año 1958, un patrullero chileno había instalado señalética marítima en el islote Snipe, ubicado en el canal Beagle, hasta la fecha de incuestionable soberanía chilena. De forma inesperada, las señales fueron reemplazadas por instalaciones argentinas, que, al ser de nuevo sustituidas por las chilenas, fueron eliminadas por el destructor argentino *San Juan*, que asimismo desembarcó una partida destinada a proteger estas instalaciones¹⁸.

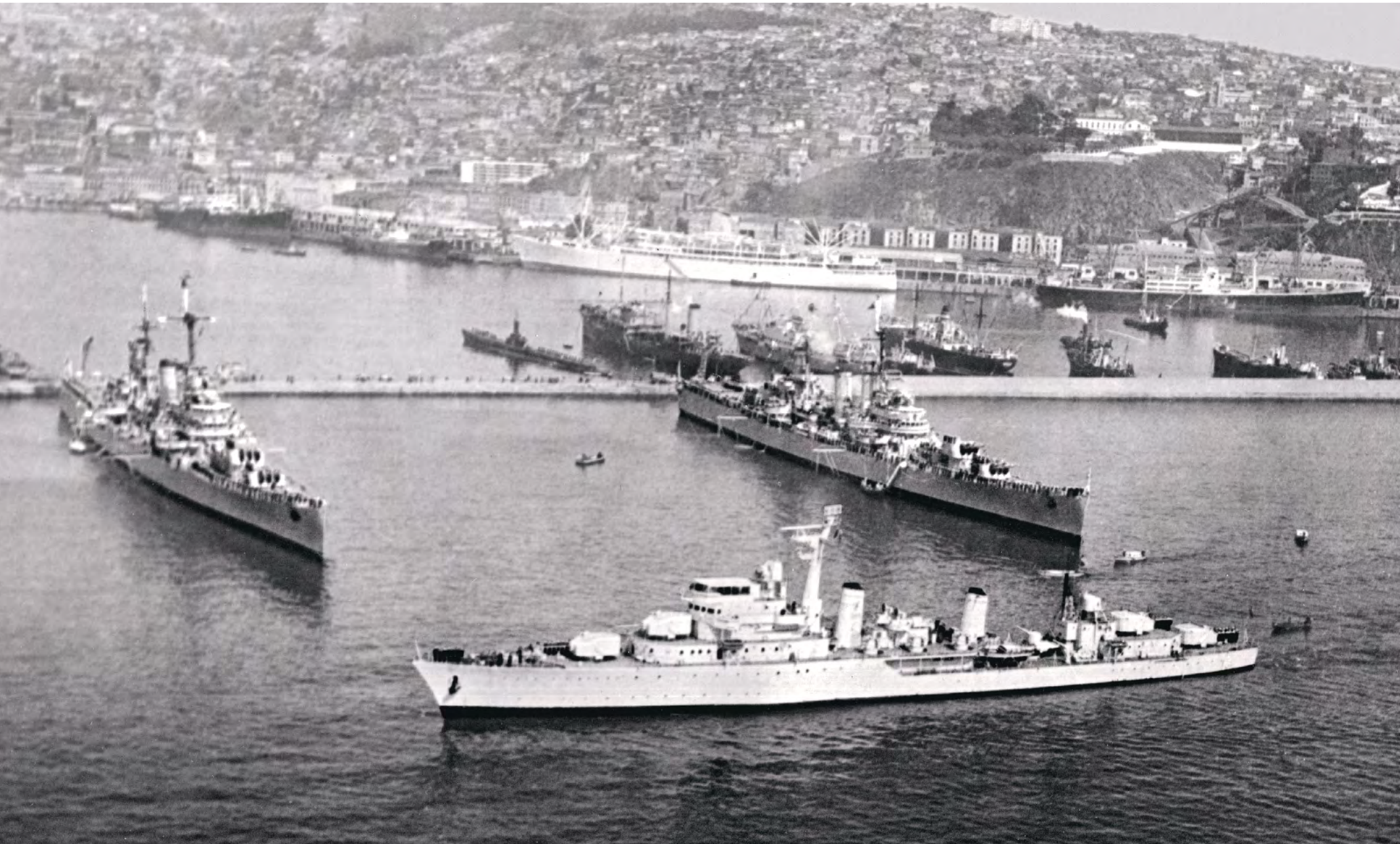
La República Argentina contaba con fuerzas militares que representaban el apogeo histórico de su capacidad, en términos tanto cualitativos como cuantitativos. A sus cinco cruceros se agregaba más de una docena de destructores y numerosas fuerzas



auxiliares, junto a una magnífica aviación naval que se aprestaba a contar con el servicio de un portaaviones ligero de origen británico. Nunca antes se había visto una asimetría así entre las fuerzas de Chile y de Argentina. Eso no fue obstáculo, sin embargo, para la Escuadra chilena, que rápidamente elevó el nivel de alistamiento. Los dos cruceros Brooklyn fueron rápidamente completados en sus dotaciones. Los antiguos destructores clase Serrano, que habían sido convertidos en buques antisubmarinos, fueron retornados a sus configuraciones originales y hasta el viejo acorazado *Latorre*, que ya llevaba varios años en la reserva, fue objeto de algunas maniobras, lo que fue interpretado por la prensa como una señal de la seriedad de la situación al considerarse que se lo alistaba para el servicio. Las fragatas, prácticamente inútiles, fueron usadas como medios anfíbios, y la Infantería de Marina, en condiciones de precariedad extremas, también se alistó para recuperar el islote en comento.

La sangre no llegaría al río. La dureza de las condiciones climáticas haría que la partida de desembarco argentina se reembarcara en su buque y un acuerdo político de alto nivel permitiría superar la situación, reteniendo la soberanía nacional sobre él. Snipe, sin embargo, marcaría el inicio de un extenso período, que duraría hasta 1984 y que vería nuevamente una fuerte disputa con la República Argentina por la soberanía austral.

Era evidente que la debilidad de la Escuadra hacía que la adquisición de nuevas unidades fuera urgente y la llegada de los nuevos destructores sólo sería un paliativo, de modo que en 1965 hubo una nueva aproximación a Gran Bretaña por nuevos destructores. Sin posibilidad ya de construir nuevos buques de la clase Almirante, la opción se orientó a ejemplares de las excelentes fragatas clase Leander, que serían adaptadas a los propósitos chilenos¹⁹.



Izquierda: Dotación de artilleros de una pieza de artillería.

Fotografía tomada hacia 1955 en el crucero *O'Higgins* o *Prat*.

Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

Artilleros de la dotación de una pieza de artillería secundaria de 5 pulgadas, bivalente (antiaéreo y antisuperficie). El equipo incluye cascos, buzos y chalecos salvavidas, así como el equipo de intercomunicación del oficial del centro, jefe de la pieza.

Derecha: Personal de dotación del crucero Capitán Prat en tierra en Puerto Alert, región de Magallanes. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

Fotografía de noviembre 1966, durante una vista a Puerto Alert, isla Mornington.

Se observa un grupo de infantes de marina y a un oficial (segundo de la izquierda) vistiendo el uniforme kaki de la época con su quepis y un revólver Smith & Wesson.



Destructor Riveros, clase almirante, recalando a Chile en el año 1962.

Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

Se aprecian acoderados al molo de abrigo los cruceros *Prat* y *O'Higgins*.



Asimismo, se recurrió a Estados Unidos que, en el marco del tratado PAM, ofreció dos destructores de la clase Fletcher que databan de la Segunda Guerra Mundial pero habían sido fuertemente modernizados, si bien estaban obligados a realizar continuas operaciones de reabastecimiento de petróleo en el mar. Los dos buques transferidos fueron los *USS Wadleigh* y *Rooks*, rebautizados como *Almirante Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane* y que permitieron compensar la inferioridad en que se encontraba la Escuadra y avanzar en la inevitable baja de los viejos Serrano²⁰.

Estados Unidos ofreció después otros tres buques de la misma clase, pero fueron rechazados debido a sus pobres condiciones mecánicas²¹. En su lugar se recibieron cuatro destructores escolta modificados como transportes anfibios de alta velocidad, conocidos por las siglas APD que, si bien no se integrarían regularmente a la Escuadra, resultarían un aporte fundamental a la planificación de operaciones australes gracias a la combinación de sus capacidades anfibias, antisubmarinas y, más adelante, incluso de piquete radar²².

La parte más desafiante de los programas de modernización, sin embargo, recayó en manos de un nuevo programa de reequipamiento. La Armada había deseado desde la década de 1940 la incorporación de un portaaviones, e incluso, en los años de la postguerra, había enviado a Estados Unidos a prepararse como pilotos de caza y ataque embarcado a numerosos oficiales y gente de mar. Pese a ello, las diversas ofertas de buques de las clases Colossus y Majestic que Gran Bretaña realizó al país no encontraron apoyo político, por lo que a medida que pasaban los años, la situación se volvía más difícil. Cuando a fines de la década de 1960 Estados Unidos ofreció un buque de la clase Independence para nivelar los portaaviones británicos que operaban en las marinas argentina y brasilera, el proceso fue inicialmente un éxito y se llegó a fijar la fecha para la transferencia del buque y parte de su grupo aéreo de aviones y helicópteros. Lamentablemente, se revirtió la decisión a nivel político, impidiendo a la Marina recibir el añorado portaaviones²³.

Ante esa situación, el mando político aceptó la necesidad de modernizar la Escuadra y de financiar nuevas unidades navales dentro de lo que se conocería luego como el programa británico de 1968. Este incluía una profunda actualización de los destructores clase Almirante, que recibirían misiles superficie MM38 Exocet²⁴, también el arma principal del primer par de fragatas clase Leander, a los que se agregaría además dos submarinos oceánicos de la clase Oberon.

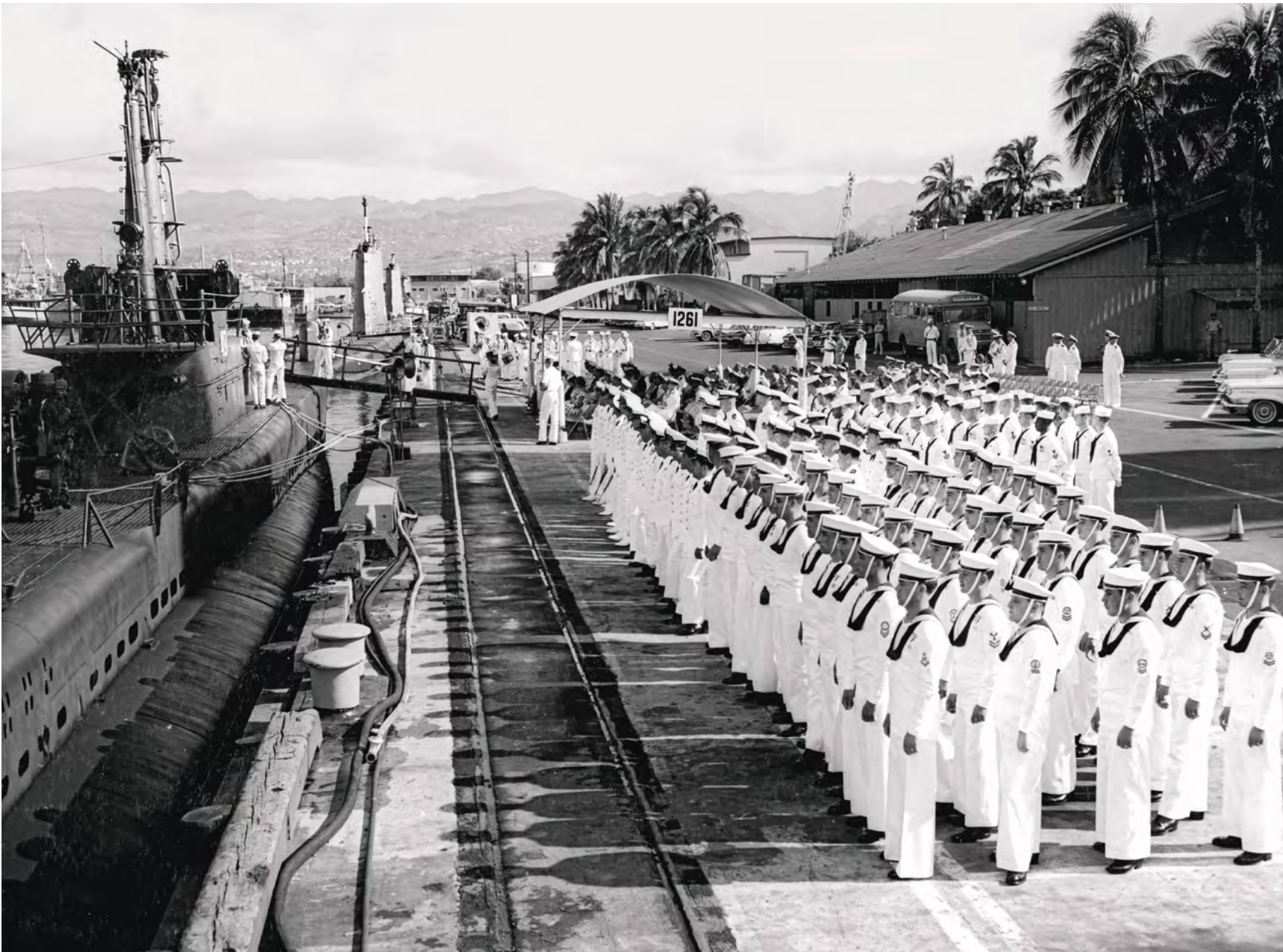
Este programa contaba, además, con convenientes condiciones financieras y la inclusión de un completo paquete de instrucción y entrenamiento de combate para las dotaciones de los buques. Gran Bretaña buscaba recuperar su posición como proveedor privilegiado de la Marina chilena y esperaba demostrar la excelencia profesional con que tradicionalmente se ha reconocido a la Royal Navy.

El programa, sin embargo, se vio fuertemente afectado por las condiciones políticas y económicas que afectaron a Chile a inicios de la década de 1970. Por un lado, el cambio de alineamiento geopolítico de la administración de Salvador Allende implicó la reluctancia de los proveedores occidentales a entregar material militar avanzado, pero por otro, la llegada al poder en Perú en 1968 de un mandatario abiertamente hostil a Chile que buscaba recuperar los territorios perdidos en 1883 hacía urgente la aceleración del programa de reequipamiento. Esta situación adquiriría ribetes graves en 1975, cuando la orientación prosoviética de su gobierno le permitió una gran expansión de sus Fuerzas Armadas, que rompió cualquier equilibrio de poder existente y alentó que sectores radicales buscaran una solución militar a las aspiraciones presentadas por la presidencia de Velasco.

◀
Visita del almirante de la flota británica lord Louis Mountbatten al crucero Capitán Prat, Valparaíso, 9 de marzo de 1963.
Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.
Lord Mountbatten saluda al comandante en jefe de la Escuadra chilena contraalmirante Hernán Searle y al comandante capitán de navío Pedro Jorquera.

▲
Bandera consular del blindado *Blanco Encalada*, ca. 1891. Textil.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

➤
Transferencia del submarino Simpson, con su primera dotación.
Fotografía de la Armada de Chile, febrero de 1964, base de submarinos de Pearl Harbor, Hawai, EE.UU.
Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.



Más allá de la recepción de los buques británicos y de la recuperación operativa de las unidades existentes, Chile sólo recibió el crucero *Latorre*, de la clase Tre Konor de origen sueco, y los destructores *Ministro Portales* y *Ministro Zenteno*, de la clase Allen M Sumner FRAM 2²⁵.

El crucero sueco *Gota Lejon*, adquirido en 1971, fue diseñado en la Segunda Guerra Mundial por un equipo italiano del astillero CRDA Monfalcone usando los medios disponibles en la Suecia neutral. Esto hacía que el buque fuera adecuado para la baja salinidad del mar Báltico, pero del todo inapropiado para el océano Pacífico. Fue siempre complejo de mantener por las particularidades de sus sistemas técnicos, el que sus manuales o documentos de operación estuvieran exclusivamente en sueco, casi inaccesible en la época, y que sus conceptos de diseño se alejaran de los principios de empleo táctico tradicionales que la Armada había desarrollado. Pese a todo, el buque estaría disponible para cuando más se lo necesitó en 1978.

Los dos destructores clase Allen M Sumner eran los *Charles S Sperry* (DD-697) y *Douglas H Fox* (DD-779), que fueron entregados en 1974 y pasaron a adoptar los nombres de *Ministro Zenteno* y *Ministro Portales*.

Estos buques, que habían sido entregados a la US Navy en 1944 y posteriormente sometidos en la década de 1960 a una modernización denominada FRAM II, que consistía en una orientación antisubmarina intensiva, ayudaron a incrementar la capacidad antisubmarina de la Escuadra y a compensar la imposibilidad de adquirir más fragatas de clase Leander debido a las condiciones políticas del período. Ambos demostraron en corto tiempo su relevancia al protagonizar, entre otros buques, el hasta hoy polémico combate del Marga Marga, cuando el contacto de un submarino desconocido en aguas de Valparaíso generó por parte de la Escuadra un fuego real que duró varios días desde el 10 de septiembre de 1976.

Así, a finales de la década de 1970 la Escuadra se componía de una fuerza nuevamente heterogénea, pero sin duda poderosa. Los tres cruceros ya mostraban sus años, aunque seguían siendo unidades de elevado valor militar. Antes de la llegada de los buques británicos y los destructores americanos, varios accidentes operativos afectaron al *Prat* y al *O'Higgins*, lo que haría que en algunos momentos la Escuadra quedara peligrosamente reducida, pero ya en 1976 se contaba con al menos dos cruceros y un



Submarino Simpson aflorando en la bahía de Valparaíso. Valparaíso, febrero de 1964. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital. La imagen muestra al *Simpson* emergiendo frente a los cruceros *Prat* y *O'Higgins*, que se encontraban acoderados en la parte exterior del molo de abrigo.



Escuadra en apresto de guerra con sus unidades en la base naval de Talcahuano, 23 de octubre de 1978. En: Historial de la fragata Almirante Lynch. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital. Se observa un crucero ligero tipo Brooklyn (CL Comandante *Prat*), los destructores *Almirante Williams* y *Almirante Riveros* y, a proa de ellos, el crucero *Almirante Latorre*; así como una fragata clase Leander, un destructor clase Sumner y otro tipo Fletcher.

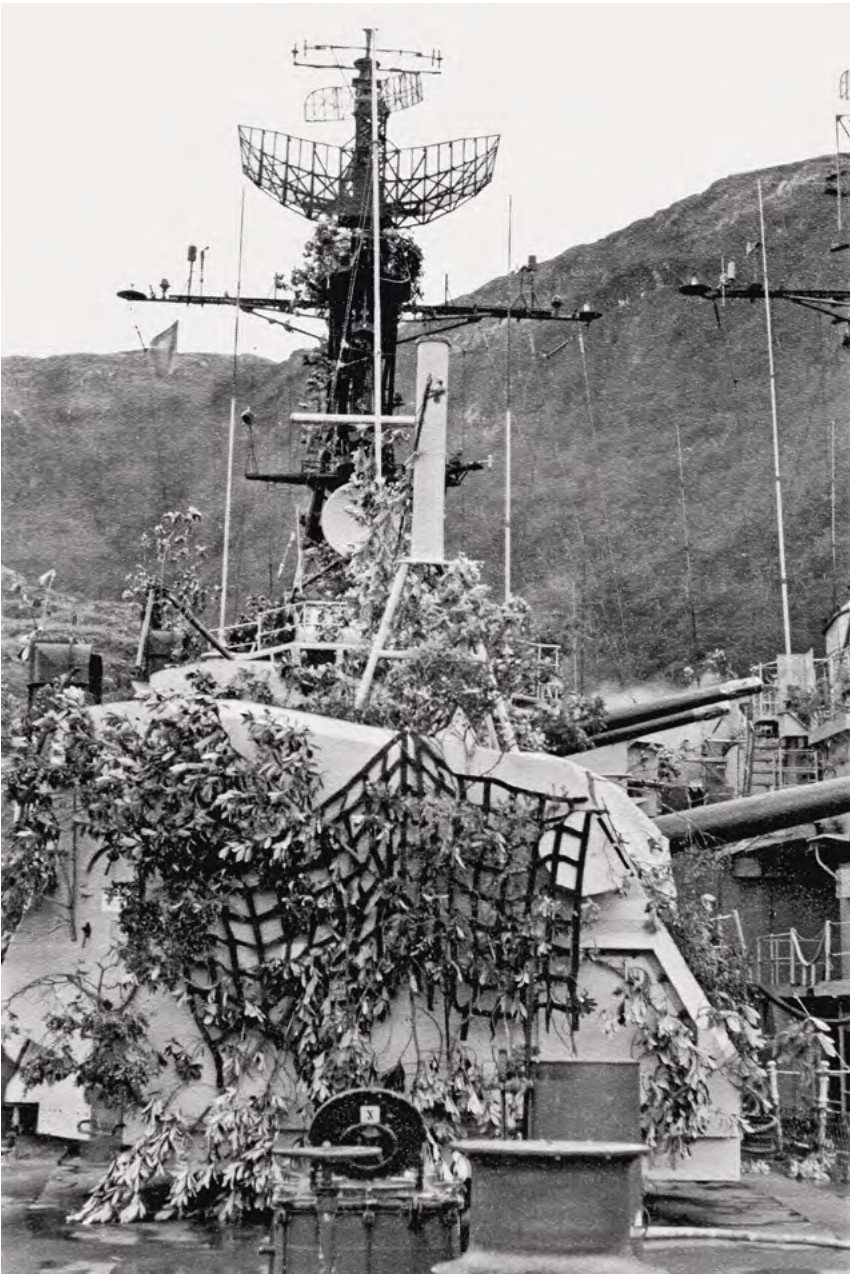
total de ocho destructores y fragatas, la mitad de los cuales estaban dotados de los modernos misiles superficie Exocet.

Esta fuerza era inferior numéricamente a la argentina, pero la invocación en 1972 de la cláusula arbitral que implicaba a la reina de Inglaterra para la resolución del problema limítrofe que afectaba a la soberanía del canal Beagle y las posesiones chilenas en Bahía Nassau, el archipiélago de las Wollaston y el Cabo de Hornos se resolvió favorablemente a los intereses chilenos. Este laudo generó polémica en Argentina y le llevó a su rechazo y a una postura tremendamente agresiva, que llegó a considerar el recurso a la Corte Internacional de La Haya como un *casus belli*²⁶.

La adquisición de un portaaviones entregó a la flota de mar argentina una unidad dotada del único escuadrón de jets de ataque embarcado de Sudamérica, mientras que el primero de dos destructores tipo 42 les proporcionaba la única unidad de defensa aérea de zona de la región. Asimismo, un numeroso grupo de destructores y dos corbetas clase A69 les ofrecía una considerable capacidad de guerra de superficie, a la que se agregaba un crucero clase Brooklyn, el *General Belgrano*, y una poderosa infantería de Marina.



◀
Escuadra en alta mar, con pintura de camuflaje navegando en formación. Fotografía de 1980. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital. La Escuadra navega en formación con rumbo sur al Teatro de Operaciones Austral. Se aprecian los navíos CL Latorre, CL Prat, CL O'Higgins, DDG Williams, DDG Riveros, PFG Lynch, PFG Condell, DD Zenteno, DD Portales, DD Cochrane, DD Blanco, AO Araucano, APD Uribe y APD Serrano.



Cuando a mediados de 1978 la situación se agravaba seriamente, la Escuadra fue concentrada en sus fondeaderos de guerra en la zona austral. A medida que aumentaba su disponibilidad operativa, los planes para enfrentar el desafío se concretaban y en diciembre del mismo año, ya con la inminencia de un conflicto, se alistó el dispositivo defensivo chileno. El 19 de diciembre, la Escuadra se vio desafiada y respondió a dicho llamado zarpando al combate. Pero en las dos ocasiones en que se produjo esa situación, el desafiante retrocedió, abriendo las puertas a procesos políticos de negociación que antes habían sido rechazados, como la mediación papal de Juan Pablo II.

Es difícil hacer justicia al esfuerzo que representó ese momento. Décadas de preparación, años de esfuerzo, instrucción y entrenamiento dieron finalmente sus frutos. Y es que la Escuadra, cuando fue llamada a cumplir su misión, lo hizo de forma brillante, disuadiendo a su adversario. No fue necesaria una batalla naval, la pérdida de miles de vidas humanas ni la amargura por décadas que esta habría legado.

El zarpe de la Escuadra a presentar batalla por la soberanía chilena en la zona austral transmitió de forma inequívoca la voluntad de defenderse con todos los recursos a mano. Que se trataba de una decisión

▲
Izquierda: Destructor Portales en un puerto de apresto en el área austral.
 Fotografía de 1978. En: *Historial del destructor Portales*.
 Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.
 La nave está en condiciones de salir a alta mar ante
 el agravamiento de la tensión vecinal con Argentina.

Derecha arriba: *Crucero O'Higgins efectuando aproximación*
a «atracaderos de guerra» en el área del Beagle, diciembre de 1978.
 Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso. Repositorio Digital.

Derecha abajo: *Dotación de la fragata Almirante Lynch recibiendo instrucciones en un puerto*
de apresto en la zona austral. Fotografía de diciembre de 1978. En: Historial de la fragata
Almirante Lynch. Colección Archivo Histórico de la Escuadra, Valparaíso.
 La imagen muestra el lanzador de misiles Seacat cargado,
 el tubo de lanzatorpedos y las antenas de comunicaciones.

►
Canal Beagle a Cabo de Hornos. Carta náutica impresa y publicada por el Servicio
 Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, SHOA. Valparaíso, 1984.

política firme y debía ser asumida como la voluntad nacional de luchar, de ser forzada a ello.

En efecto, entre el 19 y el 22 de diciembre de 1978, la Escuadra nacional disuadió de forma evidente y directa a un Estado que buscaba obtener parte de nuestro territorio. Fueron centenares de miles los chilenos que estuvieron dispuestos a defender el país, pasando meses en posiciones fronterizas en condiciones de supervivencia precarias y difíciles, pero indudablemente, fue la Escuadra la que transmitió al mando político estratégico adversario la voluntad real de combatir defendiendo lo propio²⁷. En los mismos escenarios en los que desde 1878 ya había cumplido la misma función en diferentes ocasiones, la Escuadra nuevamente conservó la paz para Chile.



Como consecuencia de estos eventos, la Flota de Mar argentina, concediendo el punto de forma implícita, generó un extenso programa de modernización de sus fuerzas que consideró un total de diez fragatas y corbetas de diseño alemán, un nuevo escuadrón de cazas a reacción Super Etendard, armados de misiles AM39 Exocet, seis submarinos nuevos, también de diseño alemán, y numerosas unidades auxiliares. Esta conducta implicaba que, paralelas a las negociaciones que se desarrollaban en el Vaticano, la Flota de Mar incrementaba su poder de forma considerable. La Marina de Guerra del Perú, por su parte, también inició la adquisición de numerosas unidades, como las cuatro fragatas misileras italianas clase Lupo o numerosos destructores y cruceros usados de origen holandés. Era evidente la presión estratégica sobre la Escuadra.

Las difíciles condiciones económicas y políticas que vivía Chile hacían extremadamente difícil desarrollar su capacidad defensiva, de modo que fue necesario aplicar ideas innovativas. Así, el resultado fue un nuevo concepto de fuerzas, desarrollado a través del proyecto Olimpo. En este, el núcleo de la Escuadra quedaba formado por cuatro grandes destructores británicos usados de la clase County²⁸: el *HMS Norfolk*, que se convertiría en el *Capitán Prat*; el *HMS Glamorgan*, que se convertiría en el *Almirante Latorre*; el *HMS Antrim*, como *Almirante Cochrane*; y el *HMS Fife*, como *Almirante Blanco Encalada*²⁹.

Dos de ellos serían modificados como portahelicópteros con sistemas especiales de aterrizaje que les permitirían operar en muy difíciles condiciones de mar, dándoles la opción de funcionar en momentos en que otros medios aeronavales no podrían ser empleados. Para ello, se adquirieron un total de siete helicópteros pesados Super Puma y Cougar en Francia. Equipados para la guerra de superficie y antisubmarina con sistemas avanzados, en particular los misiles AM39 Exocet, los destructores *Blanco Encalada* y *Cochrane* adquirirían una capacidad ofensiva de cientos de millas de alcance.

Junto con ello, sus dos gemelos mantuvieron el sistema de misiles antiaéreo SeaSlug, profundamente actualizado, además de que todos recibieron el modernísimo sistema de misiles antimisil Barak, de origen israelí, en cuyo desarrollo participó la propia Armada y algunos de cuyos primeros lanzamientos mundiales se realizaron en el país. Esto, unido a profundas

renovaciones en sus sistemas de guerra electrónica, de mando y control y de enlaces de datos, convirtieron a estas unidades en algunas de las más modernas de Sudamérica, pese a la edad cronológica de sus cascos³⁰. Este proceso de modernización supuso un esfuerzo enorme para la Marina y los órganos técnicos tanto de investigación y desarrollo como de implementación de los planes.

Paralelamente, se adquirieron dos fragatas clase Leander para sustituir las unidades más antiguas: la *HMS Achilles* se convertiría en la fragata *Ministro Zenteno*, mientras que la *HMS Ariadne* pasaría a ser en 1991 la *General Baquedano*. Estos buques, junto a los dos originales (*Almirante Lynch* y *Almirante Condell*), fueron sometidos a algunos de los trabajos de modernización más intensos jamás llevados a cabo en el país. Las dos fragatas incorporadas recibieron algunos de los sistemas más modernos de toda Sudamérica, convirtiéndolas en poderosas unidades de combate³¹, mientras que la actualización de los dos cascos usados se concentró en la guerra antisubmarina, sin trabajos en sus hangares o sistemas de armas.

Sin embargo, ya a mediados de 1995 era evidente que la edad cronológica no era contenible de forma eterna y que la necesidad de reemplazar las plataformas era urgente. Un primer intento tuvo lugar con el denominado proyecto Tridente que consistía en la construcción de cascos nuevos de fragata en astilleros nacionales basados en el diseño alemán MEKO200, que había sido apoyado políticamente en todas sus etapas de planificación y que fracasó finalmente cuando el gobierno retiró su apoyo. Con la Escuadra reducida a un mínimo histórico de seis cascos, se dio la aprobación política para adquirir, inicialmente, la fragata británica *HMS Sheffield*, que pasaría a ser bautizada *Almirante Williams*. A ella la seguiría un paquete de cuatro fragatas holandesas y otras tres británicas, devolviendo a la Escuadra a una fuerza de ocho cascos modernos.

Con esas ocho fragatas, la Escuadra abordaba un proceso que la trae hasta el día presente. Ellas representan las orgullosas herederas de una fuerza que ha sido capaz de preservar la paz para Chile en media docena de ocasiones y que, cuando ha sido desafiada al combate, ha sabido salir victoriosa. Una fuerza que aborda los desafíos de un mundo globalizado en el que Chile, la Marina y su principal fuerza organizada, la Escuadra nacional, buscan cumplir un rol destacado. ~

►
Fragata Almirante Blanco Encalada en ejercicios antiaéreos.

Fotografía de Guy Wenborne, 2018.
Colección Armada de Chile.

La imagen fue tomada desde un helicóptero SH-32 Cougar, durante el desplazamiento de la unidad al TON.
(Teatro de Operaciones Norte).





Algunas unidades de la Primera Zona
 Naval y de la Escuadra atracadas en el
 molo de abrigo, Valparaíso, 2017.
 Colección Armada de Chile.
 Se observa el AO Araucano
 acoderado al molo y destacan el
 buque científico Cabo de Hornos y el
 Buque Escuela Esmeralda.

INFLUENCIA BRITÁNICA EN LA MARINA Y LA ESCUADRA

Desde 1817, dado que Chile carecía de una fuerza naval en tiempos coloniales, Bernardo O'Higgins debió construir una fuerza desde la nada, para lo que recurrió a la que se perfilaba como la más prestigiosa del mundo: la Royal Navy británica. Diversos agentes viajaron a Londres y contrataron a numerosos oficiales y especialistas, además de adquirir las primeras grandes unidades de combate. Figuras como la de Thomas Cochrane cumplieron un rol fundamental en nuestra Marina. Ese mismo espíritu era compartido por docenas de oficiales británicos que se avecindaron en Chile, permaneciendo en el servicio naval y dando origen a una serie de familias tradicionales dentro de la Marina nacional.

FERNANDO WILSON LAZO



División naval, 1897. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Santiago.



Robert Fitz-Roy. Pintura de Samuel Lane, Londres, ca. 1850. Colección Royal Navy College, Greenwich, Londres.

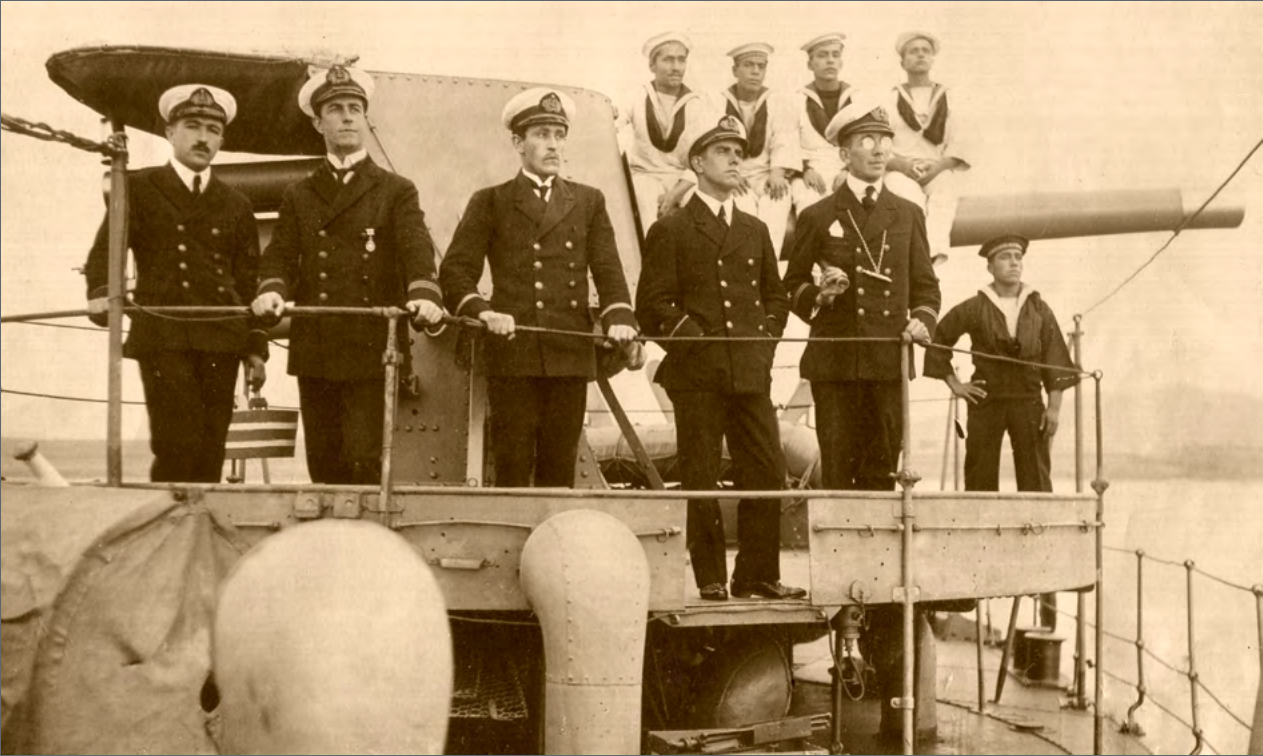


Esa impronta de acción, decisión y resultados sin importar los sacrificios quedó patente en la toma de los fuertes de Valdivia, maniobra que desafiaba a la lógica prevalente en ese período. Otro tanto ocurrió con la toma nocturna de la fragata española *Esmeralda* dentro del puerto del Callao, principal base naval hispana en el Pacífico sudamericano.

Tras la consolidación de la Independencia y la victoria contra la Confederación, la Marina pasó de ser una fuerza de combate a consolidar las fronteras del país y colonizar Magallanes. En este camino entraron otros aspectos de la influencia británica, como el de la formación científica; de hecho, la expedición del *HMS Beagle* por mares chilenos, al mando del célebre Robert Fitz-Roy, representó una contribución más que relevante a la hidrografía. Al mismo tiempo, surgió la necesidad de construir una estructura de formación naval, lo que condujo a la observación de las experiencias británicas y francesas de preparación de cadetes. De este debate resultó un modelo híbrido para la Marina chilena, con cadetes y oficiales subalternos formados en las dos grandes tradiciones del momento, combinadas de acuerdo a la necesidad nacional.

Ya en la década de 1850, la exigencia de contar con un buque de guerra a vapor llevó a contratar en Pritchard's de Londres la construcción de una corbeta de propulsión mixta. Este buque, que sería la célebre *Esmeralda* de Prat, estaba basado en los usos y costumbres navales británicos, ya que se trataba de una versión del *HMS Cruiser*, aunque nuevamente el ingenio nacional introdujo numerosas modificaciones para permitirle adaptarse a las necesidades locales.





Dos décadas después, ante el apremio de modernizar la Escuadra, fue nuevamente Gran Bretaña la elegida, cuando en 1872 se firmó el contrato para la adquisición de dos acorazados con Earle's de Hull. Estos dos blindados, que resultaron fundamentales para la victoria en la guerra del Pacífico, fueron diseñados por Edward Reed, quien había ocupado por una década el cargo de director de Construcción Naval en el Almirantazgo británico. Su influencia, la efectividad de sus diseños y la amistad que estableció con diversos marinos chilenos, incluyendo a Jorge Montt, cimentaron una sólida relación por más de veinte años, existiendo momentos en que la casi totalidad de los buques de la Escuadra eran de diseño británico. Así, la difícil década para Chile de 1890 vio llegar dos cruceros acorazados y tres cruceros protegidos de construcción británica, diseñados por los mejores arquitectos navales que esa industria podría ofrecer.

Superada la crisis con Argentina entre 1902 y 1904 con los pactos de Mayo, nuevamente se recurrió a los astilleros británicos cuando los nuevos acorazados del tipo Dreadnought llegaron a Sudamérica de la mano brasilera y argentina. Chile no podía quedarse atrás y en 1910 firmó el ambicioso programa del Centenario, en el que los astilleros Armstrong fueron contratados por dos poderosos buques: los acorazados *Almirante Latorre* y *Almirante Cochrane* que no sólo desplazaban 28.000 toneladas, sino que además contaban con los mayores cañones instalados a flote, de 14" (356 mm). A ellos se agregaron seis grandes destructores.

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914, el gobierno británico adquirió los buques chilenos que se hallaban en construcción en ese país, una transacción comercial altamente beneficiosa para Chile, mientras que los demás países con buques en construcción en el Reino Unido vieron incautadas sus naves. Además, Gran Bretaña quiso compensar a Chile por las consecuencias en relación al equilibrio estratégico regional y le entregó un total de seis submarinos y cincuenta aeronaves, y al terminar el conflicto le vendió los buques incautados, de modo que el acorazado *Almirante Latorre* y tres de los destructores volvieron al servicio nacional fuertemente modernizados.

Asimismo, arribó al país una numerosa misión naval británica, asignada para que la Armada pudiera sacar todo el provecho a estos buques avanzados. Especialistas en artillería naval, pensamiento estratégico, submarinos y aviación naval se distribuyeron por todo el país para enseñar las últimas novedades en doctrina, táctica y principios de empleo que permitirían a la Marina y a la Escuadra consolidarse como los líderes tecnológicos de la región. Este proceso, además, abrió las puertas a nuevas adquisiciones británicas, como los submarinos clase O, los destructores clase Serrano, petroleros de flota y hasta un buque madre submarinos. Claramente, al comienzo de la década de 1930, la Escuadra chilena era una fuerza de neta influencia británica.

Tras la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos entró con fuerza como proveedor de material y tecnología

◀
Oficiales y marinería del cazatorpederos Almirante Riveros. Fotografía de 1923. Colección Archivo Histórico de la Armada, Valparaíso, Repositorio Digital.
En la imagen, la dotación posa junto a una pieza de 4,7 pulgadas. Esta unidad constituía una clase junto con sus gemelos *Almirante Williams* y *Almirante Uribe*, que fueron encargados a Inglaterra dentro del llamado Plan Centenario. Con motivo del estallido de la primera guerra mundial en 1914, fueron requisados y luego comprados por el gobierno británico, tomaron parte activa en el conflicto y, una vez concluido, fueron readquiridos en 1920. La pieza que aparece en la imagen reemplazó a la artillería original de 4 pulgadas.

►
Acorazado Almirante Latorre. Pintura de Álvaro Casanova Zenteno. Colección Escuela Naval Arturo Prat.
Esta obra muestra al acorazado con el aspecto que tenía al entrar al servicio de Chile en 1921, previo a la importante modernización a la que fue sometido en Inglaterra, entre 1929 y 1931.

a la Marina, pero cuando esta disponía de recursos volvía a sus tradicionales proveedores. Nuevamente, un elemento determinante para seleccionar las ofertas británicas radicaba en la entrega de los cursos de instrucción y entrenamiento en el empleo táctico de los buques, que formaron a una nueva generación de marinos chilenos en las más avanzadas aproximaciones británicas a la guerra naval. La asertividad y agresividad que legó Cochrane encontró dignos herederos en los instructores británicos y en sus alumnos chilenos, que estudiaban el uso de los nuevos sistemas y armas de los buques adquiridos. «*Think of your ship as a weapon!*» es una frase que se reiteraría y que quedaría grabada en nuestra Armada.

Para la crisis de 1978, fueron británicos los buques más modernos con que contaba la Escuadra, y en los difíciles años ochenta, la Marina adquirió de Gran Bretaña cascos usados de las clases County y Leander que fueron modernizados íntegramente de forma local.

Con el paso de las décadas, la relación continúa: las fragatas tipo 22 y 23, que constituyen la mitad de la fuerza de combate de la Escuadra; las turbinas Rolls Royce, que propulsan todas sus unidades; y los avanzados elementos de tecnología se combinan con la presencia de un personal británico con el que se intercambia experiencias y se participa en avanzados programas de entrenamiento y desarrollo, como el sistema de misiles antiaéreos SeaCeptor, del que Chile fue un cliente inicial junto a la misma Royal Navy.

De esa forma, la influencia británica se nota de forma permanente en la Marina, en la silueta de sus buques y en el uniforme de sus oficiales y gente de mar. Mucho se ha aprendido de Gran Bretaña, pero el aporte ha ido acompañado del intercambio de experiencias, del respeto mutuo y, sobre todo, de una tradición que se ha construido sobre la base de un concepto común, por más que se exprese en idiomas diferentes: «Vencer o Morir».



200 AÑOS DE COOPERACIÓN NAVAL ENTRE EL REINO UNIDO Y CHILE

EXCMA. FIONA CLOUDER. Embajadora de Su Majestad Británica en Chile. Marzo de 2018

En Santiago, en el hall de la residencia de la Embajada Británica, cuelga un imponente retrato del almirante lord Cochrane que va del piso al cielo. Es un símbolo de los doscientos años de cooperación naval e historia marítima compartida que perdura hasta hoy en día y un vivo ejemplo que se reitera con el hecho de que uno de los principales buques de la Escuadra nacional chilena sea una fragata de construcción británica bautizada, precisamente, como *Almirante Cochrane*. Las relaciones entre ambos países han sido felices y extensas.

El contacto marítimo entre el Reino Unido y Chile data de mucho antes de Cochrane. Si bien en un inicio los intercambios no fueron los más felices, con los choques generados por las guerras imperiales, pronto comenzaron a mejorar. Por un lado, el desafortunado Alexander Selkirk, abandonado entre 1704 y 1709 en el archipiélago Juan Fernández, inspiró la historia de Robinson Crusoe, pero sería sólo una evidencia del próspero comercio que ya desarrollaba Chile con Gran Bretaña antes incluso de la independencia. El capitán James Cook llegó en la nave *Resolution* a Isla de Pascua en 1774, momento que quedó plasmado en varios cuadros que en la actualidad se encuentran en el National Maritime Museum de Greenwich. Pero fueron la globalización y el fin de la Guerra Fría los que supusieron el desafío más intenso. Repentinamente, Chile volvía a su posición previa a la catastrófica crisis económica de 1929: se conectaba con el mundo y centraba sus procesos de desarrollo como país y sociedad con una fuerte conexión global. El comercio internacional se volvía nuevamente el eje del desarrollo económico y financiero del país.

Volviendo al almirante Cochrane, este ingresó a la Royal Navy en 1793, destacando rápidamente gracias a una serie de atrevidas hazañas, pero en 1814 cayó en desgracia. El 28 de noviembre de 1818 llegó a Chile, reclutado por instrucciones de Bernardo O'Higgins,

fundador de la república. El señor Álvarez Condarco informó al gobierno el 12 de enero de 1818:

Tengo la satisfacción de anunciar que lord Cochrane, uno de los más distinguidos y valientes hombres de mar de Gran Bretaña, está totalmente dispuesto a viajar a Chile para dirigir nuestra Armada y decidido a contribuir a la libertad e independencia en este lugar de las Américas [...]

Al mismo tiempo, al ponerse a nuestro servicio, el invicto almirante británico y otros importantes hombres de mar se dedicarán a buscar buques que podrían organizarse para la Escuadra chilena.

Su servicio sería formidable y hoy en día, en la proa de los buques de la Armada de Chile, flamea una estrella. Se trata de la insignia de lord Cochrane, quien izó dicha bandera en la fragata *O'Higgins* luego de ser nombrado comandante en jefe de la Escuadra el 23 de diciembre de 1818. Y es que la mente brillante de Cochrane, sus cualidades de liderazgo y su pensamiento estratégico ayudaron a dar forma a la naciente Escuadra chilena, así como a consolidar la independencia, tomar el control del mar y acabar con el poder de España en el Pacífico. Su poderosa oratoria y fuerte creencia en la democracia se ven reflejadas en la carta de despedida que escribió al dejar Chile en 1823:

Chilenos —¡mis compatriotas!... Ya son cuatro años desde que la sagrada causa de su independencia me llamó a Chile: los ayudé a obtenerla; he visto que la obtuvieron; sólo les queda conservarla... La libertad se funda en la buena fe y en las leyes del honor, y aquellos que las infrinjan son sus únicos enemigos —entre los cuales nunca encontrarán a Cochrane'.

De Cochrane proviene una larga tradición de compartir buques, capacitaciones y capacidades entre el Reino Unido y Chile.



Lord Thomas Cochrane.
Pintura de James Ramsay,
Londres, ca. 1811. Government
Art Collection, Gran Bretaña,
ubicada en la residencia
de los embajadores de Gran
Bretaña en Santiago.

Muchos británicos sirvieron junto al almirante, entre ellos el comandante Robert Simpson, quien llegó a Chile con Cochrane como guardiamarina en la *Rose* y en 1839 condujo a la Escuadra nacional a la victoria sobre la Confederación Perú-Boliviana. En esa misma década, inspirado por el minucioso trabajo hidrográfico de la *HMS Beagle* en las costas meridionales de Chile, comenzó en el Aquiles una tradición de estudios hidrográficos de la Armada². Muchos otros británicos se quedaron también en el país, constituyendo hasta hoy un valioso aporte a las funciones de la Armada. No es casualidad, por tanto, que cuando Chile necesitó reconstruir su poder naval, lo hiciera con la cooperación de astilleros británicos.

En el combate naval de Iquique, en 1879, el comandante Arturo Prat y sus hombres lucharon con valentía a bordo de la *Esmeralda* —una corbeta construida y armada en Gran Bretaña— y dieron sus vidas por la victoria de Chile. Su sacrificio sirvió de motivación para ganar la guerra del Pacífico y la acción naval en Iquique quedó plasmada en una impresionante pintura al óleo realizada por el británico Thomas Somerscales que ahora se encuentra en el Museo Marítimo y Naval de Valparaíso. Esta tradición se reforzó con el hecho de que todos los buques que Chile empleó exitosamente en la guerra del Pacífico fueron de construcción británica; sus dos acorazados, además, fueron diseñados por E. D. Reed, antiguo director de Construcciones Navales del Almirantazgo, quien estableció felices y duraderas relaciones con el país que confió a sus manos el diseño de buena parte de sus buques de guerra.

La amistad, sin embargo, correría en dos direcciones. Con el estallido de la Primera Guerra Mundial, Chile aceptó vender los poderosos buques que se construían para su Marina en Gran Bretaña. Dos acorazados, cuatro destructores y dos submarinos fueron transferidos a la Royal Navy y participaron en intensas acciones de guerra. Después del conflicto, Chile recuperó estos buques, que compusieron parte fundamental de su Escuadra hasta mediados del siglo XX.

En esa misma época, el reconocido explorador polar Ernest Shackleton quedó atrapado con su tripulación

en los hielos de la Antártica en el invierno de 1914. Tras una increíble odisea, logró llegar a la isla Georgia del Sur y pedir ayuda al Almirantazgo en Londres, que en medio de la guerra no lo pudo socorrer. Después de múltiples intentos fallidos, Shackleton recurrió a la Armada de Chile, a la que no había querido exponer para no violar su neutralidad en la guerra. La respuesta, sin embargo, fue inmediata. La valentía del piloto Pardo y su tripulación en la *Yelcho*, una embarcación inadecuada para esos propósitos, que no contaba con las cartas o medios de comunicación necesarios, consiguió que el explorador inglés y sus hombres regresaran sanos y salvos a Punta Arenas en septiembre de 1916, una hazaña intensamente reconocida tanto en Chile y Gran Bretaña como en el resto del mundo. El centenario de esta gesta fue asimismo conmemorado con la presencia de la Royal Navy y de la Armada de Chile en esa ciudad austral y en Londres.

Más adelante, en 1925, en una visita realizada por SAR el Príncipe de Gales que incluyó un banquete a bordo del *Almirante Latorre*, se solicitó al gobierno británico que enviara una misión naval destinada a modernizar la Armada de Chile. Esta petición se convirtió en «un grupo de oficiales instructores para asesorar en los aspectos técnicos del servicio» y conllevó importantes reformas de la institución, además de varias compras de submarinos y destructores de Gran Bretaña.³ Esta tradición y relación se mantuvo a lo largo del tiempo, con diversas adquisiciones de destructores, fragatas y submarinos que se extienden hasta el día de hoy.

Estas relaciones no se han limitado a la compra de buques. La confianza se ha extendido a todo tipo de cooperación técnica y de formación. Numerosos han sido los chilenos que han cursado distinguidamente todo tipo de especialidad o han atendido a todo tipo de escuela en Gran Bretaña y, quizás más relevantemente, han sido muchos los buques chilenos que se han entrenado con la Royal Navy en las más exigentes condiciones, obteniendo invariablemente brillantes resultados. En fin, han sido doscientos años de relación profunda, donde ambas partes han sabido de la confianza y lealtad de la otra. Doscientos años de amistad. Valores compartidos, una historia compartida y lazos que nos llevan al futuro. ~

►
Fragata *Almirante Lynch* efectuando entrenamiento en navegación de precisión. Fotografía de Guy Wenborne, 2018, Valparaíso. Colección Armada de Chile.



EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA ESCUADRA

En sus doscientos años de historia, la Armada no sólo ha heredado un importante y valioso patrimonio cultural, material e inmaterial, caracterizado por su vinculación con el mar en todas sus dimensiones; también lo ha custodiado, estudiado y puesto a disposición de la sociedad a través de diversas iniciativas e instancias como, por ejemplo, una red de museos y salas históricas entre las que el Museo Marítimo Nacional es el buque insignia. Gran parte de este patrimonio tiene que ver con la Escuadra.

SUSANA IDUYA GUERRERO

Este compromiso se explica gracias a una arraigada conciencia histórica que ve en los testimonios del pasado verdaderos mensajeros de cultura, cuyo poder evocativo es capaz de traer al presente unas tradiciones, unos valores, unas costumbres o una forma de ser que, en este caso, es la propia de los miembros de la institución²; así como debido a la profunda convicción de que la promoción de la conciencia marítima³ y el desarrollo cultural de los chilenos forman parte integral de su contribución al progreso del país.

Los diversos vestigios que constituyen este patrimonio cultural dan cuenta del devenir institucional, indisolublemente ligado a la historia del país. Lamentablemente, de sus períodos fundacionales han llegado hasta nuestros días relativamente pocas muestras materiales. Así, por ejemplo, algunos objetos que se conservan de la creación de la Escuadra Libertadora los debemos a la iniciativa personal de lord Cochrane, quien donó parte de



sus pertenencias cuando, en 1823, decidió alejarse de las costas chilenas. No será sino hasta la guerra del Pacífico cuando podremos observar la configuración de un corpus consolidado⁴.

Desde entonces, este patrimonio se ha visto enriquecido permanentemente, ya sea a través de numerosas donaciones o producto de las adquisiciones realizadas por la institución⁵.

Hoy en día, el Museo Marítimo Nacional es el principal establecimiento naval donde esta herencia se conserva, estudia y exhibe. En sus colecciones encontramos pinturas y esculturas, mobiliario, piezas de artes decorativas y populares, herramientas y utensilios (objetos utilitarios de uso cotidiano), armamento (cañones, fusiles, pistolas, armas blancas como sables y bayonetas, municiones, cohetería, misiles, torpedos y armas antisubmarinas), náutica (objetos relacionados con la navegación tales como instrumentos, embarcaciones y su equipamiento, estructuras, arboladura y velamen), vestuario y equipo (uniformes, chalecos salvavidas y cascos, entre otros), arqueología y etnografía (objetos pertenecientes a los pueblos originarios costeros de Chile) y numismática (medallas, condecoraciones y monedas). Muchas de estas piezas provienen de las distintas unidades que han conformado la Escuadra.

La Armada también cuenta con un Archivo y Biblioteca Histórica, donde conserva y resguarda el importante

patrimonio documental y bibliográfico de la institución, en el que resulta de particular interés el producido por los buques.

El patrimonio pictórico de la Armada es, quizás, el menos visible, pero reviste gran importancia e interés debido a su valor de uso. Las obras no se encuentran dispuestas para ser expuestas al público como en una galería de arte, sino que se distribuyen, ordenadamente, a través las diversas dependencias institucionales, así como en la Escuadra.

Más desconocida aún es una antigua costumbre, vigente hasta nuestros días, en que la cámara del comandante de la unidad se encuentra presidida por el retrato de algún héroe naval quien, en algunas oportunidades, también presta su nombre a la nave que alberga su figura.

El lema «Vencer o Morir», escrito en letras de bronce, ubicado debajo del escudo nacional en la parte frontal del puente de mando, y el patrimonio pictórico conservado a bordo no son meros objetos decorativos. Ellos confieren a los buques que componen la Escuadra una profunda significación simbólica. Para toda la dotación, son el lazo que los une con una tradición que tiene dos siglos de historia. Es el mandato de sus antepasados, refrendado con el sacrificio de todos quienes sirvieron a la patria, de honrar el solemne juramento de rendir la vida si fuera necesario. ≈



◀ Altar portátil de campaña usado para servicios fúnebres, bautizos, misas y cultos, 1950. Caja de madera y bronce. Colección del Museo Marítimo Nacional.

▲ Niños de un colegio de Quilpué en visita al Museo Marítimo Nacional acompañados por guías de visitas, año 2017. Colección Armada de Chile.

•————— BITÁCORA —————•

UN DÍA EN LA MAR

CONTRAALMIRANTE IGNACIO MARDONES COSTA





El toque del «pito mariner» por los altoparlantes del buque indica a la tripulación que es hora de la diana. Inmediatamente después, todos escuchan atentos las novedades que anuncia el jefe de guardia, permitiéndoles mantenerse al tanto de la situación táctica que se vive. Y es que claro, deben cumplir una misión. Esta, ordenada por el comandante al zarpar, guía a la dotación hacia un objetivo común. Todos, desde sus diferentes puestos, trabajan para eso.

Durante las horas diurnas y mientras un grupo está realizando alguna acción específica, los otros trabajan instruyéndose, entrenándose, enseñando a sus compañeros o descansando. Al desayunar, se encuentran en la cámara quienes se están levantando y quienes van a descansar. Conversan sobre algún ejercicio de guerra que se desarrolló durante la noche en medio del olor a pan recién salido del horno, que increíblemente alegra las caras de quienes, luego de días de navegación, dejan ver rasgos de cansancio.



Fragata *Almirante Williams* en la mar, 2017.



Sistemas de armas de la fragata *Almirante Williams* durante el desplazamiento de la unidad a Puerto Williams, agosto 2017.



Arriba: Vigía de la fragata *Almirante Williams* efectuando designación de armamento antiaéreo, 2018.

Abajo: «Oficial Flyco» (control aéreo) en la cubierta de vuelo de la fragata *Almirante Williams*, en operación con helicópteros, durante ejercicio de rebusca antisubmarina, 2018.



Fotografías de Guy Wenborne. Colección Armada de Chile.

El fuerte oleaje del océano Pacífico, el hábitat propio de estos marinos, no es un desafío menor. Para algunos «viejos lobos de mar» pasa desapercibido, pero para otros representa una lucha constante, de la cual el temple y el carácter saldrán fortalecidos. Es otro de los complementos que forman la tradicional «mística naval».

En el puente de mando, el oficial de guardia mantiene sus ojos sobre la proa del buque. Concentrado parece buscar algo en el infinito horizonte del Pacífico. Sobre él recae la confianza del comandante: junto a su equipo, se preocupan de llevar el rumbo del buque en forma adecuada y por aguas seguras, navegando por el *track* y con los horarios dispuestos para los puntos de control, que deben cumplirse cabalmente. Un error podría significar la vida de los trescientos tripulantes de su unidad. Los radaristas le apoyan suministrándole información sobre los contactos que reflejan las consolas y que colaboran a tener el control de la situación, a medida que el buque surca las aguas.



Arriba: Partida de vuelo de la fragata *Almirante Williams*, en entrenamiento de aterrizajes y despegues de helicópteros pertenecientes al Escuadrón de Ataque HA-1 de la Aviación Naval.

Abajo: Briefing en hangar de la fragata *Almirante Williams* previo a abordar un helicóptero para efectuar registro a nave sospechosa de narcotráfico, 2018.

Helicóptero SH-32 Cougar posado en cubierta de vuelo de la fragata *Almirante Blanco*, durante entrenamiento de guerra de superficie, 2018.

Fotografías de Guy Wenborne. Colección Armada de Chile.



El ritmo y las actividades a bordo son intensos y motivadores. Ejercicios y zafarranchos exhaustivos de artillería, con unidades submarinas y los potentes aviones de la Fuerza Aérea operando con nuestros aviones y helicópteros navales, mantienen a la dotación concentrada y ocupada. Sin embargo, el buque es una verdadera «miniciudad» y, además de complejos y modernos sistemas de armamento e ingeniería (neumática, mecánica, hidráulica, eléctrica, electrónica, informática, etc.), cuenta con lavandería, peluquería, gimnasio, enfermería y distintos espacios, reducidos pero tendientes a que los marinos tengan el mayor bienestar posible.

Para esta mañana, se tiene considerado efectuar un ejercicio real en el que una fragata se aproxima a un buque petrolero y, luego de traspasarse robustas mangueras de petróleo, navegan en paralelo a sólo metros de distancia hasta que el combustible sea entregado en su totalidad. Es un riesgo real y de importancia estratégica que amerita las horas de alta tensión reflejadas en el rostro del comandante. Una tranquila tensión.



Como parte del ejercicio simulado, el sonarista indica que un submarino, al parecer enemigo, navega en las proximidades. Se encienden todas las alarmas. El «gong de combate» que suena por todo el buque no deja a nadie impávido. Todos cubren sus puestos de combate.

El fuerte viento y el oleaje, sumado al frío y a las malas condiciones de visibilidad, obligan a redoblar los esfuerzos. Los equipos, conformados por hombres y mujeres, son coordinados por el segundo comandante, quien además vela por la seguridad de cada integrante de la dotación. Nadie habla, sólo se escuchan las instrucciones a través de los pitos marineros. Como el escenario simulado es el de una «situación de guerra», este ritmo intenso, en que existe cansancio y tensión, durará varios días. Esa es la idea, vivir una condición extrema en la que cada miembro de la dotación resulte vital para cumplir con las tareas dispuestas. Es acá donde queda demostrado que el trabajo en equipo es indispensable para cumplir la misión.

Cuando llega la hora de «rancho», la dotación entera, en un organizado sistema de relevos, «arrancha» en 75 minutos contabilizados. El equipo de abastecimiento del buque provee lo necesario para mantener a todos bien alimentados y, por lo tanto, con la moral en alto.

Al finalizar, todos vuelven a sus puestos de combate para recibir el «briefing» del ejercicio que se desarrollará en la tarde. En este momento se explican los detalles de las acciones que se acometerán, las medidas de seguridad, los criterios de éxito y cómo se evaluará. Todos deben estar seguros de lo que se estará llevando a cabo. No se deja espacio para la improvisación.

En ese momento tiene lugar el esperado relevo de guardia. Ambos equipos, entrantes y salientes, se entregan las novedades. Unos van a descansar con la esperanza de haber hecho las cosas en forma profesional, mientras los otros, ansiosos de entrar en acción, se cubren el rostro con una «caperuza» (una protección de material ignífugo utilizada en puestos de combate para proteger al marino ante un eventual incendio post impacto de misil o torpedo).



◀ Central de Informaciones de Combate (C.I.C.) de la fragata *Almirante Lynch*, durante un ejercicio antisubmarino. Este entrenamiento fue parte de la preparación de la dotación para su participación en el ejercicio Internacional RIMPAC 2018.

▶ Arriba: Oficial de guardia de puente en la fragata *Almirante Williams*, en navegación de precisión desde repetidor de girocompás, durante navegación de canales patagónicos.

Abajo: Jefe de partida de abordaje recibiendo la misión en briefing en la Central de Informaciones de Combate (C.I.C.) de la fragata *Almirante Cochrane*.

Fotografías de Guy Wenborne. Colección Armada de Chile.



Comienza el «zafarrancho» y el buque entero ajusta los últimos detalles para disponerse al combate: los mayordomos se transforman en camilleros, el peluquero pasa a cubrir la partida de reparaciones y el personal de ingeniería pone en marcha todas las máquinas para ofrecer el máximo de potencia y velocidad disponible. En la Central de Información de Combate (C.I.C.), cada especialista afina sus consolas y radares, preparando la defensa para un ataque inminente. El comandante indica el nuevo objetivo a la dotación a través de los altoparlantes y los motiva a cumplir con la misión. Los oficiales lideran sus equipos y dan las últimas instrucciones. La adrenalina es alta y el tono aumenta, tanto por las líneas externas de comunicaciones como por las internas. Se percibe mucha excitación y se respira el nerviosismo de quienes lanzan torpedos y misiles antiaéreos. Y mientras se sigue combatiendo con los contactos simulados, internamente se genera una situación de incendios y averías que son controlados por el personal competente hasta que, finalmente, el ejercicio se resuelve con éxito.

Tras el «debriefing» de las acciones, en el que se discuten los procedimientos realizados y se obtienen conclusiones iniciales, el buque vuelve a la normalidad.

Gente de Mar en maniobra de atraque, trabajando con espías en la cubierta principal, 2017.

Fragata *Almirante Williams* en maniobra de atraque: a proa se observa atracada la barcaza *Rancagua* y el ingreso de la fragata *Almirante Blanco Encalada* al molo de abrigo en Valparaíso, posterior al desplazamiento de la Escuadra al área de Talcahuano, 2018.

Fotografías de Guy Wenborne. Colección Armada de Chile.

Entonces el altoparlante anuncia que deben prepararse para entrar a puerto, aunque no es el que los lleva a casa: se trata de un puerto de tránsito o campaña. En cualquier caso, se cubren las estaciones de maniobra, en especial la de proa, donde se localiza el ancla para «fondear a la gira». La tarea es aproximarse a la costa con cuidado, siguiendo el *track* trazado en la carta de navegación para llevar al buque a su posición de fondeo con precisión. Esa exactitud que requiere el navegar en un buque de la Escuadra es la que el oficial de guardia de puente pone en práctica al momento de fondear. Tras la aprobación del comandante, se deja caer el ancla. El día ha finalizado.

Es hora de pasar a la cámara a compartir las experiencias vividas, a discutir lo planificado para el día siguiente y, por supuesto, a reírse de los chascarrros cometidos.

Finalmente, llega el momento del descanso, aunque siempre alerta a cualquier amenaza o emergencia. Es el espíritu de los marinos chilenos en los buques de la Escuadra Nacional, dignos herederos de Prat y sus camaradas. Por pocas horas se tienden sobre sus «chazas» con la satisfacción del deber cumplido y la fiel convicción de obedecer el lema de nuestra Armada: «Vencer o Morir». 🌊





◀
Petrolero AO Almirante Montt,
en maniobra Logos con fragata
tipo M, en área oceánica durante
tránsito al T.O.N. (Teatro de
Operaciones del Norte). Fotografía
de Guy Wenborne, 2017.
Colección Armada de Chile.

EMPLEO DE LAS ESCUADRAS EN EL FUTURO

A la hora de pensar en las escuadras del futuro hay que tener en cuenta varios factores, partiendo por los geopolíticos y terminando por los humanos, tecnológicos y operativos.

JUAN PABLO TORO VARGAS Y FERNANDO WILSON LAZO

Existen pocos países con una condición marítima tan evidente como la de Chile. Presencia en tres continentes, cuatro mil kilómetros de costas y un área de responsabilidad de veintisiete millones de kilómetros cuadrados. Esa es una realidad que permanecerá y que se va a hacer más clara en la medida que el mundo se interconecte más, ya sea a través de cables submarinos o de efectos impensados del cambio climático.

Esta configuración, sin duda, tiene una clara orientación hacia el Pacífico, un océano que reúne las economías más dinámicas —con sus respectivos intercambios comerciales—, estados consolidados, grandes núcleos de población, fuerzas militares en expansión y polos tecnológicos. En sus costas se emplazan, además, al menos siete de las diez armadas más poderosas del mundo: Estados Unidos, China, Japón, Corea del Sur, Rusia, Canadá y Australia.

Todo lo anterior debiera ser argumento suficiente para justificar la necesidad de que Chile cuente con una flota que sea capaz de garantizar a futuro la seguridad nacional, procurando la disuasión, el buen uso del mar, la libertad de navegación y la apertura de las líneas marítimas comerciales. Porque hemos sido testigos de que el siglo XXI trae muchas oportunidades, pero también desafíos que ponen a prueba la flexibilidad y gradualidad del poder naval. Combatir la piratería para proteger cargueros, impedir el tráfico de personas, armas y drogas en el mar, asegurar estrechos marítimos, vigilar estructuras estratégicas —portuarias y energéticas— y proveer ayuda humanitaria ante desastres naturales son el tipo de tareas múltiples que cumplen cada vez más las marinas con vocación de liderazgo global o regional.

►
Unidades de la Escuadra adoptando formación de ingreso a puerto, encabezada por la fragata *Almirante Williams* y seguida por fragatas tipo M y L. Fotografía de Guy Wenborne, 2017. Colección Armada de Chile. Esta imagen se tomó posterior al desarrollo de ejercicios combinados en el norte del país.





Para mantener el estándar de una Armada proactiva, que en tiempos de guerra ha buscado la batalla y en tiempo de paz ha reforzado la soberanía efectiva y exportado seguridad al continente americano, la Escuadra del futuro debe contar con los medios bélicos y tecnológicos que le permitan tanto actuar de forma individual como operar con otras marinas en el marco de coaliciones flexibles y labores diversas, siempre manteniendo comunicaciones fiables e intactas las capacidades de navegación más tradicionales. Y más allá de los buques que vengan a conformar la flota de combate, al igual que en su origen hace doscientos años, su mayor activo serán las personas que la integran y su preparación para reaccionar ante entornos muy diferentes.

En esta nueva situación, la Escuadra ha retenido sus desafíos básicos y su misión bicentenaria de conseguir el control del mar, a la que se han agregado nuevas perspectivas que conectan con las más tradicionales y clásicas virtudes del poder naval: la presencia, la gradualidad, pero, sobre todo, la capacidad de proyección. Tímidamente, la Marina ha comenzado a recuperar la posición que había poseído siempre. Las invitaciones de socios y vecinos a realizar con ellos múltiples ejercicios como Viekaren, Patrulla Antártica Combinada, Bogatún o DESI se han sucedido rápidamente y la Escuadra ha sido la encargada

de representar a Chile en los más complejos. Así, ha sido anfitrión regular del reformulado ejercicio multinacional UNITAS y del Teamwork South, además de parte fundadora del ejercicio Panamax, que busca proteger el canal de Panamá, fundamental para la economía nacional dado que Chile constituye el tercer mayor usuario comercial de esta vía marítima de conexión con el océano Atlántico¹.

Sin embargo, la invitación más relevante fue la realizada por Estados Unidos para participar en los RIMPAC, los mayores ejercicios navales combinados del mundo, realizados de forma regular y que reúnen a las mayores y más capacitadas marinas de la cuenca del océano Pacífico. A Chile se le invitó inicialmente en el año 1996, cuando concurrió con las fragatas de la Escuadra, que rápidamente establecieron su eficiencia y se convirtieron en líderes de grupo, hasta que, finalmente, en 2014 se asignó a un oficial chileno el cargo de segundo comandante de la formación marítima y en 2018, por primera vez un oficial no angloparlante, un marino chileno, comandó la formación naval completa.

Los desafíos de un ejercicio multinacional de esta complejidad suponen una visión más compleja del rol de la Escuadra: implican considerar las misiones tradicionales definidas en la Constitución, pero

asimismo estar preparada para enfrentar situaciones cuyos límites recién están siendo definidos por el desarrollo del país, de la mano de la Cancillería y demás órganos técnicos del Estado. Ya no basta con ganar el control del mar; ahora hay que asumir docenas de funciones alternativas, que van desde la cooperación y el rescate hasta la promoción de intereses y una vasta gama de acciones del Poder Naval en la paz².

La inclusión de Chile en 2011 como miembro fundador del tratado Alianza del Pacífico junto a México, Colombia y Perú supuso el establecimiento de una próspera red comercial entre sus participantes, además de atraer a más de sesenta socios externos hasta ahora. Esta red implica de por sí una misión que se amplía geográficamente, siguiendo el contorno del Pacífico americano, y demostrando una fuerte relación con diversas marinas de la región, como la mexicana, cuyos buques pasan a visitar nuestras costas regularmente para eventos como la Feria Marítima y Naval Exponaval.

Pero es la firma del tratado Transpacífico Partnership la que constituye el mayor aumento de las áreas de interés marítimo del país en décadas. Compuesto por casi una docena de países del calibre de China, Japón o Australia, este acuerdo abre una red de comercio que cubre las dos márgenes del océano Pacífico, ofreciendo oportunidades de contacto formidables. Conceptos tempranos como el «mar presencial» resultaron premonitorios para el destino marítimo del país. Ya no se trata sólo de mantener el control en el norte y sur, sino de salir a la profundidad del océano a proteger y apoyar a los emprendedores que busquen la prosperidad del país en las próximas décadas y siglos.

A la Escuadra le cabe el principal rol en esta misión. Es la principal fuerza militar y marítima de que Chile dispone para actuar en esta vasta área del mundo. Podemos afirmar con certeza que, si la Escuadra ha sido fundamental en los desafíos militares y disuasivos del pasado, es en el futuro del país donde se encuentran las mayores pruebas, que se desarrollarán en un área y ámbito mucho mayor. En efecto, la Escuadra sigue siendo una de las herramientas fundamentales de la política exterior chilena. ∞

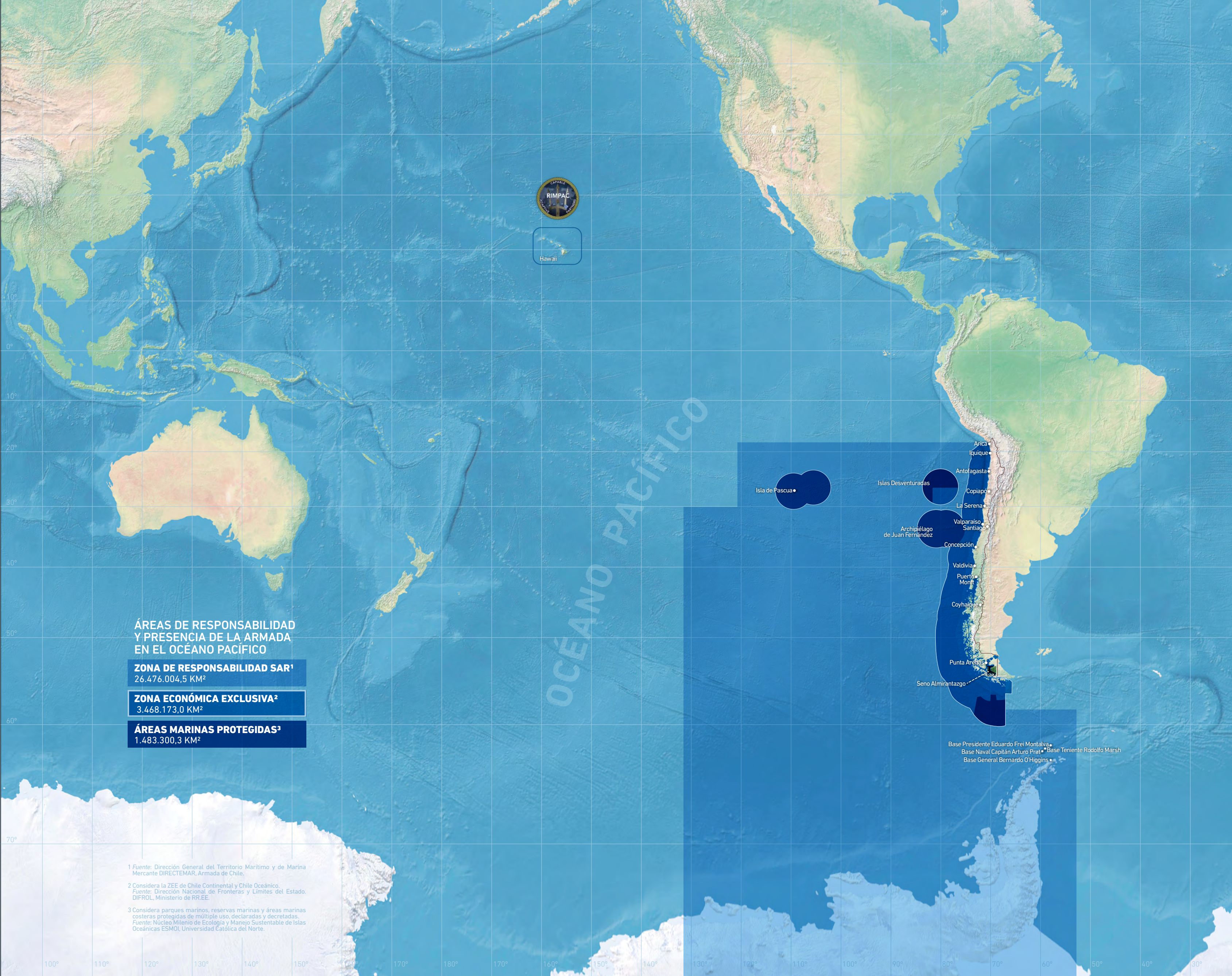


Fragata *Almirante Lynch* zarpando del puerto de San Diego rumbo a Pearl Harbor, Hawaii para conformar la fuerza de tarea multinacional en el marco del Ejercicio Naval RIMPAC 2018. Colección Armada de Chile.



Muelle de la isla de Robinson Crusoe, posterior al tsunami del año 2010. Colección Armada de Chile. En la bahía se observa la fragata *Almirante Lynch* y parte de la dotación del buque brindando apoyo a la comunidad.





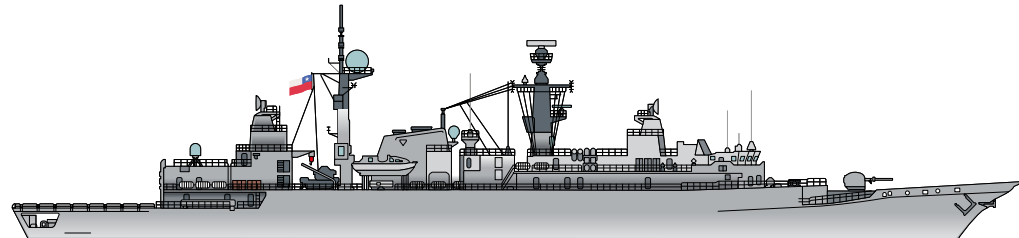
Mapa de relieve del océano Pacífico.
Chile, «puente estratégico» con los países Asia-Pacífico.
Servicio Hidrográfico y Oceanográfico
de la Armada de Chile, 2018.
Colección Armada de Chile.
Las gráficas son sólo referenciales
y no representan límites marítimos.

1 Fuente: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante DIRECTEMAR, Armada de Chile.
2 Considera la ZEE de Chile Continental y Chile Oceánico.
Fuente: Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado, DIFROL, Ministerio de RREE.
3 Considera parques marinos, reservas marinas y áreas marinas costeras protegidas de múltiple uso, declaradas y decretadas.
Fuente: Núcleo Milenio de Ecología y Manejo Sustentable de Islas Oceánicas ESMOI, Universidad Católica del Norte.

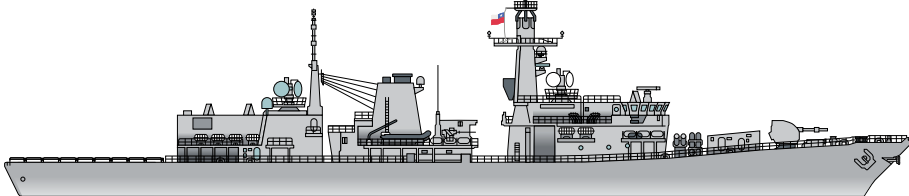
PRINCIPALES UNIDADES NAVALES EN EL BICENTENARIO DE LA ARMADA

UNIDADES DE COMBATE DE LA ESCUADRA

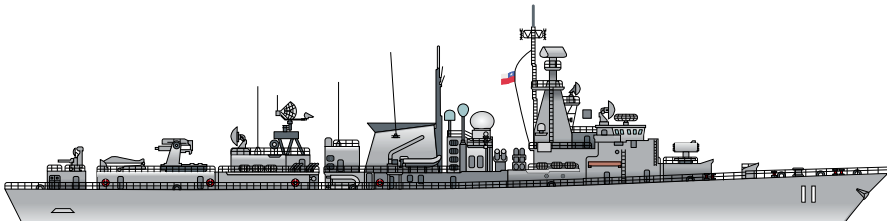
- FRAGATA TIPO 22
- FF-19 Almirante Williams



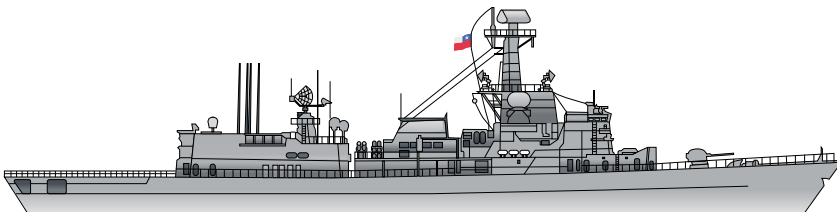
- FRAGATA TIPO 23
- FF-05 Almirante Cochrane
 - FF-06 Almirante Condell
 - FF-07 Almirante Lynch



- FRAGATAS CLASE L
- FFG-11 Capitán Prat
 - FFG-14 Almirante Latorre

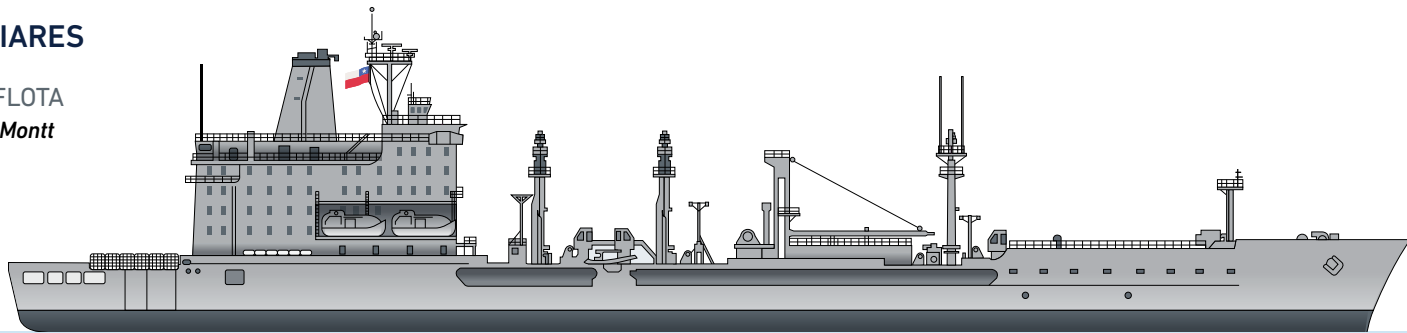


- FRAGATAS CLASE M
- FF-15 Almirante Blanco Encalada
 - FF-18 Almirante Riveros

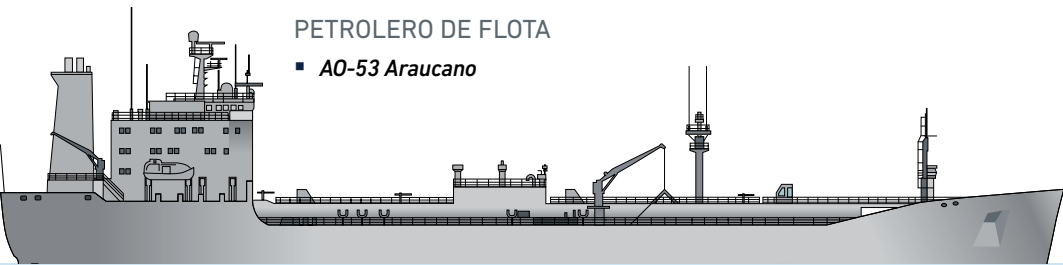


UNIDADES AUXILIARES

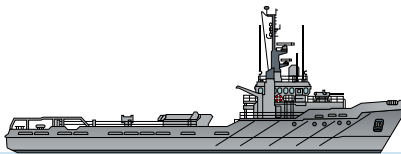
- PETROLERO DE FLOTA
- AO-52 Almirante Montt



- PETROLERO DE FLOTA
- AO-53 Araucano

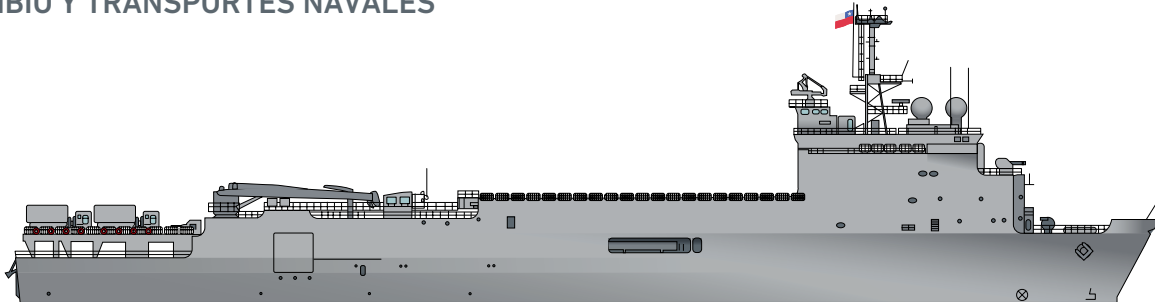


- REMOLCADOR DE FLOTA
- ATF-66 Galvarino

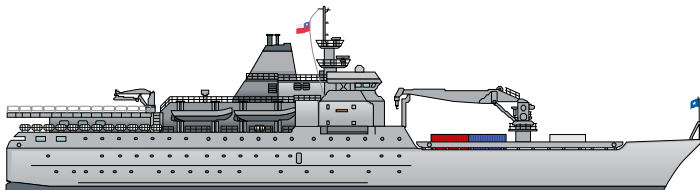


UNIDADES COMANDO ANFIBIO Y TRANSPORTES NAVALES

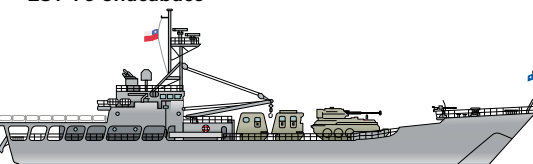
- BUQUE MULTIPROPÓSITO
- LSDH-91 Sargento Aldea



- TRANSPORTE DE PERSONAL Y CARGA
- AP-41 Aquiles *



- BARCAZAS CLASE BATRAL
- LST-92 Rancagua*
 - LST-95 Chacabuco*



OTRAS UNIDADES NAVALES

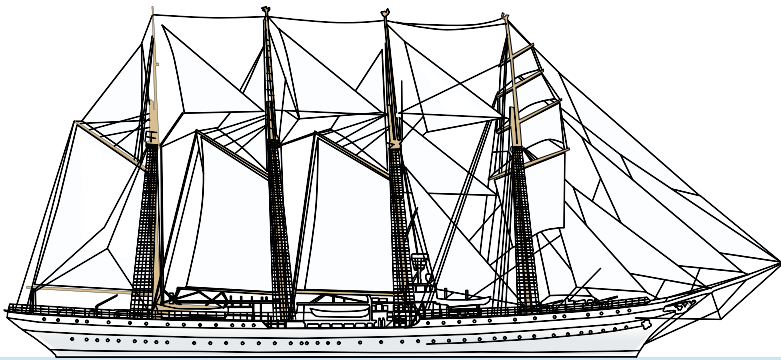
- CLASE SCORPENE
- SS-23 O'Higgins
 - SS-22 Carrera

- CLASE U-209
- SS-20 Thomson
 - SS-21 Simpson

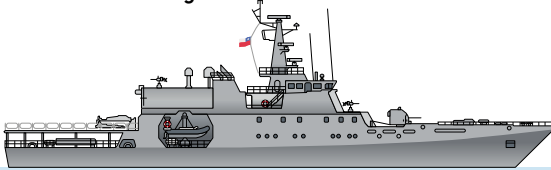
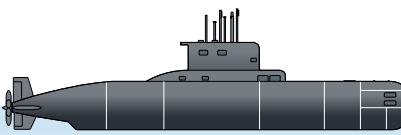
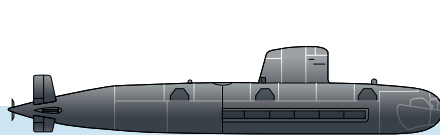
- LANCHAS MISILERAS CLASE SAAR 4
- LM-30 Casma
 - LM-31 Chipana
 - LM-34 Angamos

- PATRULLEROS ZONA MARÍTIMA
- OPV-81 Piloto Pardo*
 - OPV-82 Comandante Toro*
 - OPV-83 Marinero Fuentealba*
 - OPV-84 Cabo Odger*

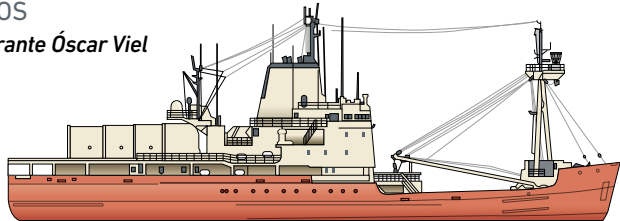
- BUQUE ESCUELA
- BE-43 Esmeralda



SUBMARINOS



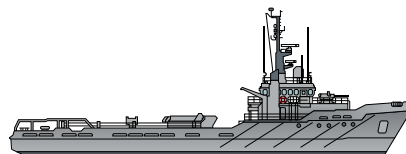
- ROMPEHIELOS
- AP-46 Almirante Óscar Viel



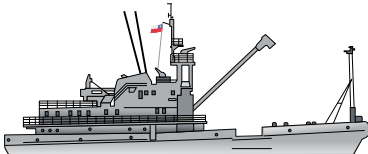
- BUQUE CIENTÍFICO
- AGS-61 Cabo de Hornos*



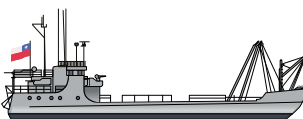
- REMOLCADORES DE FLOTA
- ATF-67 Lautaro



- BUQUE DE RESCATE Y SALVATAJE
- BRS-63 Ingeniero Stight



- BARCAZAS CLASE ELICURA
- LSM-90 Elicura*



*Unidades construidas en ASMAR | Fuente: www.armada.cl

COMANDANTES EN JEFE DE LA ESCUADRA



▲
Piocha de Mando a Flote y Especialista en Estado Mayor.
Ilustración de José Aubele.
Los Oficiales que se encuentren ejerciendo el mando de buque usarán al lado derecho del pecho una insignia de bronce dorada que representa un buque de guerra circundado por un gallardete de mando y una corona de laureles de 22 mm de diámetro.
Los Oficiales que cumplan más de 2 años de mando de buque, podrán usarla en forma permanente en el lado izquierdo del pecho.
Actualmente el Comandante en Jefe de la Armada y los mandos operativos también usan esta piocha al lado derecho, por la función de mando que ejercen.

1818 -1888

1818	Capitán de Marina Manuel Blanco Encalada
1819 - 1822	Vicealmirante Thomas Alexander Cochrane
1824	Capitán de Navío Robert Forster
1825 - 1826	Vicealmirante Manuel Blanco Encalada
1836	Vicealmirante Manuel Blanco Encalada
1837	Comodoro Robert Winthrop Simpson
1838 - 1839	Capitán de Navío Carlos García del Póstigo
1859	Capitán de Fragata José Anacleto Goñi
1865	Capitán de Navío Juan Williams Rebolledo
1866	Vicealmirante Manuel Blanco Encalada
1878 - 1879	Contraalmirante Juan Williams Rebolledo
1879 - 1881	Contraalmirante Galvarino Riveros Cárdenas
1882	Capitán de Navío Juan José Latorre Benavente
1888	Contraalmirante Luis Uribe Orrego

1891 -1912

1891	Capitán de Navío Jorge Montt Álvarez
1892	Capitán de Navío Arturo Fernández Vial
1892 - 1893	Contraalmirante Luis Anacleto Castillo Goñi
1895	Comodoro Vicente Merino Jarpa
1896 - 1898	Capitán de Navío Juan Manuel Simpson Searle
1899	Capitan de Navío Juan Manuel Señoret Astaburuaga
1900	Contraalmirante Arturo Fernández Vial
1901	Contraalmirante Luis Anacleto Goñi Simpson
1901 - 1904	Contraalmirante Joaquín Muñoz Hurtado
1906	Capitán de Navío Basilio Rojas Velásquez
1907 - 1908	Capitán de Navío Luis Stuen González
1909	Contraalmirante Arturo Wilson Navarrete
1910 - 1911	Contraalmirante Miguel Aguirre Gómez
1912	Contraalmirante Froilán González Torres

1913 -1929

1913	Contraalmirante Luis Anacleto Goñi Simpson
1914	Contraalmirante Francisco Nef Jara
1915 - 1916	Contraalmirante Luis Gómez Carreño
1917 - 1919	Contraalmirante Agustín Fontaine Calvo
1920	Contraalmirante Salustio Valdés Cortés
1921	Contraalmirante Luis Gómez Carreño
1922	Contraalmirante Juan Schroder Peña
1923	Contraalmirante Luis Langlois Vidal
1924	Contraalmirante Luis Soffia Guzmán
1925	Contraalmirante Arturo Swett Otaegui
1926	Contraalmirante Braulio Bahamondez Montaña
1927	Contraalmirante Alfredo Searle Lorca
1928	Contraalmirante Luis Escobar Molina
1929	Contraalmirante Felipe Wiegand Rodríguez

1930 - 1949

1930	Contraalmirante Alejandro García Castelblanco
1931	Contraalmirante Abel Campos Carvajal
1932	Contraalmirante Edgardo Von Schroeders Sarratea
1933 - 1934	Contraalmirante Juan Tobías Gerken Mahn
1935 - 1936	Contraalmirante Julio Allard Pinto
1937 - 1938	Contraalmirante Vicente Merino Bielich
1939	Contraalmirante Gastón Kulczewski García
1940 - 1941	Contraalmirante Luis Villarroel de la Rosa
1941 - 1942	Contraalmirante Emilio Daroch Soto
1942 - 1943	Contraalmirante Juan Rodríguez Sepúlveda
1944 - 1945	Contraalmirante Alfredo Hoffmann Hansen
1946	Contraalmirante Guillermo del Campo Rivera
1947	Contraalmirante Carlos Torres Hevia
1948 - 1949	Contraalmirante Horacio de la Fuente V.

1950 - 1960

1950	Contraalmirante Alejandro Gallegos Fernández
1951	Contraalmirante Danilo Bassi Galleguillos
1952	Contraalmirante Rafael Santibáñez Escobar
1953	Contraalmirante Francisco O’Ryan Orrego
1954	Contraalmirante Alfredo Natho Davidson
1954	Contraalmirante Victor Oelckers Stoeckers
1955	Contraalmirante Jorge Araos Salinas
1955	Contraalmirante Leopoldo Fontaine Nakin
1956	Contraalmirante Manuel Quintana Oyarzún
1956	Contraalmirante Claudio Vío Valdivieso
1957	Contraalmirante Hernán Cubillos Leiva
1958	Contraalmirante Alberto Kahn Wiegand
1959	Contraalmirante Alfredo López Costa
1960	Contraalmirante Jacobo Neumann Etienne

1961 - 1974

1961	Contraalmirante Alejandro Navarrete Torres
1962	Contraalmirante Jorge Balaesque Buchanan
1963	Contraalmirante Hernán Searle Bunster
1964	Contraalmirante Ramon Barros González
1965	Contraalmirante Arturo Oxley Undurraga
1966	Contraalmirante Raúl del Solar Grove
1967	Contraalmirante Jorge Swett Madge
1968	Contraalmirante Fernando Porta Angulo
1969	Contraalmirante Hugo Tirado Barros
1970	Contraalmirante Raúl Montero Cornejo
1971	Vicealmirante José Toribio Merino Castro
1972	Contraalmirante Daniel Arellano Mac Leod
1973	Contraalmirante Pablo Weber Münnich
1974	Contraalmirante Horacio Justiniano Aguirre

1975 - 1990

1975	Vicealmirante Adolfo Walbaum Wieber
1976	Contraalmirante Hugo Castro Jiménez
1978 - 1979	Vicealmirante Raúl López Silva
1980	Vicealmirante Ronald Mc Intyre Mendoza
1981	Vicealmirante Luis de los Ríos Echeverría
1982	Contraalmirante Germán Guesalaga Toro
1983	Contraalmirante Rolando García Le Blanc
1984	Vicealmirante Hernán Rivera Calderón
1985	Vicealmirante Sergio Sánchez Luna
1986	Contraalmirante John Howard Balaesque
1987	Contraalmirante Rolando Vergara González
1988	Contraalmirante Jorge Martínez Busch
1989	Vicealmirante Claudio Aguayo Herrera
1990	Vicealmirante Pedro Anguita Izquierdo

1991 - 2006

1991	Vicealmirante Alfredo Gallegos Villalobos
1992	Vicealmirante Juan Mackay Barriga
1993	Contraalmirante Sergio Jarpa Gerhard
1994	Vicealmirante Jorge Llorente Domínguez
1995	Vicealmirante Jorge Arancibia Reyes
1996	Vicealmirante Germán Goddard Dufeu
1997	Contraalmirante Andrés Swett Serrano
1998	Vicealmirante Jorge Swett Browne
1999	Contraalmirante Miguel Vergara Villalobos
2000	Contraalmirante Alex Waghorn Jarpa
2001	Contraalmirante Felipe Howard Brown
2002 - 2003	Contraalmirante Jorge Huerta Dunsmore
2004 - 2005	Contraalmirante Gerardo Covacevich Castex
2005 - 2006	Contraalmirante Cristian Gantes Young

2007 - 2018

2007	Contraalmirante Gustavo Jordán Astaburuaga
2008	Contraalmirante Federico Niemann Figari
2009	Contraalmirante Enrique Merino Mackenzie
2010	Contraalmirante Cristián de la Maza Riquelme
2011 - 2012	Contraalmirante Francisco García-Huidobro Campos
2013 - 2014	Contraalmirante José Miguel Rivera Sariego
2015	Contraalmirante Rodrigo Álvarez Aguirre
2016	Contraalmirante Ronald Mc Intyre Astorga
2017	Contraalmirante Ignacio Mardones Costa
2018	Contraalmirante Jorge Ugalde Jacques



LAS SEIS ESMERALDAS: HISTORIA DE UN NOMBRE EMBLEMÁTICO DE LA ARMADA

FERNANDO WILSON LAZO

No cabe duda de que *Esmeralda* es, por lejos, el nombre más emblemático y significativo dentro de los buques de la Armada de Chile. Se ha empleado seis veces desde 1820, convirtiéndose en el símbolo más tradicional de los valores que la Escuadra ha buscado consolidar a través de sus dos siglos de historia: audacia, compromiso e innovación.

ESMERALDA I

El asalto y toma por lord Cochrane de la fragata española *Esmeralda* en el puerto del Callao en la noche del 5 al 6 de noviembre de 1820 fue el comienzo de la identificación de la Armada con este nombre. En dicho ataque, una partida de marinería chilena prevaleció sobre la dotación de la fragata hispana, fondeada en el principal puerto peruano, para luego remolcarla bajo el fuego de las fortificaciones más poderosas del Pacífico sudamericano de su tiempo. Esta proeza mostró una actitud que constituiría el principal legado de Cochrane a la Marina de Chile: el sentido de audacia y valor.

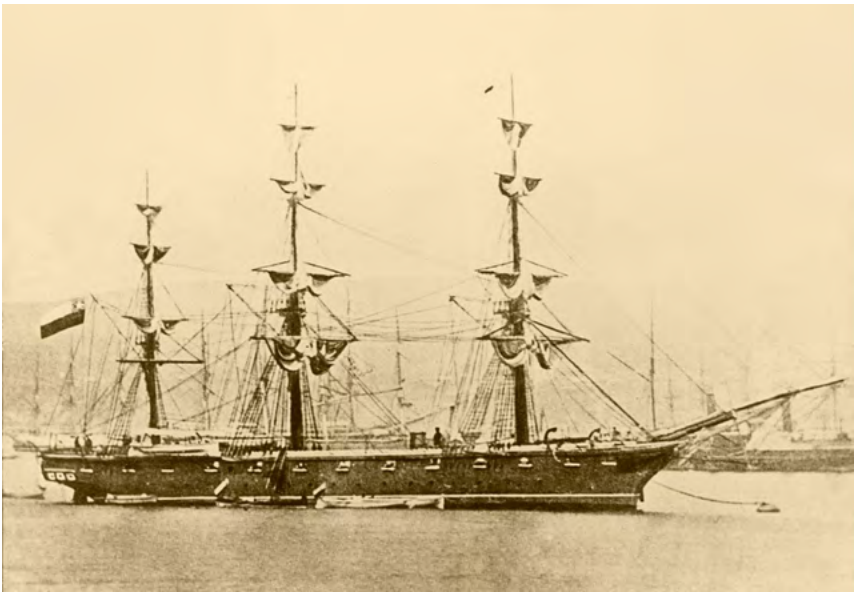
Esta fragata, tras prestar importantes servicios a la Armada en la lucha por la Independencia, fue desarmada en 1825 y varada en Valparaíso. Recientemente, sus restos aparecieron bajo la plaza Sotomayor de esta ciudad, convirtiéndose en un museo de sitio frente al edificio de la Armada de Chile.



◀◀ *Captura de la Esmeralda.* Pintura de Thomas Somerscales. Pinacoteca de la Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso.

▶ *Esmeralda II.* Fotografía Spencer y Cía., 1879. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

▶▶ *Páginas 224-229:* Dibujos de Eduardo Rivera, Viña del Mar, 2018. Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, Valparaíso.



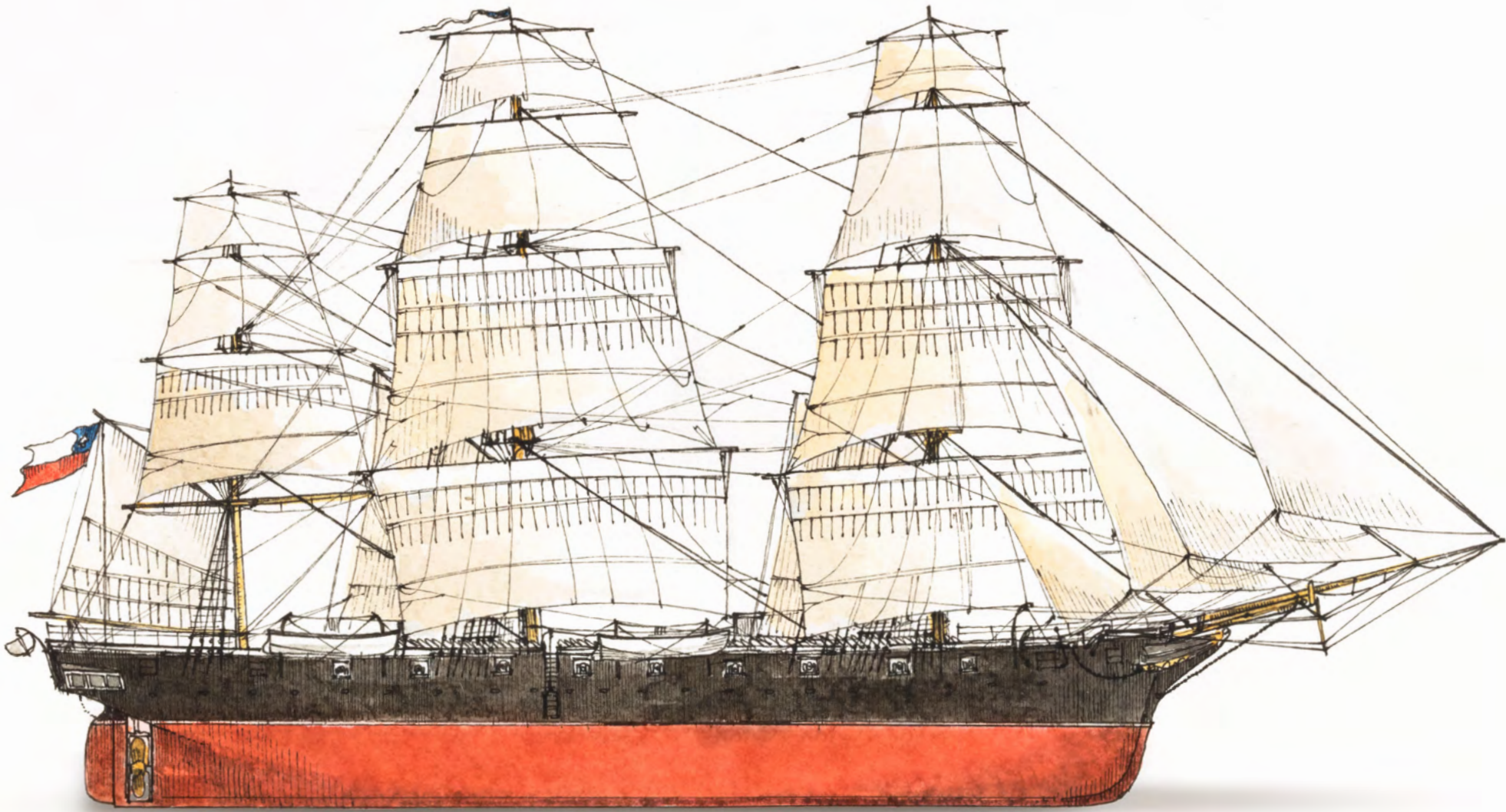
ESMERALDA II

Cuando en 1854 el Estado de Chile comisionó la construcción de una nueva unidad de propulsión mixta, el nombre surgió como una opción natural, ya que resumía los valores de la Marina de forma nítida. De hecho, el santo y seña de la operación de asalto se convirtió en el lema de la nueva corbeta: «Gloria y Victoria».

Encargada a los astilleros Pritchard's del río Támesis, la nueva *Esmeralda* estaba basada en el diseño de una corbeta británica, la *HMS Cruizer*, pero la Armada solicitó grandes cambios. Su cubierta de batería se desplazó hasta la cubierta principal, despejando los espacios internos para permitir el transporte de carga y personal, y su propia batería resultó inusualmente muy pesada, con cañones de 32 libras.

Este buque no sólo participó en el sofocamiento de la revolución de 1859, sino que más adelante sirvió en la guerra contra España, en 1865 y 1866, capturando a la cañonera *Covadonga* en el combate de Papudo el 26 de noviembre de 1865 y tomando parte en operaciones de transporte, rescate, hidrografía y cruceros de instrucción.

Para la guerra del Pacífico, en 1879, el buque ya mostraba su edad. El 21 de mayo resultó protagonista del combate de Iquique, cuando el sacrificio de su comandante, Arturo Prat, y de más de la mitad de su dotación de 197 hombres encarnó el sentido del lema de «Vencer o Morir», completando la carga simbólica del nombre *Esmeralda*.



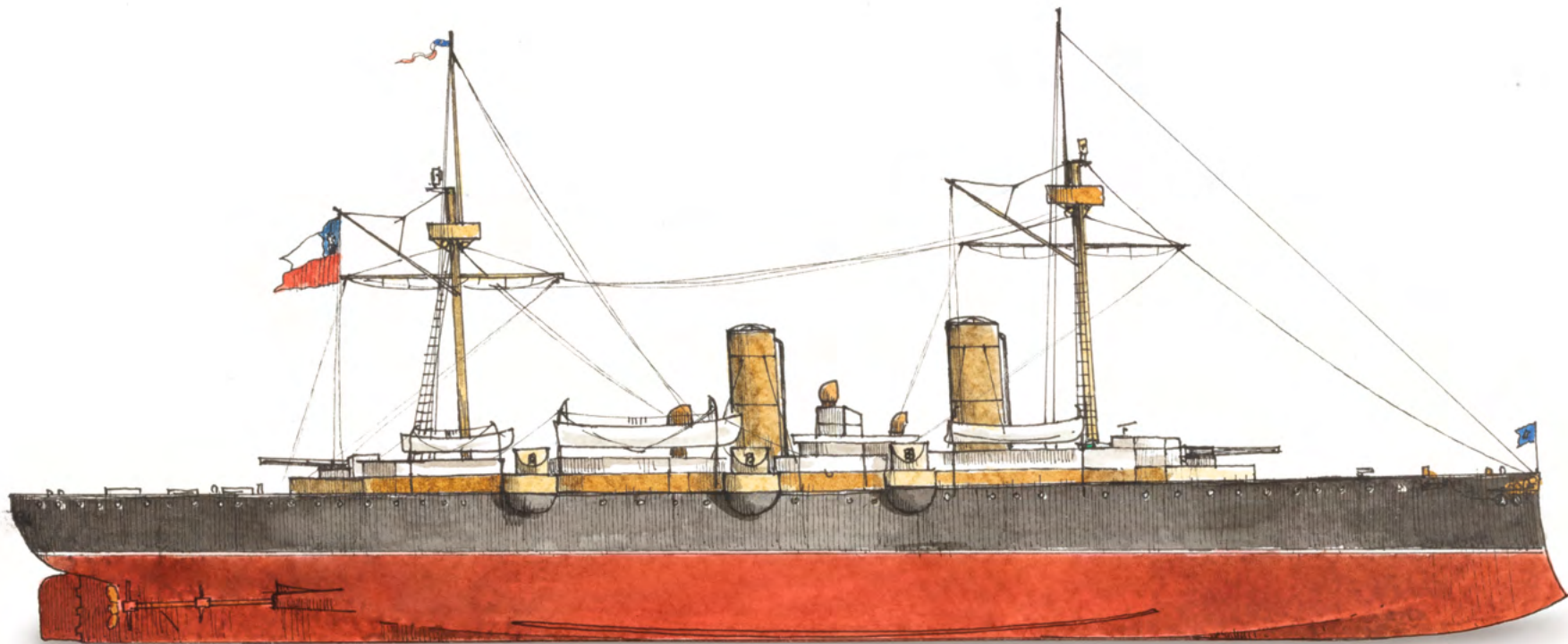
ESMERALDA III

No es casualidad, por tanto, que cuando Chile se pudo permitir encar-
gar un nuevo crucero a los astilleros británicos, el nombre seleccio-
nado fuera nuevamente el de *Esmeralda*. Puesto en grada en 1881 y
botado en 1883, arribó a Chile en 1884. El buque resultó realmente re-
volucionario, combinando la velocidad de los diseños de corbetas y fra-
gatas del tardío siglo XIX con una pesada batería principal compuesta
de dos cañones de 10" (254 mm) y de seis de 6" (152 mm), además de
una cubierta blindada. De esta forma, el nuevo *Esmeralda* constituyó un
aporte enorme al poder naval chileno y el inicio de una nueva clase de
buque de guerra que sería replicada por todas las marinas relevantes
del mundo.

Su servicio en Chile se prolongó hasta 1894, cuando fue vendido a
Japón, desempeñando un rol relevante en la guerra ruso-japonesa.



▲
Crucero *Esmeralda* en una fotografía de 1889.
Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, Valparaíso.

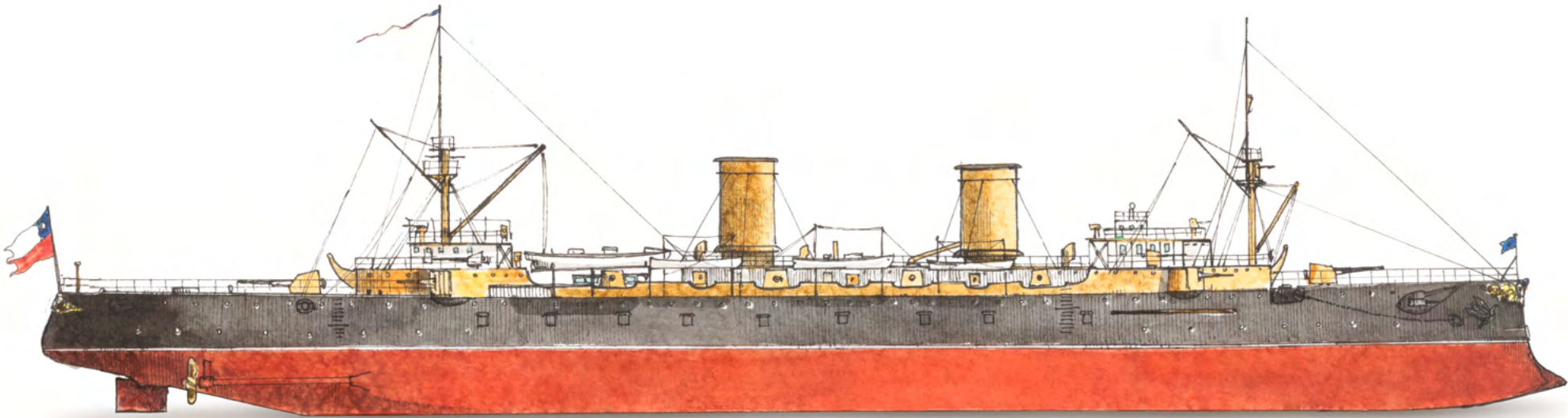


▲
Crucero *Esmeralda*, construido en 1895 con casco de acero forrado en madera y cobre.
Fotografía ca. 1886. Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, Valparaíso.

ESMERALDA IV

La baja del *Esmeralda* número 3 forzó a su reemplazo y prontamente se en-
cargó a los astilleros británicos una nueva unidad: un poderoso crucero acora-
zado. Autorizado en 1895, botado y terminado en 1896, el buque reflejaba en
el apremio de su construcción las difíciles relaciones de Chile con Argentina.
Buque de grandes dimensiones, sus 7.600 toneladas y 130 metros de eslora
permitían embarcar una pesada batería de dos cañones de 8" (203 mm de
calibre) y dieciséis piezas de 6" (152 mm). Su diseño le permitía generar una
verdadera nube de fuego de artillería con la que neutralizar a un eventual ad-
versario, para a continuación hundirlo mediante el tiro de sus dos cañones
pesados o sus torpedos.

De gran rapidez, el buque superaba los 22 nudos gracias a sus 16.200 ca-
ballos de fuerza. Esta potencia se incrementó cuando se cambiaron sus cal-
deras por modelos Belleville, que lo mantuvieron en excelentes condiciones
materiales hasta que fue descartado en 1930, ya totalmente superado por
los avances tecnológicos.

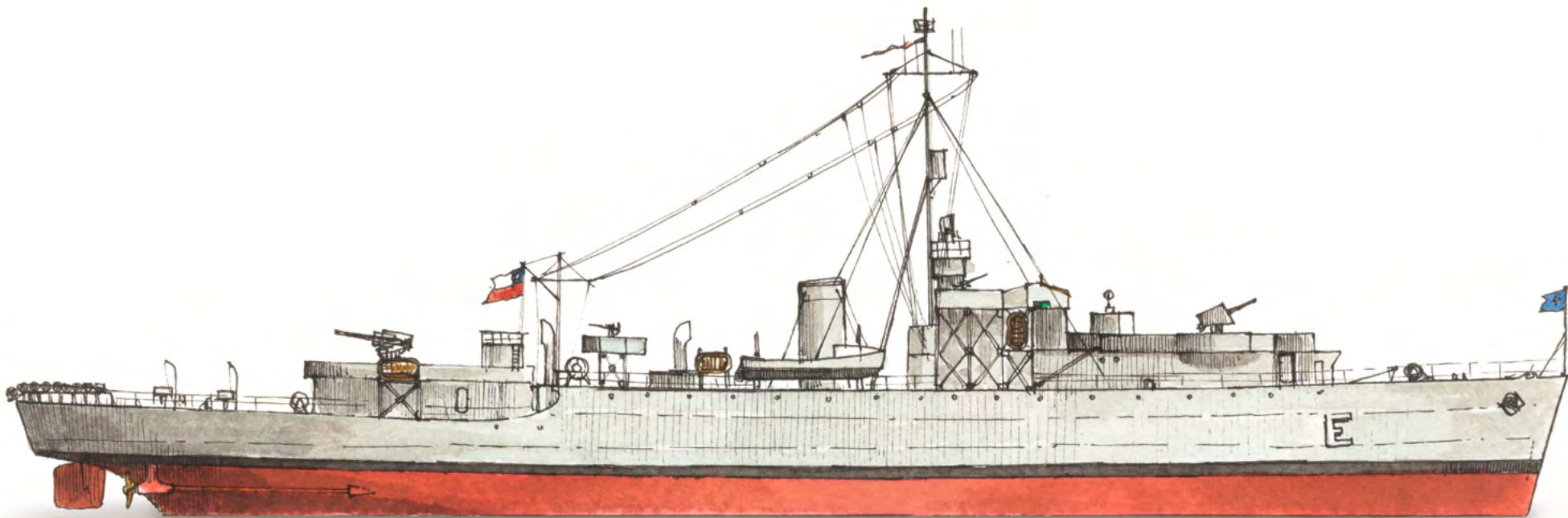


ESMERALDA V

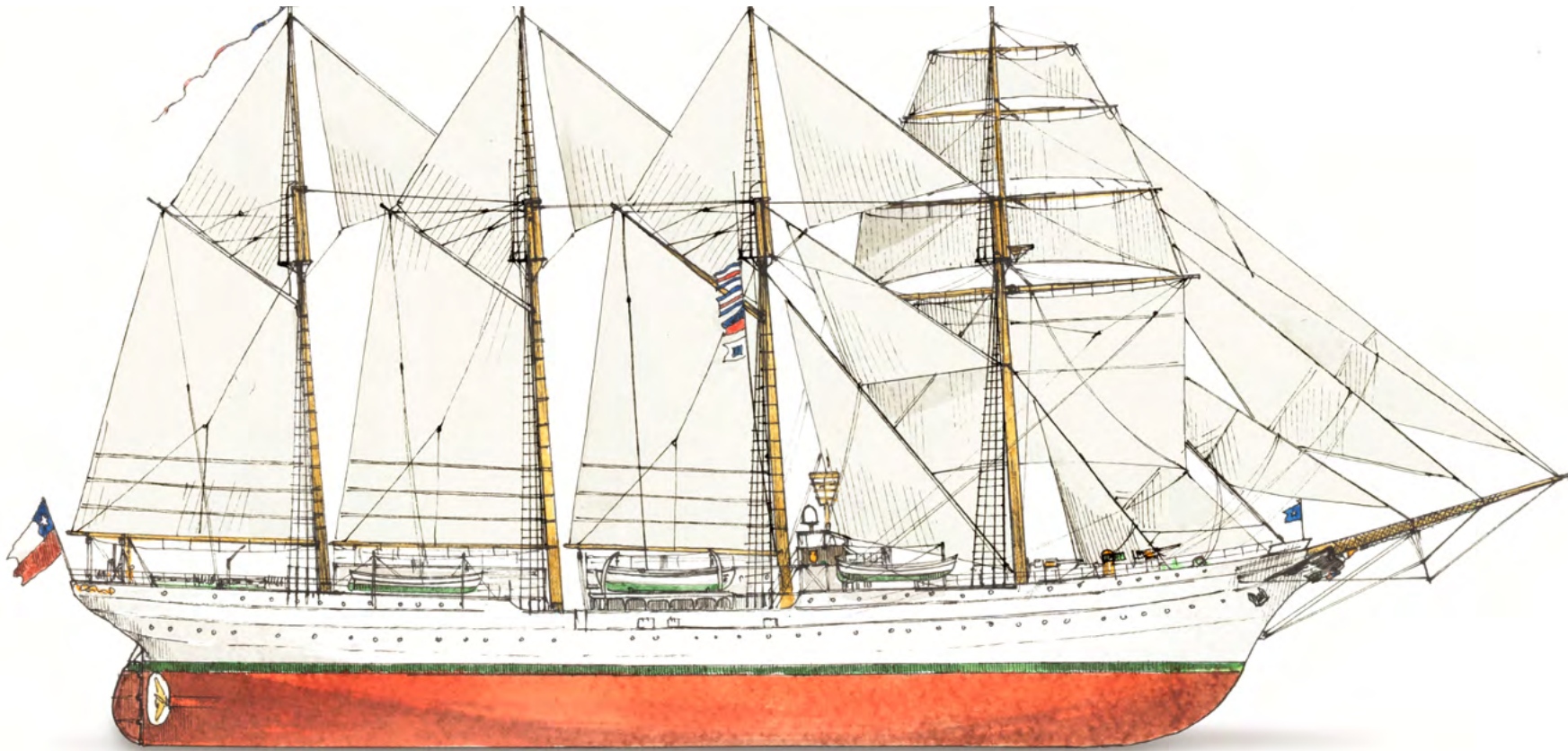
Los diferentes tratados de limitación de armamento naval impidieron la adición de unidades capitales a la Armada hasta 1951, pero apenas fue posible, el nombre se asignó a una fragata antisubmarina clase River. Adquirida en 1946 de los stocks excedentarios de la Royal Canadian Navy, donde prestó servicio como *HMCS Glace Bay*, sus dimensiones de 2.200 toneladas de desplazamiento y 92 metros de eslora la convertían en un buque sustancialmente menor a los precedentes. Su novedad radicaba, sin embargo, en su tecnología. Dotado de los últimos modelos de radares y sonares, era un buque especializado en la entonces novedosa guerra antisubmarina, constituyendo la primera aproximación de la Armada a este desafío después de la Segunda Guerra Mundial. Pero el nombre correspondía a una unidad de mayor relevancia, de modo que en 1952 la fragata fue rebautizada como *Baquedano*, liberando el nombre para el bergantín goleta que había sido ofrecido a Chile por parte del gobierno español.



Fragata *Esmeralda* navegando en Escuadra. Fotografía ca. 1950. Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, Valparaíso.



Buque escuela *Esmeralda* navegando entre Talcahuano y Valparaíso durante la Regata del Bicentenario, 2010. Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, Valparaíso.



La Escuadra Nacional en formación en «línea de frente». Mes del Mar, bahía de Valparaíso, marzo de 2009. Fotografía de Guy Wenborne. Colección Armada de Chile.



NOTAS

Capítulo I: 1810-1818

CHILE, SU TERRITORIO Y EL PACÍFICO EN TIEMPOS DE LA INDEPENDENCIA

Rodrigo Moreno Jeria

- 1 Sobre la misión de Nahuel Huapi, cfr. MORENO, RODRIGO (2006). *Misiones en Chile austral. Jesuitas en Chiloé*. Sevilla: EEHA CSIC, Universidad de Sevilla.
- 2 RAMÍREZ, HUGO RODOLFO (1995). Galería geográfica de Chile. El abate Juan Ignacio Molina y Opazo: su descripción del Reyno de Chile. En *Revista de Geografía Norte Grande*, 22, p. 115.
- 3 ORTIZ SOTELO, JORGE (2015). *La Real Armada en el Pacífico sur: el apostadero naval del Callao, 1746-1824*. México D.F.: UNAM Instituto de Investigaciones Históricas.
- 4 PÉREZ MALLAÍNA, PABLO y TORRES, BIBIANO (1987). *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos CSIC, pp. 17-22.
- 5 SAGREDO, RAFAEL (2009). Navegación científica en el Mar del Sur: El piloto Moraleda (1772-1810). En *Revista Digital de Historia Iberoamericana*, vol. 2, n° 1, pp. 47-78.
- 6 GONZÁLEZ, JOSÉ IGNACIO (2004). La expedición Malaspina y la cartografía sobre Chile. En *Revista de Geografía Norte Grande*, 31, pp. 7-29.
- 7 GUARDA, GABRIEL y MORENO, RODRIGO (2010). *Monumenta Cartographica Valdiviensae*. Santiago: Corporación del Patrimonio Cultural de Chile.
- 8 ISASBIRIBIL, MARIANO (1804). *Carta esférica de una parte de la Costa de Chile: comprendida entre los paralelos de 33°03' y 32°42' año de 1804*. Madrid: Archivo Museo Naval.

Capítulo II: 1818-1830

EL NACIMIENTO DE LA ESCUADRA

Carlos Tromben Corbalán

- 1 Este texto es una síntesis basada en TROMBEN CORBALÁN, CARLOS (2017). *La Armada de Chile, una historia de dos siglos*. Santiago: RIL Editores, tomo I, capítulos 3, 4 y 5.
- 2 El nombramiento y las instrucciones de Carrera a Jewett están en FUENZALIDA BADE, RODRIGO (1975). *La Armada de Chile: desde la Alborada al Sesquicentenario*. Valparaíso: Imprenta de la Armada, tomo I, apéndices 2, 3 y 4.
- 3 BARROS ARANA, DIEGO (1999). Historia general de Chile. Santiago: Editorial Universitaria, tomo X, pp. 212-213; BARROS FRANCO, JOSÉ MIGUEL (ed.) (2014). *Diario de viaje a Estados Unidos de América*. Santiago: Editorial Universitaria.
- 4 Pailebote: goleta pequeña, sin gavias, muy rasa y fina.
- 5 El nombre de este buque aparece en las fuentes como *Aranzazu* y *Aránzazu*. Convencionalmente, nos quedaremos con esta última forma. Fuente:

El poder naval realista en el Pacífico sur durante la guerra de Independencia. En <http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica-7/BCN-PoderRealista/PoderNavalRealistaPacSur.htm> (último acceso: 9 marzo 2018).

- 6 La estadía del futuro libertador en Gran Bretaña está descrita minuciosamente en ARANCIBIA CLAVEL, ROBERTO (2010). *Tras la huella de Bernardo Riquelme en Inglaterra*. Santiago: Instituto Geográfico Militar.
- 7 VALENZUELA UGARTE, RENATO (2010). *Génesis y desarrollo del pensamiento marítimo en Chile*. Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, p. 76.
- 8 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo X, pp. 114-135.
- 9 Parte de estas ideas están analizadas en BUSHNELL, DAVID. La independencia de la América del Sur española. En BETHELL, LESLIE (ed.) (1999). *Historia de América Latina*. Barcelona: Crítica, tomo V, p. 101.
- 10 JARPA GERHARD, SERGIO y TROMBEN CORBALÁN, CARLOS (s.f.). *La Escuadra nacional*. Santiago: Sipimex, p. 12.
- 11 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, pp. 95-108.
- 12 No se ha encontrado una fuente primaria sobre esta frase, atribuida, tal vez por la tradición, al general O'Higgins, aunque en URIBE ORREGO, LUIS (1910). *Nuestra Marina militar*. Valparaíso: Talleres Tipográficos de la Armada, tomo I, p. 83, se incluye. En todo caso, sintetiza las acciones que emprendería a contar de esta época para crear el poder naval chileno.
- 13 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo X, p. 279.
- 14 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, pp. 39-45. Morris participó después en la fuerza naval que capturó la fragata *María Isabel* en Talcahuano y fue segundo comandante del exitoso corsario *Rosa de los Andes*.
- 15 El buque quedó en franquía este día, zarpando en la madrugada del siguiente, cuando mejoraron las condiciones de viento. Parte del gobernador de Valparaíso al director supremo del Estado, Valparaíso, 18 de marzo de 1817. En Archivo Nacional (1959). *Archivo de don Bernardo O'Higgins*. Santiago: Editorial Universidad Católica, tomo XIX, p. 423.
- 16 Este buque se conoce también con el nombre de *Araucano* (1.º). No tuvo una larga trayectoria y no debe confundirse con el *Araucano* (2.º), incorporado en 1818.
- 17 VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. *Los pañales de la Marina nacional*. Valparaíso: Imprenta y Librería L. de la Cruz, 1904, p. 24.
- 18 *Ibidem*, pp. 34-35.
- 19 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, pp. 250-252.
- 20 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, pp. 283-290.
- 21 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, pp. 252-253.
- 22 Decreto del 5 de diciembre de 1817. En FUENZALIDA BADE, *op. cit.*, tomo I, p. 69.
- 23 Informes del contador tesorero y del superintendente

de la Casa de Moneda de 1817. En BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, p. 54.

- 24 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, p. 56.
- 25 Instrucciones al agente de Chile en Estados Unidos impartidas por el director supremo y refrendadas por su ministro de gobierno del 8 de marzo de 1817. En BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, p. 86.
- 26 BULNES PINTO, GONZALO (1887). *La expedición libertadora del Perú*. Santiago: Rafael Jover, tomo I, p. 47.
- 27 FUENZALIDA BADE, *op. cit.*, tomo I, p. 137.
- 28 Thomas Alexander Cochrane nació en Annsfield, Escocia, el 14 de diciembre de 1775. CORDINGLY, DAVID (2008). *Cochrane the Dauntless. The Life and Adventures of Thomas Cochrane*. Londres: Bloomsbury Publishing, p. 14.
- 29 Cordingly, *Ibid.*, pp. 19-22.
- 30 Carta de Álvarez Condarco a Cochrane, 19 de noviembre de 1818. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, p. 175.
- 31 Oficio del agente Álvarez Condarco al gobierno, 12 de enero de 1818. En Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores, v. 1, folios 3 y 3 v.
- 32 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XII, pp. 196-197.
- 33 FUENZALIDA BADE, *op. cit.*, tomo I, p. 137.
- 34 Ses. n°54/1819.
- 35 BULNES, *op. cit.*, tomo I, p. 111.
- 36 Ses. n° 20/1818.
- 37 Ses. n° 59/1819.
- 38 Ses. n° 36/1818.
- 39 Ses. n° 4/1819.
- 40 Ses. n° 13/1819.
- 41 Ses. n° 28/1819, 43/1819, 50/1819, 59/1819, 68/1819, 69/1819.
- 42 Ses. n° 36/1818 y 30/1819.
- 43 Detalle de lo pagado por cada buque en TROMBEN CORBALÁN, CARLOS (2017). *La Armada de Chile. Una historia de dos siglos*. Santiago: RIL Editores, p. 174.
- 44 Era una fragata de 823 toneladas, que montaba 34 cañones de 18 y 24 libras, aunque tenía capacidad para llegar a montar 58 cañones.
- 45 Datos adicionales sobre su vida, en FUENZALIDA BADE, RODRIGO (1985). *Marinos ilustres y destacados del pasado*. Concepción: Sipimex, p. 160.
- 46 MILLER, JOHN (1828). *Memoirs of General Miller in the Service of Peru*. Londres: Longman, Rees, Orme, Brown and Green, tomo I, p. 111.
- 47 De 950 toneladas y 44 cañones.
- 48 MILLER, *op. cit.*, tomo I, p.184.
- 49 URIBE, LUIS (1892). *Nuestra Marina militar*. Santiago: Imprenta Nacional, tomo I, pp. 40-42.

- 50 *Ibid.*, tomo I, pp. 49-54. El parte del teniente Turner sobre este combate está en *Gaceta Ministerial* n° 39 del 9 de mayo de 1818, pp. 18-19.
- 51 VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN (1904). *Los pañales de la Marina nacional*. Valparaíso: Imprenta y Librería L. De la Cruz, pp. 11-12. La lista de prisioneros y el parte del teniente Turner en *Gaceta Ministerial* del 30 de abril de 1818, pp. 11-12.
- 52 URIBE, *op. cit.*, tomo I, p. 44.
- 53 Era un buque de 1.350 toneladas que llegó con 40 cañones montados, aunque tenía capacidad para 64.
- 54 La relación de estos oficiales está en: URIBE, *op. cit.*, p. 90.
- 55 Buque realista que recaló en Valparaíso sin saber que la plaza había sido ocupada por los patriotas, que mantuvieron izado el pabellón español en los fuertes con el fin de apresar buques.
- 56 El decreto de nombramiento de esta fecha está en URIBE, *op.cit.*, tomo I, p. 87. Otros autores como BARROS ARANA, *op.cit.*, tomo XI, p. 602, dan como fecha de nombramiento el 23 de junio.
- 57 El sargento mayor Francisco Díaz era español de nacimiento y tenía experiencia naval previa y otras habilidades personales e intelectuales. En MILLER, *op. cit.*, tomo I, p.164.
- 58 URIBE, *op. cit.*, tomo I, p. 99.
- 59 Era un buque de 270 toneladas que podía montar 18 cañones.
- 60 Oficio de Blanco Encalada a O'Higgins, 19 de julio de 1818. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, pp. 94-97.
- 61 VICUÑA MACKENNA, *op. cit.*, p. 76.
- 62 Decreto del 4 de agosto de 1818. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, p. 103.
- 63 MILLER, *op. cit.*, tomo I, p.187.
- 64 *Gaceta Ministerial* n° 59 del 26 de septiembre de 1818, p. 198.
- 65 *Gaceta Ministerial Extraordinaria* del 23 de septiembre de 1818.
- 66 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, pp. 631-634 y *Gaceta Ministerial* n° 60 del 3 de octubre de 1818, p. 206.
- 67 Este oficial naval es el mismo sargento mayor que aparece en páginas anteriores.
- 68 BARROS FRANCO, JOSÉ MIGUEL. Zarpe de la Primera Escuadra nacional. Una precisión cronológica. En *Revista Vigía*, n° 164, febrero 1999.
- 69 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, p. 638.
- 70 El fuerte San Agustín ha sido descrito como levantado en los faldeos detrás de la ciudad de Talcahuano. En 2016 se encontró un cañón enterrado bajo la esquina de la calle Colón con Bulnes que se cree perteneció a esta fortificación. En <https://www.youtube.com/watch?v=c2Ox1cqNYDU> (último acceso: 12 febrero

2016). Este fuerte es mencionado también como construido con motivo de una de las guerras contra Gran Bretaña del siglo XVIII. En GUARDA, GABRIEL (1990). *Flandes indiano: las fortificaciones del Reino de Chile*, 1541-1826. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile, p. 165.

- 71 Oficio y parte de Blanco de 5 de noviembre de 1818. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, pp. 153-155.
- 72 Este buque, de 398 toneladas y 18 cañones, había sido adquirido recientemente.
- 73 *Gaceta Ministerial* n° 62 del 17 de octubre de 1818.
- 74 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XI, pp. 652-653, y *Gaceta Ministerial Extraordinaria* del 23 de noviembre de 1818.
- 75 Oficio del comandante general de Marina al ministro de Guerra y Marina del 28 de noviembre de 1818. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, p. 173.
- 76 Algunos datos biográficos de este oficial naval que posteriormente regresó a Gran Bretaña y continuó sirviendo en la Royal Navy en CORDINGLY, DAVID (2007). *Cochrane: The Real Master and Commander*. Nueva York: Bloomsbury, p. 274. También pueden encontrarse en *Capitán de Navío Robert Forster*. En <http://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/biografias/f/robert-forster/2014-01-16/160114.html> (último acceso: 23 marzo 2018).
- 77 Decreto del 11 de diciembre de 1818. En Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Marina, v. 2, folio 69.
- 78 Algunos historiadores como Valenzuela Ugarte señalan que la fecha en que se le otorgó la nacionalidad chilena es el 9 de diciembre de 1818. VALENZUELA UGARTE, RENATO (1999). *Bernardo O'Higgins. El Estado y el poder naval en la Independencia de los países del sur de América*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello, p. 203.

- 79 LÓPEZ URRUTIA, CARLOS (2007). *Historia de la Marina de Chile*. Santiago de Chile: El Cíprés Editores, p. 75.
- 80 CORDINGLY, *op. cit.*, p. 274.
- 81 VICUÑA MACKENNA, *op. cit.*, pp. 198-199.
- 82 Instrucciones del 7 de enero de 1819 remitidas por oficio de la misma fecha. Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Marina, v. 69. También pueden encontrarse en: FUENZALIDA BADE, *op. cit.*, tomo I, Apéndice 12.
- 83 Oficio de Cochrane a ministro de Marina del 14 de enero de 1819, en Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Marina, v. 29, folio 35.
- 84 Parte del comandante Robert Foster al comandante en jefe de la Escuadra, 2 de marzo de 1819. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, p. 211. Oficio de Cochrane a ministro de Marina, 23 de marzo de 1819. En *Ibid.*, tomo I, pp. 216-219.
- 85 Oficio de Cochrane a ministro de Marina, 1 de marzo de 1819. En *Ibid.*, tomo I, pp. 206-210.

- 86 Oficio de Cochrane a Ministerio de Marina, 2 de octubre de 1819. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, pp. 269-270 y BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XII, pp. 464-467.
- 87 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XII, pp. 464-467. Parte de Cochrane a ministro de Marina, Callao, 6 de octubre de 1819. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, pp. 272-274.
- 88 Parte del comandante de la fragata *Lautaro* (M. G. Guise) al comandante en jefe de la Escuadra, 8 de noviembre de 1819. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, pp. 287-291.
- 89 Oficio de Cochrane a Ministerio de Marina, 28 de noviembre de 1819. En URIBE, *op.cit.*, tomo I, pp.297-298.
- 90 Oficio de Cochrane a Ministerio de Marina, 21 de enero de 1820. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, pp. 301-302.
- 91 La narración sobre la toma de Corral y Valdivia está basada en los partes de Beauchef, comandante en jefe de la Escuadra, del 4 de febrero de 1820; de Miller al comandante en jefe de la Escuadra, del 4 de febrero de 1820, y los de Cochrane al ministro de Marina del 5, 6 y 9 de febrero de 1820. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, pp. 305-310.
- 92 COCHRANE, lord THOMAS ALEXANDER (1863). *Memorias*. París: Imprenta de Alejandro Blot, pp. 14-20. En http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/memorias--1/html/ff7897bc-82b1-11d1-acc7-002185ce6064_3.html#I_0_ (último acceso: 2 marzo 2018).
- 93 URIBE, *op. cit.*, tomo I, p. 330 y GARÍN JIMÉNEZ, JORGE (recopilador) (1996). *Vicealmirante Lord Thomas Alexander Cochrane*. Valparaíso: Armada de Chile, tomo IV, p. 63.
- 94 BARROS ARANA, *op. cit.*, tomo XII, p. 656.
- 95 Oficio de Cochrane al capitán general José de San Martín, 14 de noviembre de 1820. En URIBE, *op. cit.*, tomo I, pp. 337-340. y COCHRANE, *op. cit.*, pp. 3-19.

Capítulo III: 1830-1866

UN PERÍODO POCO CONOCIDO EN LA HISTORIA DE LA ESCUADRA

Gonzalo Serrano del Pozo

- 1 Carta de Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, Santiago, 10 de septiembre de 1836, en FARIÑA, CARMEN (ed.) (2007). *Epistolario de Diego Portales*. Santiago: Universidad Diego Portales, tomo I, n° 560, pp. 642-644.
- 2 PARKERSON, PHILLIP T. (1984). *Andrés de Santa Cruz y la Confederación Perú-Boliviana 1835-1839*. La Paz: Librería Editorial Juventud, p. 237.
- 3 VEGAS, MANUEL (1973). *Historia de la Marina de guerra del Perú*. Lima: Imprenta de la Marina, p. 54.
- 4 Ex mercante *Florida*, adquirido en 1830; Características generales: 140 toneladas, un cañón de 18 libras y cuatro de a 14 en CASTAGNETO, PIERO y LASCANO, DIEGO (2011). *Buques de guerra chilenos*. Valparaíso: RIL editores, p. 28.

NOTAS

- 5 Antiguo buque de la Armada Española, capturado por Pedro Angulo para Chile, Características generales: 405 toneladas y veinte cañones de a 12 libras, *Ibidem*, p. 29.
- 6 PARKERSON, PHILLIP T., *op. cit.*, pp.164-165.
- 7 Carta de Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, Santiago, 17 de septiembre de 1836. En FARIÑA, CARMEN (ed.), *op. cit.*, n° 561, p. 643.
- 8 Carta de Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, Santiago, 20 de septiembre de 1836, *Ibidem*, n° 562, pp. 645-646.
- 9 Oficio de Diego Portales al gobernador de Valparaíso, Santiago, enero 13 de 1837, Archivo Nacional, Fondo Intendencia de Valparaíso, vol. 9.
- 10 Carta del general Santa Cruz a don Casimiro Olañeta, Lima, 11 de noviembre de 1836, en SOTOMAYOR, RAMÓN (1896). *Campaña del ejército chileno contra la Confederación Perú-Boliviana*. Santiago: Imprenta Cervantes, p. 232.
- 11 Características generales: 650 toneladas y veinte cañones de a 12 libras, CASTAGNETO y LASCANO, *op. cit.*, p. 30.
- 12 Características generales: 450 toneladas y doce cañones de a 12 libras, *Ibidem*, p. 30.
- 13 Hay que recordar que el autoproclamado protector de Perú, Andrés Santa Cruz, fundaba parte relevante de su legitimidad en su pretendida descendencia de una princesa incaica y en que su condición de mestizo le permitía reunir dos mundos bajo su visión y mando. En ese contexto, la designación de «cholo» era buscada ex profeso para legitimarse en el mundo peruano indígena, pese a su origen boliviano. «Cholo» no ha de ser entendido, por tanto, como una calificación despectiva.
- 14 Carta de Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, Santiago, octubre 17 de 1836. En FARIÑA, CARMEN (ed.), *op. cit.*, n° 565, p. 650.
- 15 *El Araucano*, 15 de septiembre de 1837.
- 16 SOTOMAYOR VALDÉS, RAMÓN (1980). *Historia de Chile bajo el gobierno del general don Joaquín Prieto*. Santiago: Fondo Histórico Presidente Joaquín Prieto de la Academia Chilena de la Historia, tomo III, p. 240.
- 17 SOTOMAYOR, *op. cit.*, p. 169.
- 18 URIBE, *op. cit.*, p. 105.
- 19 SOTOMAYOR, *op. cit.*, p. 263.
- 20 SOTOMAYOR, *op. cit.*, pp. 329-330.
- 21 SOTOMAYOR, *op. cit.*, pp. 476-477.
- 22 *Ibidem*, p. 478.
- 23 Carta de don Santiago Ballarna al general Bulnes, Casma, 14 de enero de 1838, en: BULNES, GONZALO (1878). *Historia de la campaña de Perú de 1838*. Santiago: Imprenta de Los Tiempos, p. 282.

- 24 BALARESQUE, JORGE (1975). El combate de Casma. En *Revista de Marina*, n° 707, pp. 494-500.
- 25 BULNES, *op. cit.*, pp. 283-284.
- 26 FUENZALIDA, RODRIGO (1978). *La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario*. Valparaíso: Imprenta de la Armada, p. 480.
- 27 Informe del comandante general de Marina al gobierno, 11 de octubre de 1845, en FUENZALIDA, *op. cit.*, p. 515.
- 28 Carta de Francisco Xavier Rosales al ministro de Guerra y Marina, París, 10 de diciembre de 1847, Archivo Nacional, Ministerio de Marina, vol. 65, n° 588.
- 29 FUENZALIDA, *op. cit.*, p. 515.
- 30 *Virgen de la Covadonga*, 412 toneladas, tripulación de 125 hombres.
- 31 WOODS, DAVID (2013). *El bombardeo del paraíso*. Valparaíso: RIL editores, pp. 121-122.
- 32 <http://www.bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=40806>

TOMA DE POSESIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Gustavo Jordán Astaburuaga

- El canal de Panamá entró en servicio en 1914 y era apto para el cruce de buques mercantes de hasta 5.200 TEU (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies). En el año 2016 fue ampliado, quedando limitado para el cruce de buques de hasta 13.200 TEU.
- El artículo 4.º de la Constitución de 1823 dice así: «El territorio de Chile comprende de norte a sur, desde el Cabo de Hornos hasta el despoblado de Atacama; y de oriente a poniente, desde las cordilleras de los Andes hasta el mar Pacífico, con todas las islas adyacentes, incluso el archipiélago de Chiloé, las de Juan Fernández, Mocha y Santa María».
- Los principales levantamientos hidrográficos fueron efectuados por los británicos Phillip Parker King, Robert FitzRoy y Pringle Stokes (entre 1826 y 1836). Las exploraciones francesas (Auguste Duhaut-Cilly, en 1826; Jules César Dumont d´Urville, en 1837; y Abel Bergasse du Petit Thouars, en 1841) culminaron con la publicación de libros que recomendaban a su gobierno la fundación de una colonia en el Estrecho. ARANCIBIA, PATRICIA, JARA, ISABEL y NOVOA, ANDREA (2005). La Marina en la historia de Chile, Tomo I, Siglo XIX, p. 313.
- O'Higgins en 1836 había solicitado a John H. Smith, capitán del buque mercante *Cigar*, el estudio de un proyecto para establecer buques a vapor en el Estrecho para remolcar a los veleros procedentes del océano Atlántico con destino al Pacífico. Sin contar con los riesgos que corrían las naves en el Cabo de Hornos, la vuelta solía extenderse entre cuarenta y sesenta días, mientras el recorrido por

el Estrecho, con remolcadores a vapor no podía tardar más de treinta a cuarenta horas, como demostraron en 1840 los vapores *Chile* y *Perú*. ENCINA, FRANCISCO (1949). *Historia de Chile, desde la Prehistoria hasta 1891*, tomo XII, p. 106.

- Los estudios de O'Higgins fueron actualizados en 1841 cuando se inició el tráfico mercante a vapor por esa ruta y en 1842 escribió siete cartas al presidente Bulnes, remitiendo la documentación completa que contenía sus estudios y proyectos. MARTINIC, MATEO (1972). *Magallanes: síntesis de tierra y gentes*, p. 94.
- John Williams o Juan Guilleemos (nombre castellanizado) (1798-1857) nació en Bristol, Inglaterra, de familia de tradición marinera. Enrolado en el bergantín *Lucy*, que arribó a Chile en octubre de 1818 y fue adquirido por nuestro país como *Galvarino*, el inglés combatió en la guerra de Independencia a bordo de ese buque, de la *Lautaro* y de la *O'Higgins*. Fue contratado como teniente 1º en 1824 y participó en la campaña de Chiloé (1825-1826) embarcado en el *Aquiles*. Asumió como gobernador marítimo de Chiloé en 1830, pero en 1836, al participar en un intento de revolución a favor del general Freire, es destituido y encarcelado. Reincorporado al servicio en 1838, se embarcó como 2º comandante de la *Confederación* en la segunda campaña contra la Confederación Perú-Boliviana. En 1839, al mando de la *Monteagudo*, al intentar salvar a su buque en un temporal en Valparaíso, sufrió graves heridas que le costaron casi la muerte, por lo que solicitó reasumir su puesto como gobernador marítimo de Chiloé. En 1843, al mando de la goleta *Ancud*, toma posesión del estrecho de Magallanes para Chile. En 1849 asume como gobernador marítimo de Talcahuano, cargo que ejerció hasta 1855, cuando fue transbordado a los arsenales de Marina. Falleció en Valparaíso en 1857. FUENZALIDA BADE, RODRIGO (1985). *Marinos ilustres y destacados del pasado*. Síntesis bibliográfica, pp. 265-267.
- Correspondiente a la suma de los territorios de las actuales regiones de Aysén y de Magallanes.
- «Desde el gobierno de Freire, una de las misiones de paz de la Armada ha sido la atención y contribución al desarrollo de las áreas insulares aisladas». MERINO, JOSÉ T. (1984). El mar en la colonización austral. En: *Revista de Marina*, n° 3, p. 7.

Capítulo IV: 1866-1900

DE LA GUERRA DEL PACÍFICO

HASTA FINES DEL SIGLO XIX

Piero Castagneto Garviso

- RIVERA SILVA, EDUARDO (2006). El *Arauco*, el *Concepción*, el *Nuble* y el *Ancud*, la improvisada Escuadra de Vicuña Mackenna. En *Actas de la IV Jornada de Historia Naval y Marítima*, Museo Naval y Marítimo, pp. 23-40.
- LÓPEZ URRUTIA, CARLOS (1993). La corbeta *Abtao*. Un buque de origen misterioso. En *Revista de Marina*,

Vol. 110, n° 813, pp. 149-156 y BRAVO VALDIVIESO, Germán (2016). Las corbetas *Pampero* que burlaron la inteligencia española. En *Ibid.*, Vol. 133, n° 951, pp. 20-27.

- Memoria de Marina de 1867, pp. 6-7 y Anexo A, pp. 5-12.
- Memorias de Marina de 1866 a 1869, anexos.
- FUENZALIDA BADE, RODRIGO (1975). *La Armada de Chile, de la Alborada al Sesquicentenario*. Valparaíso: Imprenta de la Armada, pp. 627-629.
- Desplazaban 3.370 toneladas (3.560 toneladas a plena carga), su velocidad máxima teórica era de 12,75 nudos, su cintura acorazada tenía un espesor máximo de 9 pulgadas; su armamento constaba de 6 cañones Armstrong rayados de avancarga de 9 pulgadas, que disparaban proyectiles de 250 libras, uno de 4.7" y uno de 7 libras.
- Más detalles de estas misiones en MARTINIC BEROS, MATEO (1970). *Presencia de Chile en la Patagonia Austral* 1843-1879. Santiago: Editorial Andrés Bello, pp. 169-184, 185-221 y mapa n° 3.
- CASTAGNETO, PIERO y LASCANO, DIEGO (2009). *Prat, agente secreto en Buenos Aires. 1878, la guerra que no fue*. Santiago: RIL Editores, pp. 231-250.
- Ibid.*, pp. 115-126, 151-166 y 175-185.
- CAIVANO, TOMÁS (1979). *La guerra de América entre Perú, Chile y Bolivia*. Lima: Talleres de Artes Gráficas de la Editorial Científica, T. I, pp. 63 y 82-84 y especialmente PAZ SOLDÁN, MARIANO FELIPE (1979). *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Lima: Editorial Milla Batres, T. I, pp. 9-56.
- BULNES, GONZALO (1974). *Guerra del Pacífico*. Editorial del Pacífico, T. I, p. 172.
- Plan general y orden complementaria del contralmirante Williams para el ataque al Callao reproducido en MOLINA, LUIS ADÁN (1920). *Guerra del Pacífico. La Marina Chilena*. Santiago: Imprenta Universitaria, pp. 40-44; MACHUCA, FRANCISCO A. (1926-1930). *Las cuatro campañas de la guerra del Pacífico*. Valparaíso: Imprenta Victoria, T. I, pp. 106-109, y FUENZALIDA BADE, *op. cit.*, pp. 682-686.
- Carta reproducida en BULNES, GONZALO, *op. cit.* T. I, pp. 192-193.
- CAVIEDES, ELOY T. (edición, introducción y notas de Piero Castagneto) (2007). El combate de Iquique. Viña del Mar: Ediciones Altazor, pp. 122-123.
- Ibid.*, pp. 130-131 y 134-135.
- Partes oficiales chilenos y peruanos de los combates del 21 de mayo de 1879 en AHUMADA, PASCUAL, *Op. cit.*, pp. 295-300 y URIBE ORREGO, LUIS (1886). Los combates navales en la guerra del Pacífico, 1879-1881. Valparaíso: Imprenta de la Patria, Apéndice, documentos n° 5 a 8, pp. 143-158. Además, partes chilenos solamente en Memoria de Guerra y Marina de 1879, pp. 28-36.

- Partes oficiales chilenos y peruanos de la batalla naval de Angamos en AHUMADA, PASCUAL, *Op. cit.*, pp. 492-498 y URIBE ORREGO, LUIS, *Op. cit.*, Apéndice, documentos n° 16 a 22, pp. 173-193. Además, partes chilenos solamente en Memoria de Guerra y Marina de 1880, pp. 13-21.
- QUINONES LÓPEZ, CARLOS. La tercera *Esmeralda*. En *Revista de Marina*, vol. CVI, n° 790, pp. 308-313, y CONCHA BOISIER, GUILLERMO (2012). *Los cruceros del Centenario*. Valparaíso: Imprenta de la Armada, Apéndice A, pp. 201-202.
- En 1881 comenzaba la construcción de un crucero de 2.950 toneladas, de desplazamiento, velocidad máxima teórica de 18,5 nudos y artillado con dos cañones de retrocarga de 10" a proa y a popa en plataformas giratorias, 6 cañones de 6", tres tubos lanzatorpedos más armamento ligero. En CONCHA BOISIER, *Op. cit.*, Apéndice A, pp. 204-206.
- GARDINER, ROBERT (ed.) (1992). *Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship 1815-1905* (Conway's History of the Ship). Londres: Conway Maritime Press, pp. 107-110.
- VALENZUELA UGARTE, RENATO y CASTAGNETO GARVISO, PIERO (2015). *Historia de la artillería naval en la Armada de Chile*. Valparaíso: Imprenta de la Armada, pp. 213-219.
- De 6.902 toneladas, 17 millas de andar, un blindaje de 12 pulgadas , y armamento de 4 piezas principales de 240 mm en torres simples y 8 secundarias de 120 mm. En CONCHA BOISIER, *Op. cit.*, Apéndice A, pp. 214-215.
- Con 2.080 toneladas de desplazamiento con un andar de 17 millas por hora y cubierta protegida por blindaje de acero que alcanzaba un máximo de 2 ¼ pulgadas; estaban armados de 4 piezas de 150 mm en montajes individuales a los costados, 2 de 120 mm a proa y a popa, además de la artillería ligera 3 tubos lanzatorpedos de 14 pulgadas. En CONCHA BOISIER, *Op. cit.*, Apéndice A, pp. 222-223.
- No obstante lo que suele afirmarse, no fue esta la primera vez en la historia naval que un buque fue hundido por un torpede autopropulsado, ya que una acción de este tipo ya había ocurrido durante la guerra ruso-turca de 1877-1878.
- LÓPEZ URRUTIA, CARLOS (1969). *Historia de la Marina de Chile*. Santiago: Editorial Andrés Bello, p. 325.
- Ibid.*, p. 326.
- Mayores antecedentes de este episodio en en MENESES CIUFFARDI, EMILIO (1989). *El factor naval en las relaciones entre Chile y los Estados Unidos*. Santiago: Hachette, pp. 59-85; SANZ, LUIS SANTIAGO (1998). *El caso Baltimore. Una contribución de la actitud Argentina*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, y BRAVO VALDIVIESO, GERMÁN (2002). El incidente del *USS Baltimore*. Viña del Mar: Ediciones Altazor.

- MENESES, *op. cit.*, p. 72.
 - 4.400 toneladas, 22,75 nudos, cubierta blindada de un espesor máximo de 4,5 pulgadas de 2 cañones de 203 mm (8"), diez de 152 mm (6") de tiro rápido. En CASTAGNETO, PIERO y LASCANO, DIEGO (2011). *Buques de guerra chilenos1850-1950. Un siglo en imágenes*. Santiago: RIL Editores, pp. 230-242.
 - 7.020 toneladas, 23,5 nudos, faja blindada de un máximo de 6". 2 piezas de 203 mm (8") y 16 de 152 mm (6"). En *Ibid.*, pp. 244-255.
 - 3.600 toneladas, 20 nudos , 8 piezas de 152 mm. En *Ibid.*, pp. 256-261.
 - 8.500 toneladas, 21,25 nudos, faja blindada de 178 mm (7") máxima y una cubierta de protección máxima de 51 mm (2 pulgadas). 4 piezas de 203 mm (8") y diez piezas de 152 mm. En *Ibid.*, pp. 262-273.
- #### TOMA DE POSESIÓN DE ISLA DE PASCUA
- Gustavo Jordán Astaburuaga
- Isla de Pascua fue descubierta en una fecha relativamente tardía, por ser una isla apartada de las rutas normales de navegación entre América y la Oceanía.
 - Estos 729.400 km² de zona económica exclusiva que generan el conjunto de las islas de Pascua y Salas y Gómez, deben compararse con los 756.102 km² de superficie que tiene Chile en su territorio continental.
 - Entre esas mil seiscientas personas se incluían el rey y toda su familia. Se estimaba que la población inicial de Rapa Nui era de cuatro mil personas. GANA, IGNACIO (1987). Parte de viaje de la corbeta *O'Higgins*. En: VV. AA. (1987) *Las primeras jornadas territoriales de Isla de Pascua*. Santiago: Universidad de Santiago, p. 139.
 - EDWARDS, EDMUNDO (2006). *Historia de los contactos culturales de isla de Pascua*. Manuscrito sin publicar, p. 5.
 - MERINO CASTRO, JOSÉ T. (1988). La Isla de Pascua. Proyección de Chile en el Pacífico. En: *Revista de Marina*, N° 3, p. 342.
 - En 1870 la población Rapa Nui era sólo de seiscientas personas. BATE, GUILLERMO (1930). Informe del pueblo Rapa Nui 1870. En: *Anuario Hidrográfico de la Armada de Chile*, N° 35. Valparaíso: Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile, p. 382.
 - El segundo comandante de la corbeta O'Higgins era el teniente 1.º Arturo Prat Chacón, quien convenció al comandante Anacleto Goñi de embarcar a cuatro pascuenses como grumetes de la nave.
 - Se efectuó un levantamiento hidrográfico de la isla, se registró una serie de observaciones fisiológicas de los nativos y se recopiló material botánico y arqueológico para el Museo de Historia Natural de Santiago.

NOTAS

- La primera persona occidental que había convivido por un largo tiempo con los nativos de Rapa Nui fue el hermano Eugenio Eyraud, de los padres franceses de Valparaíso, quien había fomentado, a través de diversas publicaciones, el interés nacional por Isla de Pascua.
- Capitán de fragata (1856-1921), ingresó a la Escuela Naval en 1871. Participó embarcado en diferentes buques en la guerra del Pacífico. En 1886, como instructor de guardiamarinas, realiza un viaje a Isla de Pascua en la *Abtao*, donde escribió una memoria enfatizando las ventajas que tendría para Chile la adquisición de Isla de Pascua. La Armada apoyó su informe, elevándolo al presidente Balmaceda. En 1887 es comisionado por el gobierno para negociar la adquisición de la isla, tomando posesión de ella para Chile en 1888. En 1890 asume como comandante del *Esmeralda*. Relevado del mando al iniciarse la revolución de 1891, se retira de la Armada en 1893. FUENZALIDA BADE, RODRIGO (1985). *Marinos ilustres y del pasado*. Concepción: SIPIMEX, pp. 238-240.
- Junto con la toma de posesión de Isla de Pascua se estableció una colonia de doce chilenos a cargo de Pedro Pablo Toro, capitán del ejército y hermano de Policarpo Toro. FUENZALIDA BADE, RODRIGO, *Ibid.*,pp. 238-240.
- Esta situación mereció una interpelación en el Parlamento francés a su ministro de Colonización sin mayores consecuencias políticas. La toma de posesión de Isla de Pascua por Chile nunca fue objetada por ningún país del mundo. PÉREZ, LAUTARO (1954). La Isla de Pascua y la Armada nacional, 9 de septiembre de 1888 - 9 de septiembre de 1954. En: *Revista de Marina*, p. 642.

PRECURSORES DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL CHILENO

Gustavo Jordán Astaburuaga

- La sorpresa es uno de los más importantes multiplicadores de fuerzas que existen en la guerra. JORDÁN, GUSTAVO (2000). La sorpresa, el multiplicador de fuerzas por excelencia, En *Revista de Marina*, n° 2, p. 7. Ver también JORDÁN, GUSTAVO (2016). *La sorpresa, factor esencial de los éxitos de Cochrane*. En *Revista de Marina*, n° 4.
- JORDÁN, GUSTAVO y CASTAGNETO, PIERO (2017). *Los almirantes Blanco y Cochrane y las campañas navales de la guerra de la Independencia*, pp. 199, 201.
- Esta es una estrategia que busca derrotar al enemigo de «la forma más inteligente posible», creando previamente una situación ventajosa con el objeto de paralizarlo, para después vencerlo al mínimo costo. Esta es una filosofía, más que una fórmula; una aproximación intelectual, más que una receta. Enfatiza la aproximación indirecta, en términos espaciales y psicológicos, con el fin de vencer al enemigo antes de que pueda reaccionar efectivamente. El ataque se

concentra en sus vulnerabilidades críticas a una alta velocidad de acción, presentándole al adversario una serie de incidentes graves e inesperados y llevándolo, finalmente, a una parálisis sistémica y al colapso total. U.S. MARINE CORPS. *Warfighting*, pp. 33, 35, 37 y 40.

- Compañero de curso y amigo de Arturo Prat, egresó de la Escuela Naval en 1861. El 21 de mayo de 1879 se hundió al mando de la *Esmeralda* en Iquique. Con anterioridad, en 1887, había ascendido a contraalmirante, desempeñándose como comandante general de Marina, mientras que en 1895 fue nombrado comandante en jefe de la Escuadra, mismo año en que fue destinado a Gran Bretaña como comandante en jefe de la flotilla de buques que se estaban construyendo en los astilleros ingleses hasta regresar a Chile en 1898. En 1899 se le concedió el retiro como vicealmirante y en 1905 se desempeñó como ministro de Guerra y Marina.

- Egresó como guardiamarina en 1890 y participó en la revolución de 1891 por el bando congresista. En 1892 fue destinado a Inglaterra y se embarcó en los blindados *Resolution*, *Royal Sovereign* y *Dreagnought*, para regresar a Chile en 1895. En 1902 viajó de nuevo a Reino Unido para desempeñarse en la misión naval en Londres hasta 1904. En 1911 asciende capitán de navío y en 1914 es destinado nuevamente a Reino Unido hasta 1916. En 1921 ascendió a contraalmirante y en 1923 asumió como comandante en jefe de la Escuadra. En 1925 fue nombrado director general de la institución y en 1926 se le concedió el retiro.

- En 1899 egresó como guardiamarina. En 1916 fue destinado a Estados Unidos para estudiar las nuevas tecnologías y en 1920, a Reino Unido como comandante del destructor *Uribe*. En 1923 asumió como director del S.H.O.A. En 1925 fue designado subsecretario y, posteriormente, ministro de Marina. Ascendió a capitán de navío y fue designado ministro de Obras Públicas. En 1928 ascendió a contraalmirante y en 1930 asumió como comandante en jefe de la Escuadra. En 1932, por razones de salud, se le concedió el retiro. Ha sido considerado como uno de los oficiales más eruditos de su generación.

Los estrategas:

ALMIRANTES URIBE Y RIVEROS

Gustavo Jordán Astaburuaga

- Cita del almirante Jorge Martínez Busch, comandante en jefe de la Armada, en el prólogo a TROMBEN, CARLOS y JARPA GERHARD, SERGIO (1995). *La Escuadra Nacional, 175 años*. Valparaíso: Sipimex editores.

Capítulo V: 1900-2018

LA ESCUADRA EN EL SIGLO XX

Fernando Wilson Lazo

- ROKSUND, ARNE (2007). *The Jeune École, the strategy of the Weak*. Boston: Brill.

- STURTON, IAN (1987). All the Worlds battleships, 1906 to the present. Londres: Conway Maritime Press, p. 14.

- Ídem, p. 9.

- El almirante Montt viviría un momento especialmente tenso cuando un diplomático alemán expuso con, quizás, demasiado énfasis las virtudes del armamento teutón, generando una ácida respuesta de parte del almirante, que ironizó sobre el hecho de que Alemania aún no había triunfado en ningún conflicto naval. Ver KOUYOUUMDJIAN, RICARDO (1999). El programa naval del Centenario y el acorazado Almirante Latorre. En Actas del IV Congreso de Historia Naval y Marítima Latinoamericana. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, pp. 199-221

- Desplazaban un tercio más, acercándose a las 30.000 toneladas, y poseían baterías de 13.5” (343 mm) capaces de disparar por encima de las veinte mil yardas de distancia.

- Los cañones de 14” Mk1 británicos disparaban un proyectil de 721 kg de peso, mientras que las piezas norteamericanas de 122 instaladas en los acorazados argentinos clase Moreno disparaban granadas cuyo peso variaba entre los 350 y 400 kg. Campbell, John (1989). Naval Weapons of WW2. Londres: Conway Maritime Press, pp. 374-379.

- La certeza de que el costo de adquisición original representa sólo cerca del 15% del costo total del ciclo de vida de una unidad naval era un elemento que normalmente no se usaba en los cálculos de costos de unidades de combate a inicios del siglo XX. Al acabar la guerra, la Royal Navy contaba con datos precisos y detallados de esa situación, lo que resultó muy ilustrativo para la Comisión de Análisis chilena. De hecho, tanto la ARA como la Marinha brasileira pasarían extensos períodos de tiempo con sólo un acorazado disponible, ya que no existía la capacidad financiera para mantener, operar y tripular un segundo buque. SCHEINA, ROBERT (1987). *LatinAmerica, A Naval History*, 1810-1987. Annapolis: USNI, pp. 86-87.

- WORTH, RICHARD (2001). *Fleets of World War II*. Nueva York: Da Capo Press, p. 7.

- Los requerimientos chilenos eran muy particulares, considerando dos buques de en torno a las 8.000 toneladas, con una batería de seis cañones de 8” (203 mm) y una pesada protección que en algunos documentos se llega a definir de hasta 6” de espesor en la faja vertical y cubierta blindada. Su velocidad, por el contrario, se estimaba como relativamente modesta, con sólo 28 a 30 nudos. Ver FRASER, KENNETH. *Chile´s Quest for an 8” Cruiser, en Warship 2012*. Londres: Conway Maritime Press, pp. 174-177.

- WISE, JON (2014). *The Role of the Royal Navy in South America, 1920-1970*. Londres: Bloomsbury Press, pp. 98-ss.

- No ha sido posible confirmar en fuentes nacionales dicha afirmación. Ver WORTH, *op. cit.*, p. 7.

- El crucero ligero *HMS Ajax*, cuya actuación en el

combate del Río de la Plata en diciembre de 1939 fue extraordinaria, atrajo inmediatamente la atención chilena, junto a alguno de sus gemelos, que estaban en proceso de descarte por causa de la contracción de posguerra de la Royal Navy. Su peso simbólico, sin embargo, era enorme y el propio Winston Churchill, por entonces en la oposición, se negó totalmente a su venta, ironizando sobre que, si se iban a vender buques históricos, que se agregara entonces la camisa ensangrentada de Nelson, por si Chile estaba dispuesta a agregar algunos chelines más en el pago. Un ambiente así hizo imposible cualquier negociación, lo que se combinó con serias desavenencias chilenas con Gran Bretaña en relación a temas de soberanía antártica, impidiendo cualquier transacción, y el *HMS Ajax* resultó finalmente desguazado junto a sus demás gemelos. FRASER, *op. cit.*, p. 177.

- FRIEDMAN, NORMAN (1984). *US Cruisers, design and construction*. Annapolis: USNI, pp. 183-ss. Su batería principal era reacción a los innovadores cruceros japoneses de la clase Mogami, que inicialmente fueron completados con una batería de quince cañones de 6” en cinco torres triples: los buques norteamericanos serían construidos con una batería de 6” (152 mm) y sólo un sucesor único, el *USS Wichita*, con batería de 8” como crucero pesado.

- MARTÍNEZ B., JORGE (2010). *La Armada de Chile en busca de la excelencia: historia del efecto de los buques de combate ingleses y norteamericanos en el desarrollo institucional, 1818-1952*. Valparaíso: Imprenta Naval, cap. 3-ss.

- Las otras características (baterías de 6” controladas por radar; poderosas baterías antiaéreas de diversos calibres; centrales de información de combate –CIC–, que permitían concentrar los procesos de toma de decisiones en combate) implicaron una verdadera revolución en el empleo de las unidades navales. El portaaviones brasileiro *Sao Paulo*, originalmente *Foch*, adquirido en Francia en 1997, poseía una planta de potencia nominal de 126.000 SHp, pero llegó en muy pobres condiciones al servicio brasileiro y jamás pudo desarrollar esa potencia en dicha marina, antes de su baja en el año 2017. *Jane’s Fighting Ships. 2016*. Londres: Janes Information Group.

- Una batería de cañones automáticos de 4” (102 mm) con avanzados directores de tiro de la casa Marconi era su armamento principal. También recibirían las avanzadas plantas motrices Pametrada y una acabada calidad en su construcción. WISE, JOHN. *The Ripest Plum; Britain and the SouthAmerican Naval Export Market*. En *Warship 2013*. Londres: Conway Maritime Press, pp. 121-124. WOOD, GERALD. *La construcción de los destructores Almirante Williams y Almirante Riveros*. En: *Revista de Marina*, Valparaíso, Vol. 106, edición 792, 1989. Disponible en www.revistamarina.cl (revisado por última vez el 11 de septiembre de 2017).

- United States Naval Institute Guide of Naval Weapons. 1991*. Annapolis: USNI, p. 396.

- El incidente del islote Snipe está cubierto de forma especialmente completa en ÁLVAREZ EBNER, MIGUEL (2013). *La infantería de Marina en la Armada de Chile, 1903-1964*. pp. 204-ss.

- Gardiner, Robert (ed.) (1996) *Conway’s All the World’s Fighting Ships, 1947-1995*. Londres: Conway Maritime Press, p. 52.

- FRIEDMAN, NORMAN, *op. cit.*, pp. 111-ss.

- FUENZALIDA BADE, RODRIGO (1966). *Historia de la Armada de Chile, desde la Alborada hasta el Sesquicentenario*. Valparaíso: Imprenta Naval, vol. IV, p. 1283.

- El *Serrano* recibió un nuevo radar SPS-6 extraído del crucero *Latorre* tras su baja. *Jane’s Fighting Ships, op. cit.*

- HUERTA, ISMAEL. *Volvería a ser marino*, vol. 1. Actas de la sesión 46 de la Cámara de Diputados, 16 de agosto de 1966. https://www.bcn.cl/historiapolitica/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/5783/1/S19660817_46.pdf

- United States Naval Institute Guide to Naval Weapons*, pp. 173.

- FRIEDMAN, NORMAN. *op. cit.*, pp. 111-ss.

- VIDELA CIENFUEGOS, ERNESTO (2007). *La desconocida historia de la mediación papal, diferendo austral Chile-Argentina, 1977-1985*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.

- CRUZ JOHNSON, RIGOBERTO. *Informe sobre la crisis de 1978* destinado al Sr. C.Ja, Almirante José Toribio Merino Castro. Manuscrito inédito.

- Estos grandes buques, de 6.200 toneladas, poseían capacidades relevantes tanto desde origen, con el sistema de misiles de defensa de zona SeaSlug, misiles superficie superficie MM38 Exocet y un sistema de mando centralizado que, si bien representaba tecnología algo antigua, era un punto de partida muy interesante. Se adquirieron los cuatro buques del Batch II de la clase.

- MALDIFASSI, JOSÉ. *La Investigación y Desarrollo en la Armada de Chile*. En: *Revista de Marina*, vol. 118, n° 863 en <https://revistamarina.cl/revistas/2001/4/Maldifassi.pdf>. (revisado por última vez el 11 de septiembre de 2017).

- MALDIFASSI, *op. cit.*

200 AÑOS DE COOPERACIÓN NAVAL ENTRE EL REINO UNIDO Y CHILE

Excm.a Fiona Clouder

- GRAHAM, MARIA (1824). *Journal of a Residence in Chile, during the year 1822*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green.

- HERRERA, RAÚL (Captain). 100 Years of Achievement

at the Hydrographic Institute of the Chilean Navy. *International Hydrographic Review*, LII (2): pp. 7-18.

- SOMERVELL, PHILIP (1984): Naval Affairs in Chilean Politics. *Journal of Latin American Studies* Vol. 16, n 3.

EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA ESCUADRA

Susana Iduya Guerrero

- DEL REAL, CRISTIÁN (2011). Patrimonio marítimo. En *Revista de Marina*, n° 2. Disponible en: www.revistamarina.cl/revistas/2011/2/delreal.pdf (última consulta: 18 marzo 2018).

- También llamada «Ethos naval» y que representa «el carácter o modo de ser del marino según sus costumbres, cultura institucional y quehacer propio», dando cuenta de las virtudes asociadas a la profesión como «patriotismo, coraje, honor, lealtad, competencia profesional, justicia, disciplina y honestidad», entre otras, junto a la mística de la entrega, «que es fundamental para el cumplimiento del deber con arraigado espíritu combativo». DEL REAL, CRISTIÁN, *op. cit.*, p. 148.

- Para esta expresión existen varias acepciones. Sin embargo, para efectos de este trabajo se entenderá como «el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar», en GONZÁLEZ ROBLES, EDMUNDO (2013). La Marina de Chile y sus desafíos en el siglo XXI. En *El Mostrador*, 8 de mayo de 2013. Disponible en: <http://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2013/05/08/la-marina-de-chile-y-sus-desafios-en-el-siglo-xxi/> (última consulta: 15 marzo 2018).

- MORENO JERIA, RODRIGO (2015). *Patrimonio del Museo Marítimo Nacional. El legado artístico naval en Valparaíso*. Santiago: Fundación ProCultura, p.24.

- Ibid.*, p. 49.

EMPLEO DE LAS ESCUADRAS EN EL FUTURO

Juan Pablo Toro Vargas y Fernando Wilson Lazo

- Chile: Chile se consolida como el tercer mayor usuario mundial del Canal de Panamá. En: *América Retail*, 12 junio 2017. En <http://www.america-retail.com/chile/chile-chile-se-consolida-como-el-tercer-mayor-usuario-mundial-del-canal-de-panama/> (revisado por última vez el 26 de abril de 2018).

- CABLE, JAMES (1985). *Diplomacy at Sea*. Londres: Palgrave Macmillan.

REFERENCIAS

AHUMADA, PASCUAL (1982). *Guerra del Pacífico*. Santiago: Editorial Andrés Bello.

ÁLVAREZ EBNER, MIGUEL (2013). *La infantería de Marina en la Armada de Chile, 1903-1964*. Valparaíso: Comandancia General del Cuerpo IM.

ARANCIBIA, PATRICIA, JARA, ISABEL y NOVOA, ANDREA (2005). *La Marina en la historia de Chile*, Tomo I. Santiago: Sudamericana.

ARANCIBIA CLAVEL, ROBERTO (2010). *Tras la huella de Bernardo Riquelme en Inglaterra*. Santiago: Instituto Geográfico Militar.

Archivo Nacional (1959). *Archivo de don Bernardo O'Higgins*. Santiago: Editorial Universidad Católica.

Archivo Nacional, Fondo Intendencia de Valparaíso.

Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores.

Archivo Nacional, Ministerio de Marina.

BALARESQUE, JORGE. El combate de Casma. En *Revista de Marina*, vol. 94, n° 707 (julio-agosto 1975).

BARROS ARANA, DIEGO (1999). *Historia general de Chile*. Santiago: Editorial Universitaria.

BARROS FRANCO, JOSÉ MIGUEL. Zarpe de la Primera Escuadra nacional. Una precisión cronológica. En *Revista Vigía*, n° 164 (febrero 1999).

----(ed.) (2014). *Diario de viaje a Estados Unidos de América*. Santiago: Editorial Universitaria.

BATE, GUILLERMO. Informe del pueblo Rapa Nui 1870. En *Anuario Hidrográfico de la Armada de Chile*, n° 35 (1930), p. 382.

BRAVO VALDIVIESO, GERMÁN (2002). *El incidente del USS Baltimore*. Viña del Mar: Ediciones Altazor.

----Las corbetas *Pampero* que burlaron la inteligencia española. En *Revista de Marina*, vol. 133, n° 951 (marzo-abril 2016).

BULNES, GONZALO (1887). *La expedición libertadora del Perú*. Santiago: Rafael Jover.

BULNES, GONZALO (1878). *Historia de la campaña de Perú de 1838*. Santiago: Imprenta de Los Tiempos.

BULNES, GONZALO (1976). *Guerra del Pacífico*. Editorial del Pacífico.

BUSHNELL, DAVID. La independencia de la América del Sur española. En BETHELL, LESLIE (ed.) (1999). *Historia de América Latina*. Barcelona: Crítica.

BURGOS, GABRIELA. Chile se consolida como el tercer mayor usuario mundial del Canal de Panamá. En *América Retail*, 12 junio 2017. Disponible en <http://www.america-retail.com/chile/chile-chile-se-consolida-como-el-tercer-mayor-usuario-mundial-del-canal-de-panama/> (revisado por ultima vez el 26 abril 2018).

CABLE, JAMES (1985). *Diplomacy at Sea*. Londres: Palgrave Macmillan.

CAIVANO, TOMÁS (1979). *La guerra de América entre Perú, Chile y Bolivia*. Lima: Talleres de Artes Gráficas de la Editorial Científica.

CAMPBELL, JOHN (1989). *Naval Weapons of WW2*. Londres: Conway Maritime Press.

Capitán de Navío Robert Forster. En <http://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/biografias/f/robert-forster/2014-01-16/160114.html> (último acceso: 23 marzo 2018).

CASTAGNETO, PIERO y LASCANO, DIEGO (2009). *Prat, agente secreto en Buenos Aires*. 1878, la guerra que no fue. Santiago: RIL Editores.

----(2011). *Buques de guerra chilenos 1850-1950. Un siglo en imágenes*. Santiago: RIL Editores.

CAVIEDES, ELOY T. (edición, introducción y notas de Piero Castagneto) (2007). *El combate de Iquique*. Viña del Mar: Ediciones Altazor.

COCHRANE, lord THOMAS ALEXANDER (1863). *Memorias*. París: Imprenta de Alejandro Blot. En http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/memorias--1/html/ff7897bc-82b1-11d1-acc7-002185ce6064_3.html#l_0_ (último acceso: 2 marzo 2018).

COCHRANE, lord THOMAS ALEXANDER (1905). *Memorias*. Madrid: Editorial América.

CODINA, RODOLFO (2009). *Almirantes de la República*, Tomo I. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

CONCHA BOISIER, GUILLERMO (2012). *Los cruceros del Centenario*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

CORDINGLY, DAVID (2008). *Cochrane the Dauntless. The Life and Adventures of Thomas Cochrane*. Londres: Bloomsbury Publishing.

---- (2007). *Cochrane: The Real Master and Commander*. Nueva York: Bloomsbury.

CRUZ JOHNSON, RIGOBERTO. *Informe sobre la crisis de 1978 destinado al Sr. CJA, almirante José Toribio Merino Castro*. Manuscrito inédito.

DEL REAL, CRISTIÁN. Patrimonio marítimo. En *Revista de Marina*, vol. 128, n° 921 (marzo-abril 2011). Disponible en: www.revistamarina.cl/revistas/2011/2/delreal.pdf (última consulta: 18 marzo 2018).

EDWARDS, EDMUNDO (2006). *Historia de los contactos culturales de Isla de Pascua*. Manuscrito sin publicar.

ENCINA, FRANCISCO (1949). *Historia de Chile, desde la Prehistoria hasta 1891*, tomo XII.

FARIÑA, CARMEN (ed.) (2007). *Epistolario de Diego Portales*. Santiago: Ediciones Universidad Diego Portales, tomo I.

FRASER, KENNETH. Chile's Quest for an 8" Cruiser. En *Warship 2012*. Londres: Conway Maritime Press.

FRIEDMAN, NORMAN (1984). *US Cruisers, design and construction*. Annapolis: USNI.

FUENZALIDA BADE, RODRIGO (1975). *La Armada de Chile: desde la Alborada al Sesquicentenario*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

---- (1985). *Marinos ilustres y destacados del pasado*. Concepción: Sipimex.

GANA, IGNACIO. Parte de viaje de la corbeta *O'Higgins*. En VV. AA. (1987). Las primeras jornadas territoriales de Isla de Pascua. Santiago: Universidad de Santiago.

GARCÍA, ALEJANDRO (1929). *Estudio crítico de las operaciones navales de Chile*. Santiago: Imprenta de la Armada.

GARDINER, ROBERT (dir. ed.) (1979). *Conway's all the World's Fighting Ships, 1860-1905*. Londres: Conway Maritime Press.

---- (ed.) (1996) *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995*. Londres: Conway Maritime Press.

---- (ed.) (1992). Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship 1815-1905 (Conway's History of the Ship). Londres: Conway Maritime Press.

GARÍN JIMÉNEZ, JORGE (recopilador) (1996). *Vicealmirante Lord Thomas Alexander Cochrane*. Valparaíso: Armada de Chile.

GONZÁLEZ, JOSÉ IGNACIO (2004). La expedición Malaspina y la cartografía sobre Chile. En *Revista de Geografía Norte Grande*, n° 31, pp. 7-29.

GONZÁLEZ ROBLES, EDMUNDO (2013). La Marina de Chile y sus desafíos en el siglo XXI. En *El Mostrador*, 8 de mayo de 2013. Disponible en: <http://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2013/05/08/la-marina-de-chile-y-sus-desafios-en-el-siglo-xxi/> (última consulta: 15 marzo 2018).

GRAHAM, MARIA (1824). *Journal of a Residence in Chile*, during the year 1822. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green.

GREENE, JACK y MASSIGNANI, ALESSANDRO (1998). *Ironclads at War*. Pennsylvania (EE.UU.): Combined Publishing.

GUARDA, GABRIEL (1990). *Flandes indiano: las fortificaciones del Reino de Chile, 1541-1826*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile.

GUARDA, GABRIEL y MORENO, RODRIGO (2010). *Monumenta Cartographica Valdiviensae*. Santiago: Corporación del Patrimonio Cultural de Chile.

HERRERA, RAÚL. 100 Years of Achievement at the Hydrographic Institute of the Chilean Navy. *International Hydrographic Review*, vol. II, n° 1.

HUERTA, ISMAEL. *Volvería a ser marino*, vol. 1. Actas de la sesión 46 de la Cámara de Diputados, 16 de agosto de 1966.

ISASBIRIBIL, MARIANO (1804). *Carta esférica de una parte de la Costa de Chile: comprendida entre los paralelos de 33°03' y 32°42' año de 1804*. Madrid: Archivo Museo Naval.

Jane's Fighting Ships. 2016. Londres: Janes Information Group.

JORDAN, GUSTAVO. La sorpresa, el multiplicador de fuerzas por excelencia. En *Revista de Marina*, vol. 117, n° 855 (marzo-abril 2000).

---- Pasado y presente de la contribución de la Armada al desarrollo de Rapa Nui. En *Revista de Marina*, vol. 123, n° 893 (julio-agosto 2006).

---- La sorpresa, factor esencial de los éxitos de Cochrane. En *Revista de Marina*, vol. 133, n° 953 (julio-agosto 2016).

JORDAN, GUSTAVO y CASTAGNETO, PIERO (2017). *Los almirantes Blanco y Cochrane y las campañas navales de la guerra de la Independencia*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.

KOUYOUMDJIAN, RICARDO (1999). El programa naval del Centenario y el acorazado Almirante Latorre. En *Actas del IV Congreso de Historia Naval y Marítima Latinoamericana*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.

REFERENCIAS

LANGLOIS, LUIS (1911). *La influencia del poder naval en la historia de Chile, desde 1810 a 1910*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

LÓPEZ URRUTIA, CARLOS (2007). *Historia de la Marina de Chile*. Santiago de Chile: El Ciprés Editores.

LÓPEZ URRUTIA, CARLOS (1969). *Historia de la Marina de Chile*. Santiago: Editorial Andrés Bello.

---- (1993). La corbeta Abtao. Un buque de origen misterioso. En *Revista de Marina*, vol. 110, nº 813 (marzo-abril 1993).

LUQUI, JULIO M. (1999). El poder naval realista en el Pacífico sur durante la guerra de Independencia. En *Boletín del Centro Naval*, Nº 794 Vol 117. En <http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica-7/BCN-PoderRealista/PoderNavalRealistaPacSur.htm> (último acceso: 9 marzo 2018).

MACHUCA, FRANCISCO A. (1926-1930). *Las cuatro campañas de la guerra del Pacífico*. Valparaíso: Imprenta Victoria.

MALDIFASSI, JOSÉ. La Investigación y Desarrollo en la Armada de Chile. En: *Revista de Marina*, vol. 118, nº 863 (julio-agosto 2001). Disponible en <https://revistamarina.cl/revistas/2001/4/Maldifassi.pdf> (revisado por última vez el 11 de septiembre de 2017).

MARTÍNEZ B., JORGE (2010). *La Armada de Chile en busca de la excelencia: historia del efecto de los buques de combate ingleses y norteamericanos en el desarrollo institucional, 1818-1952*. Valparaíso: Imprenta Naval.

MARTINIC BEROS, MATEO (1970). *Presencia de Chile en la Patagonia Austral 1843-1879*. Santiago: Editorial Andrés Bello.

---- (1972). *Magallanes: síntesis de tierra y gentes*. Buenos Aires: Editorial Francisco de Aguirre.

Memorias de Guerra y Marina 1866-1899.

MENESES CIUFFARDI, EMILIO (1989). *El factor naval en las relaciones entre Chile y los Estados Unidos*. Santiago: Hachette.

MERINO CASTRO, JOSÉ T. El mar en la colonización austral. En *Revista de Marina*, vol. 101, nº 760 (mayo-junio 1984).

---- La Isla de Pascua. Proyección de Chile en el Pacífico. En *Revista de Marina*, vol. 105, nº 784 (mayo-junio 1988).

MILLER, JOHN (1828). *Memoirs of General Miller in the Service of Peru*. Londres: Longman, Rees, Orme, Brown and Green.

MOLINA, JORGE (2009). *Vida de un soldado. Desde la toma de Valdivia a la victoria de Yungay*, Antonio Barrena Lopetegui. Santiago: RIL editores.

MOLINA, LUIS ADÁN (1920). Guerra del Pacífico. La *Marina Chilena*. Santiago: Imprenta Universitaria.

MORENO, RODRIGO (2006). *Misiones en Chile austral. Jesuitas en Chiloé*. Sevilla: EEHA CSIC, Universidad de Sevilla.

---- (2015). *Patrimonio del Museo Marítimo Nacional. El legado artístico naval en Valparaíso*. Santiago: Fundación ProCultura.

ORTIZ SOTELO, JORGE (2015). *La Real Armada en el Pacífico sur: el apostadero naval del Callao, 1746-1824*. México D.F.: UNAM Instituto de Investigaciones Históricas.

PARKERSON, PHILLIP T. (1984). *Andrés de Santa Cruz y la Confederación Perú-Boliviana 1835-1839*. La Paz: Librería Editorial Juventud.

PAZ SOLDÁN, MARIANO FELIPE (1979). *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Lima: Editorial Milla Batres.

PÉREZ, LAUTARO. La Isla de Pascua y la Armada nacional, 9 de septiembre de 1888 - 9 de septiembre de 1954. En *Revista de Marina*, octubre 1954.

PÉREZ MALLAÍNA, PABLO y TORRES, BIBIANO (1987). *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos CSIC.

QUIÑONES LÓPEZ, CARLOS. La tercera *Esmeralda*. En *Revista de Marina*, vol. 106, nº 790 (mayo-junio 1989).

RAMÍREZ, HUGO RODOLFO (1995). Galería geográfica de Chile. El abate Juan Ignacio Molina y Opazo: su descripción del Reyno de Chile. En *Revista de Geografía Norte Grande*, nº 22.

RIVERA SILVA, EDUARDO (2006). El *Arauco*, el *Concepción*, el *Ñuble* y el *Ancud*, la improvisada Escuadra de Vicuña Mackenna. En *Actas de la IV Jornada de Historia Naval y Marítima*. Museo Naval y Marítimo.

ROKSUND, ARNE (2007). *The Jeune École, the strategy of the Weak*. Boston: Brill.

SAGREDO, RAFAEL (2009). Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto Moraleda (1772-1810). En *Revista Digital de Historia Iberoamericana*, vol. 2, nº 1.

SANZ, LUIS SANTIAGO (1998). *El caso Baltimore. Una contribución de la actitud argentina*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

SCHEINA, ROBERT (1987). *LatinAmerica, A Naval History*, 1810-1987. Annapolis: USNI.

SOMERVELL, PHILIP (1984). Naval Affairs in Chilean Politics. *Journal of Latin American Studies*, vol. 16, nº 3.

SOTOMAYOR VALDÉS, RAMÓN (1896). *Campaña del ejército chileno contra la Confederación Perú-Boliviana en 1837. Memoria presentada a la Universidad de Chile*. Santiago: Imprenta Cervantes.

---- (1980). *Historia de Chile bajo el gobierno del general don Joaquín Prieto*. Santiago: Fondo Histórico Presidente Joaquín Prieto de la Academia Chilena de la Historia, tomo III.

STURTON, IAN (1987). *All the Worlds battleships, 1906 to the present*. Londres: Conway Maritime Press.

TROMBEN CORBALÁN, CARLOS (2017). *La Armada de Chile, una historia de dos siglos*. Santiago: RIL Editores.

TROMBEN CORBALÁN, CARLOS y JARPA GERHARD, SERGIO (1995). *La Escuadra nacional, 175 años*. Valparaíso: Sipimex editores.

URIBE ORREGO, LUIS (1886). *Los combates navales de la guerra del Pacífico, 1879-1881*. Santiago: La Patria.

---- (1910). *Nuestra Marina militar. Su organización y campañas durante la guerra de la Independencia*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

---- (1913). *Nuestra Marina militar, desde la liberación de Chiloé (1826) hasta la guerra contra España (1865)*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

U.S. MARINE CORPS (1997). *Warfighting*. Maryland (EE.UU.): Wildside Press.

UNITED STATES NAVAL INSTITUTE (1991). *Guide of Naval Weapons*. Annapolis: USNI.

VALENZUELA UGARTE, RENATO (1999). *Bernardo O'Higgins. El Estado y el poder naval en la Independencia de los países del sur de América*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

---- (2010). *Génesis y desarrollo del pensamiento marítimo de Chile. Una visión prospectiva del Bicentenario*. Santiago: Centro de Estudios Bicentenario.

VALENZUELA UGARTE, RENATO y CASTAGNETO GARVISO, PIERO (2015). *Historia de la artillería naval en la Armada de Chile*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

VEGAS, MANUEL (1973). *Historia de la Marina de guerra del Perú*. Lima: Imprenta de la Marina.

VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN (1904). *Los pañales de la Marina nacional*. Valparaíso: Imprenta y Librería L. de la Cruz.

VIDELA CIENFUEGOS, ERNESTO (2007). *La desconocida historia de la mediación papal, diferendo austral Chile-Argentina, 1977-1985*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.

WISE, JOHN (2014). *The Role of the Royal Navy in South America, 1920-1970*. Londres: Bloomsbury Press.

WISE, JOHN. *The Ripest Plum; Britain and the SouthAmerican Naval Export Market*. En Warship 2013. Londres: Conway Maritime Press.

WOOD, GERALD. *La construcción de los destructores* Almirante Williams y Almirante Riveros. En: *Revista de Marina*, vol. 106, nº 792 (septiembre-octubre 1989). Disponible en <https://revistamarina.cl/revistas/1989/5/wood.pdf> (revisado por última vez el 11 de septiembre de 2017).

WOODS, DAVID (2013). *El bombardeo del paraíso*. Valparaíso: RIL editores.

WORTH, RICHARD (2001). *Fleets of World War II*. Nueva York: Da Capo Press.

AGRADECIMIENTOS

Banco de Chile: Pablo Granifo Lavín • Biblioteca Nacional de Chile, Santiago: Daniela Schütte, Daniela Tobar, Roberto Aguirre • Centro de Documentación de Bienes Patrimoniales, Santiago: Lorena Cordero • Club Naval de Valparaíso: Francisco Olea • Comandancia en Jefe de la Escuadra: Capitán de Navío Claudio Maldonado, Capitán de Navío Daniel Muñoz, Teniente 1º Pablo Montero • Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval: Capitán de Fragata Christopher Green, Teniente 1º Sergio Abarzúa • Corporación Cultural Arturo Prat: Andrés Pérez, Tulio Rojas • Dirección de Comunicaciones de la Armada: Capitán de Navío Gonzalo Bravo • El Mercurio: Rodrigo Palma • Embajada del Reino Unido en Chile, Santiago: Excma. Fiona Clouder, Paula Militzer • Escuela Naval Arturo Prat, Valparaíso: Capitán de Navío Pedro Arentsen • Galería Jorge Carroza, Santiago: Jorge Carroza López • Manuel Ibáñez Scott • Judith Riquelme • Museo Andino Fundación Claro Vial, Buin: María Isabel Villalón • Museo de Historia Natural de Valparaíso: Vivian Cordero • Museo Histórico Nacional, Santiago: Isabel Alvarado, Rolando Báez, Luis Alegría, Carolina Suaznábar, Alejandra Morgado • Museo Histórico Nacional de Argentina, Buenos Aires: Ezequiel Canavero • Museo Histórico Regional Presidente Gabriel González Videla, La Serena: Bárbara Montecinos • Museo Marítimo Nacional, Valparaíso: Eduardo Rivera, Cecilia Guzmán • Museo Municipal de Bellas Artes, Valparaíso: Rafael Torres, Javier Muñoz • Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna, Santiago: Ricardo Brodsky, Solmaría Ramírez, Geraldina Jamet • Museo Nacional de Bellas Artes, Santiago: Carolina Barra • Museo Naval de Madrid: Pilar del Campo Hernán • Museo Regional de la Araucanía, Temuco: Miguel Chapanoff • Museo Regional de Rancagua: Francisco Mora • Museo Renzo Pecchenino Lukas, Valparaíso: Giulio Pecchenino, Javiera Cádiz • Ograma Impresores: Juan Pablo Morgan • Palacio de La Moneda, Santiago: Capitán de Fragata René Valenzuela • Pinacoteca de la Universidad de Concepción: Sandra Santander • Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima: Sebastián Pimentel • Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA): Capitán de Navío Enrique Silva, Juan Carlos Franichevic.

DIRECCIÓN EDITORIAL

Carlos Aldunate del Solar
Contraalmirante Ignacio Mardones Costa
Hernán Rodríguez Villegas
Gema Swinburn Puelma

EQUIPO ASESOR

Capitán de corbeta (RN) Javier Bassi Parker
Josefina García Mekis
Rodrigo Moreno Jeria
Fernando Wilson Lazo

EDICIÓN DE TEXTOS

Arantxa Martínez Antonio

FOTOGRAFÍA

Fernando Maldonado Roi
Pablo Maldonado Castro
Guy Wenborne Huyghe

DISEÑO Y PRODUCCIÓN

Virtual

Dirección General

Andrés Urrutia Rodríguez

Dirección de Arte

Carolina Videla Herrera

Gestión de Iconografía

Miguel Ángel Passalacqua

Gestión de Color

Bernardo Kusjanovic Díaz

Corrección de textos

Óscar Aedo Inostroza

IMPRESIÓN

Ograma Impresores

ISBN: 978-956-8797-10-2

Todos los derechos reservados.

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede reproducirse
o transmitirse por ningún medio, sin previa autorización del editor.

Este libro se terminó de imprimir en septiembre de 2018. Primera edición de 2.000 ejemplares.



PATRIMONIO
CULTURAL DE CHILE



ACOGIDO A LEY DE DONACIONES CULTURALES