

Eugenio Pereira Salas

**La actuación de los oficiales navales norteamericanos en nuestras costas  
(1813 - 1840)**

El aislamiento geográfico, la época tardía en que se reconoció oficialmente la independencia de las colonias hispanas, y la necesidad de defender sus respectivos intereses comerciales en el Pacífico, echaron sobre los hombros de los oficiales de la marina de guerra, la pesada tarea de mantener las relaciones diplomáticas, con los gobiernos que sucesivamente iban surgiendo sobre las ruinas del Imperio Español. Durante los primeros años de la independencia fueron ellos los verdaderos representantes acreditados y sobre ellos cayó la responsabilidad de mantener una neutralidad difícil. Era fácil adivinar tras la fría apariencia del no beligerante cierta simpatía por la causa revolucionaria.

Desde mediados del siglo XVIII el Pacífico se había transformado. El lago tranquilo de tiempos de los Austrias, cerrado por la doble llave de Panamá y las dificultades náuticas del Cabo de Hornos, había cobrado nueva vida, gracias a los dictados de la política «ilustrada» de los Borbones. Carlos III, al permitir el libre comercio de los galeones por la vía del Cabo de Hornos, dejaba puerta abierta a la empresa y a la

astucia comercial de Inglaterra, Estados Unidos y Francia.

La pesca de la ballena, la cacería de lobos, el tráfico de las pieles finas entre el Noroeste y la China, amén de las operaciones ilícitas del contrabando, fueron el acicate principal para la penetración extranjera en estos mares.

Estos mercados en potencia tenían un significado especial para Inglaterra. Gran Bretaña era la cuna del capitalismo comercial y su industria, siempre en aumento, necesitaba desahogo. En el siglo XVIII el continente europeo les había ofrecido un mercado enorme a sus manufacturas, pero las largas guerras europeas iban debilitando el poder adquisitivo de dichos países y, además, los Estados Unidos, que absorbían parte del excedente, se inclinaban desde la fecha de su independencia hacia el proteccionismo. La tarifa protectora de 1816, a raíz de la guerra anglo-americana de 1812, echó por tierra todas las esperanzas de los comerciantes británicos.

La pérdida parcial de estos mercados vino a compensarse con las guerras de la independencia en la América española. Desde los primeros síntomas y desde las primeras escaramuzas, Inglaterra comprendió la importancia de este movimiento de liberación. «Debemos, decía un contemporáneo, volver los ojos al gran continente hispano-americano, extensión que sobrepasa al conjunto europeo en fertilidad y en producción; rico en todo lo indispensable a las necesidades y al lujo de los hombres y que, aun en el estado en que se encuentra, produce anualmente 42 millones de pesos oro, consume 59 millones de mercaderías europeas y envía anualmente más de 38 millones en exportaciones escogidas». (1).

Inglaterra, fiel a sus principios diplomáticos, que siguen la curva de sus intereses económicos, se acercó a España para negociar con ella un tratado de comercio que le abriera ampliamente los puertos, comprometiéndose a una mediación amistosa con los colonos insurgentes. España por su parte, comprendía la importancia de Inglaterra en los mares. «Con sólo admitir a la Inglaterra al Comercio de Indias, decía un agente confidencial, por medio de un tratado prudente en que dando ventajas al nuestro entre para los extranjeros el señalamiento de derechos y si se quiere de puertos, de artículos y de tiempo, ayudará nuestras intenciones con las armas de la política y de

---

(1) WILLIAM WALTON «An exposé on the dissensions of Spanish America», London 1814, pág. 5.

la sabiduría, se acabarán los piratas que en los mares de acá y allá nos insultan y empobrecen, se mirarán en sí los extranjeros que en los momentos de nuestra flaqueza y absoluta falta de marina intentan invadir el territorio español, se disminuirá el mucho contrabando que de necesidad se hace en este tiempo. Las cajas reales cogerán el fruto de un comercio legítimo.» (1)

Pero el 13 de Agosto de 1811 las Cortes rechazaron esta mediación «La palabra librecambio, para uno de sus miembros, era una voz más desoladora y terrible que aquella que se oyó el 2 de Mayo» (2).

Sin embargo, Gran Bretaña insistió en la continuación de este comercio en que se habían embarcado ya grandes capitales ingleses. La América latina había pasado a ser uno de los ejes de su política. «En el presente estado del mundo, escribía Canning a Lord Wellington, y en el estado presente de nuestro país los problemas del continente americano son, desde todo punto de vista, más importantes que los de Europa, y si no aprovechamos de esta oportunidad y sacamos partido de ella perderíamos una ventaja que nunca podremos recuperar». (3)

Las líneas de la política inglesa en materia americana coincidían con las aspiraciones generales de los demás países. Había identidad de principios con respecto al mantenimiento del libre comercio y en apoyar la voluntad nacional de los nuevos países, en el sentido de abrir sus puertas al tráfico mundial. En realidad las naciones europeas reducidas a la impotencia por veinte años de guerra y atadas por los compromisos de la política de Metternich y la Santa Alianza asistían al espectáculo en calidad de espectadores.

Mientras los Ministros y Secretarios de Estado trataban de aunar los esfuerzos en estos propósitos comunes, los agentes navales y diplomáticos, los representantes de casas comerciales y los ciudadanos de los diversos países mantenían en América una lucha sorda y pertinaz por adquirir ventajas comerciales y por alcanzar influencia política». (4)

---

(1) M. S. Archivos de Indias. Pacificación de las Colonias. Estado Legajo 3. Según copia de la Bancroft Library.

(2) WALTON, obra citada, pág. 312.

(3) Citado en Leonard A. Lawson «The Relations of British Policy to the Declaration of the Monroe Doctrine». New York, 1922.

(4) J. FRED RIPPY, «Rivalry of the U. States and Great Britain over Latin America» Baltimore. 1929. pág. 9.

El más importante de estos países eran los Estados Unidos. Desde el mes de Marzo de 1809, en que el Cónsul de España, General Foronda, había anunciado la posibilidad de comerciar libremente con Puerto Rico, Cuba, Maracaibo, la Guaira y la Florida, la corriente general americana se había encauzado en esa dirección. Aunque los Estados Unidos no eran un país manufacturero y por lo tanto su competencia directa en esos mercados era prematura, destinaban casi la mitad de sus importaciones inglesas para ser reembarcadas a las colonias españolas. En 1809 de los 20 millones importados, 13 millones volvieron a salir rumbo al Caribe y a las costas atlánticas. (1)

En el Pacífico, la decadencia de la Compañía de las Indias Orientales, el tráfico de armamentos y la posible importación del cobre chileno a la India, inclinaban la balanza en favor de los norteamericanos. Todos estos factores agudizaron la rivalidad anglo-americana, envenenando a veces con sus discordias las relaciones entre estos países y las repúblicas sud-americanas. «La competencia era escasa, dice Rippy, en lo tocante a artículos y comodidades. Los Estados Unidos vendían los productos de la tierra, Inglaterra los de sus factorías. Pero en materia de navegación era diferente, yankees e ingleses querían participar en el comercio de acarreo entre las naciones que carecían de marina mercante y cada una estaba celosa de su rival tratando de conseguir, apesar de sus repetidas declaraciones, ventajas y concesiones en el tráfico y en el comercio». (2) Los Estados Unidos consideraban estas cuestiones desde el punto ventajoso del neutral. Inglaterra por lo contrario las observaba desde el ángulo de un gran poder beligerante cuya seguridad y prosperidad dependían enteramente de la dominación de los océanos.

Sin muchas variantes esta situación general se va a reproducir en Chile. Las cuestiones comerciales trasladadas al plano político van a acarrear dificultades a nuestros gobiernos. Carrera se va a inclinar a los Estados Unidos. O'Higgins hacia Inglaterra, y nuestras costas van a ser el campo de lucha entre estos dos imperialismos rivales. Estas razones dieron especial importancia a la labor de los oficiales de guerra. Si bien es cierto que los Estados Unidos mantuvieron durante todo

---

(1) WALTON, obra citada, pág. 430.

(2) RIPPY, obra citada, pág. 105.

el transcurso de las luchas por la independencia puestos consulares y semi-diplomáticos, no lo es menos que los ingleses sólo en 1825 acreditaron sus primeros enviados a nuestro país. De este modo fueron sus buques de guerra los encargados de mantener las relaciones diplomáticas.

Fuera de esta disparidad en las funciones, otras causas complicaron la labor de estos representantes. Por ejemplo, la dificultad que presentaba la guerra marítima en el Pacífico. El bloqueo español frente a Valparaíso, los bloqueos sucesivos de Lord Cochrane frente al Perú, las complicaciones posteriores de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, plantearon difíciles problemas de derecho internacional que embazaron muchas veces la acción del Gobierno que se veía en la dura necesidad de contemplar tanto sus necesidades políticas inminentes, como los derechos comerciales del neutral. Además, la altivez de Lord Cochrane, la sequedad de su trato aun con sus compatriotas, complicaron muchas veces la solución de los problemas. Citaremos también la excesiva protección acordada por los ingleses y los americanos a sus comerciantes. El tráfico entre Valparaíso, Callao e intermedios despertó el apetito de los mercaderes, quienes ante las expectativas de una ganancia rápida no vacilaban en vender armas y artículos de contrabando a los enemigos, recurriendo al ser sorprendidos a la fuerza de los buques de su patria, para escapar a la justa condena que merecían.

Los mismos oficiales de guerra no escaparon a esta tentación, como veremos a lo largo de este trabajo. Aún más, merecieron los reproches de los representantes consulares y de los agentes confidenciales de sus países. «Nuestros buques de guerra están acarreando fletes a los beligerantes, escribía J. B. Prevost a John Quincy Adams en Marzo de 1819, y están tan interesados en las ganancias que olvidan los intereses verdaderos que los han traído a estos mares». (1).

«Le voy a hablar de un asunto delicado, escribía Jeremy Robinson al Presidente Monroe, es acerca de la conducta de los capitanes de los buques de guerra. Generalmente llegan a Valparaíso e inmediatamente visitan la capital, estudiando los negocios de sus connacionales y bajo el pretexto de proteger el comercio de la rapacidad de uno de los beligerantes y de la insaciable avaricia del otro, prosiguen a los puertos del Perú.

---

(1) Prevost a Adams. 20 de Marzo de 1819. Special Agents. Department of State.

Allí ultiman las operaciones, los términos del contrato, el porcentaje de la comisión, conduciendo los bienes españoles a un lugar seguro. Para realizar estos propósitos se valen generalmente de los buques neutrales y varios millones de oro y plata salen anualmente bajo el pretexto de ser genuina propiedad neutral». (1)

La falta de un estudio sobre estas cuestiones me ha movido a compilar este modesto ensayo. La interesante obra de Mr. Charles O. Paullin «Las negociaciones diplomáticas de los oficiales navales norteamericanos», sólo menciona en su página 432 las operaciones de la escuadra en Chile y el Perú. Barros Arana, a cuya pupila privilegiada no escapó ningún problema nacional dió cabida, a pesar de la índole general de su Historia, a algunos de los episodios aquí relatados.

## I.—LOS PRIMEROS CONTACTOS.—EL GLORIOSO CRUCERO DE LA FRAGATA «ESSEX» (2)

Los azares de la guerra de 1812, entre Inglaterra y los Estados Unidos, hicieron llegar hasta el Pacífico los primeros buques de guerra de la marina norteamericana.

Fué la fragata «Essex» de 860 toneladas y 40 cañones al mando del glorioso capitán David Porter, la encargada de establecer este primer contacto, cuya línea sinuosa de fraternidad, resentimiento y a veces de hostilidad trataremos de bosquejar en este estudio.

El 6 de Octubre de 1812 el Comodoro William Bainbridge envió al comando de la «Essex» las instrucciones oficiales para un crucero en los mares lejanos. Se trataba de interceptar las rutas oceánicas entre Europa y América y de destruir la

---

(1) Robinson a Monroe. Marzo 7 de 1821. Special Agents. Department of State.

(2) Sobre el crucero de la «Essex»: M. S. Navy Department. Washington D. C. Captain's Letters. 1813 Vols. 1 y 4. 1814 Vols. 1, 2, 4. Estas notas y el diario de a bordo forman la base de la narración de Porter «Journal of a cruise made to the Pacific Ocean in the years 1812, 13, 14» Philadelphia, 1815, 2 vol.

Sobre su vida en general: Admiral David Dixion Porter «A Memoir of Commodore Porter» Albany, 1875 y Archibald D. Turnbull «Commodore David Porter» (1780-1843) New York, 1929.

En especial sobre su estada en Chile. D. Barros Arana «Hist. General», tomo 8 p. 612; 9, pp. 220, 411-15.

Guillermo Feliú Cruz - William Collier. «La Primera misión de los Estados Unidos en Chile». Santiago 1926. 121-23; 176-80.

Benjamín Vicuña Mackenna «De Valparaíso a Santiago». 1877. Págs. 24-30.

flota ballenera que surcaba el Pacífico en pos de los cetáceos, fuente importante de entradas en esa época de penuria.

David Porter siguió escrupulosamente las órdenes superiores, poniendo proa a Sud-América, ateniéndose a la ruta tradicional de los vientos, marcada por las islas de Cabo Verde, Fernando de Noronha y las costas del Brasil. Ningún obstáculo detuvo su marcha hasta Fernando de Noronha donde lo esperaban las nuevas instrucciones fechadas 15 de Diciembre y en las cuales se le aconsejaba que extendiese su crucero, tratando de bloquear algunos puertos.

Interpretando estas noticias de una manera amplia, David Porter continuó su camino, atravesando en medio de vientos y tempestades la aún pavorosa barrera del Cabo de Hornos.

A mediados de Abril se aproximaba la «Essex» a la isla de Mocha, dando comienzo a sus operaciones. La abundancia de ballenas y la posición estratégica de la isla lo determinaron a cruzar en esas alturas con la esperanza de caer sobre los barcos enemigos atraídos por los cetáceos, y de procurarse por estos medios los víveres que había menester, sin necesidad de hacer notoria su permanencia al recalar en los puertos. Sin embargo, las espesas neblinas, la «tétrica soledad nunca antes experimentada» y la esperanza de obtener noticias de las operaciones inglesas, lo hicieron torcer su rumbo dirigiéndose a lo largo de la costa desolada e inhospitalaria hacia la Punta de Curumillas. El día trece de Marzo, a la caída de la tarde, Valparaíso se presentaba a la vista con una animación y dinamismo inesperados que contrastaban con la soledad de los últimos días. Pocas horas más tarde el capitán del Puerto lo ponía al corriente de los sucesos últimos de Chile. «Con gran estupor se me informó que habían roto los lazos de sujeción hacia España, que sus puertos estaban abiertos al comercio de todas las naciones, que nuestro arribo era considerado como un acontecimiento grato por cuantos miraban hacia Estados Unidos en busca de ejemplo y de protección». (1)

Los más variados comentarios se tejieron en Chile con la llegada de este navío. Los patriotas ajenos a la política europea creyeron por un momento que España se había plegado a Inglaterra en su lucha contra Estados Unidos y pensaban en-

(1) Porter's Cruise.

contrar en los norteamericanos un aliado contra las fuerzas peninsulares.

Un correo extraordinario del Gobernador de Valparaíso transmitió la noticia a Santiago. El conductor del pliego agregaba por su cuenta que se divisaban otras velas hasta el número de doce.

Ilusionados con estas novedades, las campanas repiquearon a júbilo, se iluminaron las calles, la «Aurora» anunció a grandes caracteres la llegada y se enviaron con presteza a Buenos Aires las felices nuevas. Aunque al día siguiente se desmintió el arribo de otros buques, se alababa ya la buena disposición de sus oficiales y se precisaba el objetivo del viaje de la «Essex» que era el de «proteger el comercio de su Nación contra los corsarios ingleses y de Abascal». El diputado de Buenos Aires don Bernardo Vera y Pintado quería aprovecharse de la conyuntura, visitando al Cónsul de los Estados Unidos el cual le prometió hacer lo posible para que la «Essex» cruzara las alturas e impidiera el tránsito (sic) de los buques cargados de víveres para que no vayan a Montevideo». (1)

La recepción en Valparaíso no pudo ser más cordial. Los ocho días que permaneció la nave en el puerto fueron un continuo jolgorio que Porter ha descrito con gracia y colorido en su relato. (2) La Junta de Gobierno por intermedio del capitán Munson invitó al Comandante Porter y a los suyos a Santiago, pero en vista de la imposibilidad de esta visita, le nombró un cortejo oficial en el que se encontraban el Cónsul Joel R. Poinsett, don Luis Carrera, el vice-cónsul don Mateo A. Hoevel y otros personajes de importancia.

Porter, entretanto, urdía los detalles del crucero: era necesario destruir la flota ballenera de los ingleses cuyo punto de cita eran las islas Albermale, era preciso también mostrar a los españoles la potencia americana para evitar en lo sucesivo los continuos atropellos a los navíos de pesca. Todo parecía ayudar a Porter. El Gobierno engañado ante una posible ayuda que ni Poinsett, ni el Comandante de la «Essex» se encargaron de desmentir por que según sus palabras «era demasiado tarde para ello y esto auxiliaba sus propósitos». (3)

---

(1) Comunicaciones del Dr. Vera a su gobierno: 4 y 7 de la tarde del 16 de Marzo de 1813. M. S. Sala Barros Arana Biblioteca Nacional.

(2) Sobre la llegada de la «Essex» y descripción Porter ver artículo de Charles Lyon Chandler «Boletín Unión Pan-Americana» Marzo 1913.

(3) Porter's Cruise.



La ocasión fué tan magnífica que la Suprema Junta no puso reparos a la exención de derechos para la aguada, y los abundantes víveres, que tanto el despachador de aduanas, como el vice-cónsul en Valparaíso don Remigio Blanco no se habían atrevido a conceder. Más aún, un decreto supremo los alentaba para la liquidación de las futuras operaciones de guerra». (1)

«Este Gobierno recibe con sumo gusto el aviso de la llegada de la Fragata anglo-americana la «Essex» al puerto de Valparaíso para proteger el comercio de su Nación y ya se dan las órdenes para prestarle los auxilios que necesite.

Las presas que haga legítimamente y como de su propiedad podrá venderlas donde guste; nuestros puertos como neutrales no pueden negarse, ni a los buques de los Estados Unidos, ni a los de los (sic) que entren en guerra con ellos; en todo se observará religiosamente el derecho de las gentes y las reglas establecidas en esta materia. Contando por lo demás U. S. y el Pueblo que representa con las más sincera fraternidad.

N. S. gde. a US. muchos años. Santiago, 18 de Marzo de 1813.—José Miguel de Carrera.—José Santiago Portales.—Pedro José Prado Jaraquemada.

Sr. Hn. Joel Roberts Poinsett, Cónsul de los Estados Unidos.»

Un banquete final ofrecido por el Gobernador a nombre del Gobierno puso fin a la estadía. «La comida consistió en 20 platos, en que se admiró nuestra cocina, la belleza de sus mujeres y en que «los brindis estaban tan inflamados de patriotismo que algunos invitados ingleses y portugueses juzgaron oportuno retirarse». (2)

La nave estaba equipada para su larga jira. Porter encantado con la acogida informaba al Comodoro Bainbridge «Nuestra recepción ha sido muy cordial y el estado político de Chile es muy favorable a nuestra causa. Todas las ventajas que pudiéramos ofrecernos uno de nuestros puertos, me los ha ofrecido la Junta cuya causa es de libertad y de independencia y que se ha sentido vigorizada por la llegada de nuestra nave». (3)

(1) FELIU Y COLLIER, ob. citada, pág. 122.

(2) Porter's Cruise.

(3) M. S. Navy Department. Porter to Bainbridge. March. 23, 1813. Captain's Letters.

El crucero del «Essex» fué eficaz. Destruyó la flotilla ballenera de los ingleses irrogándoles una pérdida de más de un millón de libras; puso en jaque al Virrey, quien temeroso por la llegada de Poinsett y Porter pedía urgentemente instrucciones, anunciando al Ministro de España en los Estados Unidos «la extraña amenaza del comandante americano que lo había intimado que en caso que no se restituyeran las propiedades americanas vendría a quemar Lima». (1)

La necesidad de desembarazarse de las naves capturadas a los ingleses decidió a Porter a equipar una de las presas con 20 cañones y 90 hombres que puso al mando del Capitán Downes con instrucciones de custodiar las cinco naves restantes y llevarlas a Valparaíso para su venta.

Las noticias de estas actividades contra los corsarios españoles habían llegado ya al Gobierno, el vice-cónsul americano en Coquimbo don Joaquín Vicuña en nota de 10 de Abril de 1813 dirigida a don Mateo Arnaldo Hoevel relataba la captura de la fragata «Barclay» y de la «Walker» frente a las costas de Coquimbo y de su rescate junto con el apresamiento de la «Catita» por la «Essex». (2)

No los sorprendió, pues, la llegada a Valparaíso el 12 de Agosto de la fragata «Essex Junior» acompañada de la «Catalina» «Héctor», «Policy», «Moctezuma» y George Ann». La recepción a Downes fué cordial, no poniéndosele inconveniente para la venta de sus rehenes y dándosele autorización para cargar nuevos víveres. Continuaba en Chile el mismo engaño político que el Virrey del Perú se encargaba de fomentar haciendo creer por error o por astucia que la alianza anglo-española en contra de Napoleón se haría extensiva a las cuestiones coloniales.

Downes ocultó aún al propio Gobernador la ubicación de la «Essex» informándose prolijamente de las novedades que llegaban de Buenos Aires. (3)

La jira de la «Essex» se había divulgado rápidamente. Los diarios americanos publicaron en Septiembre de 1813, una carta del Vice-cónsul en Buenos Aires, Mr. M. G. Miller que describía las actividades de Porter en el Pacífico y las legiti-

---

(1) Copias del Archivo de Estado. Legajo 5557. Exp. 14. Library of Congress W.

(2) Monitor Araucano N.º 3. 10 de Abril de 1813.

(3) Monitor Araucano, N.º 55. 12 de Agosto de 1813. Parte del Gob. Lastra y del Vice-cónsul en Valparaíso.

mas esperanzas en esta jira que según todos colocaría en pie honorable el comercio americano. (1)

En el Plata el Capitán Peter Heywood, jefe de la estación inglesa en el Atlántico, se alarmaba con estas noticias y con el influjo que tomaban los norteamericanos en las cosas de Chile.

«Algunos ciudadanos de los Estados Unidos, decía en una nota, han trabajado activamente entre esa gente (Chile) persuadiendo a sus dirigentes que el Gobierno americano tiene especial interés en sus asuntos, esperanzándolos con la ayuda y asistencia que pueden prestarle. Entre ellos se destaca Mr. Poinsett, que se estila Cónsul General de los Estados Unidos, que pasó a Chile desde esta ciudad hace algún tiempo y que propaga diligentemente doctrinas y opiniones perjudiciales al Gobierno británico y a sus súbditos». (2)

Tanto Heywood como su sucesor el Capitán William Bowles aconsejaban la conveniencia de estacionar una nave de guerra en Valparaíso para contrarrestar de esta manera la influencia americana y tonificar y proteger el comercio inglés. (3)

En vista de estos informes y preocupados por las correrías de Porter que amenazaban concluir con las actividades inglesas en las pesquerías del Pacífico, el Almirantazgo impartió a todos los comandos la orden de perseguir a la «Essex» hasta lograr su aniquilamiento. El «Briton», el «Tagus», el «Raccon», el «Phoebe» y el «Cherub» salieron de todos los puntos a darla caza, (4) recayendo sobre las fuerzas al mando del capitán Hillyar la tarea suprema.

Downes, que ocultaba celosamente la situación de la fuerza americana, volvió rápidamente a encontrarse con Porter transmitiéndole los detalles adquiridos sobre la escuadra inglesa.

Estas noticias trajeron un cambio en el giro de las operaciones; Porter que necesitaba informaciones más precisas para

(1) Niles Register. Baltimore, September, 11, 1813.

(2) «A Memoir of Peter Heywood», London 1832, citado por Rippey, obra citada.

(3) Admiralty (1) 1556. Nov. 9, 1813, citada por Rippey misma obra.

(4) Sobre la persecución de la «Essex» ver fuera obras generales apuntadas: M. S. New York Public Library. F. Ross «Diary of a voyage in H. M. S. Tagus to South America» con algunos curiosos dibujos, por desgracia incompletos sobre Valparaíso; Lt. J. Shillebeer. «A Narrative of the Britain's Voyage to Pitcairn's Island...» 2.ª Edic. London, 1817. Otis «With Porter in the Essex», Boston 1901.

Algunos detalles en «The Cruise of the Petrel».

Sobre Hillyar. Barros Arana ob. citada, pág. 411-15, tomo 9.

condicionar a ellas sus propósitos, detuvo su jira entre las islas y enderezó proa hacia las costas de Chile. El día 12 de Enero de 1813 se asomaba a sus puertos, sin encontrar señales de la presencia de Hillyar, lo que lo decidió a recalar de nuevo en Valparaíso. El 3 de Febrero saludaba la plaza con sus cañones. El Gobernador y los oficiales pasaron a saludarlo y la misma cortesía de otrora parecía reinar, pero en el fondo se había producido un cambio en las relaciones.

Los argentinos, alarmados por las presuntas complicaciones internacionales que pudiera acarrear sobre nuestros países la autorización concedida a Porter para vender sus presas, habían advertido al Gobierno de Chile por nota de 8 de Octubre, la difícil situación que pudiera presentarse «Con aquella generosa franqueza que debe animar a los que están al frente de los negocios de ambos estados, este gobierno se resuelve a manifestar a V. E. haberle causado la inquietud más viva el llegar a entender que la fragata «Essex», perteneciente a los Estados Unidos ha introducido en el puerto de Valparaíso algunas presas inglesas de que se ha permitido disponer y vender en el país, infringiendo por tal tolerancia por parte de ese estado la justa neutralidad con que se reconoce constituido en este momento hacia las dos potencias beligerantes, la Inglaterra y los Estados Unidos de América».

Terminaba aconsejando que Chile debía «Ayudar eficazmente a que fuera reparada como corresponde y a satisfacción de los comandantes británicos de estos mares que naturalmente reclaman sobre este negocio». (1)

La actitud argentina estaba dictada por la influencia británica que poco a poco se hacía sentir en ese país. Otros veían motivos comerciales en la reclamación, por cuanto era de temer una paralización en el tráfico cordillerano debido a la venta de los buques apresados, cuyas mercaderías eran liquidadas a bajísimos precios. Otros, Porter entre ellos, atribuían la hostilidad a la presión inglesa en Chile. Barros Arana ve en ello únicamente «el resultado del propósito de los patriotas de no procurarse dificultades internacionales con ninguna de las potencias que estaban en guerra. (2)

Estas voces eran agoreras. El conflicto no tardaría en estallar.

El 8 de Febrero tocaban en Valparaíso dos navíos británi-

---

(1) y (2) BARROS ARANA, ob. citada, tomo 9, pág. 220.

cos al mando del Capitán Hyllyar, eran el «Phebe» de 36 cañones y el «Cherub», de 18, que encontraban el enemigo mediándose tranquilamente en la rada.

«Durante 40 días, dice Vicuña Mackenna, los buques estuvieron acechándose en un perpetuo reto. Los yankees cantaban todas las noches, desde las gafias el «Yankee-doodle» y los ingleses respondían con el «Good Save the King»... Después seguían los improperios y las amenazas. De día se hacían los retos con banderas». (1)

Otro tanto sucedía en los encuentros de la playa. Pero en una o dos ocasiones en que Hyllyar y Porter se reunieron en casa del Gobernador Lastra se saludaron con cortesía y con respeto. La guerra no había perdido del todo sus hábitos caballerescos». (2)

La Junta de Gobierno se encontraba ante una situación difícilísima. Les era necesario mantener la neutralidad de nuestros mares territoriales, pero a cada minuto se encontraban embarazados por las solicitudes, ora inglesas, ora americanas sobre presuntas hostilidades de parte del Gobernador. Los marinos de la «Essex» que veían la desigualdad en un combate abierto desconfiaban de la Junta creyendo ver una presión constante para desalojarlos de la bahía y obligarlos a presentar combate aguas afuera.

Nada refleja más claramente esta situación que una carta de don Joaquín de Echeverría que insertamos a pesar de su extensión:

«Mi amigo: Tan lejos está este Gobierno de producir una hostilidad a la «Essex», ni al último individuo de los Estados Unidos, que ha consultado constantemente y a toda costa su amistad y su beneficio; en su obsequio ha ensordecido hasta la fecha a las reclamaciones de los ingleses, sin embargo, de verse apurado por el Lord Stanford y el Comandante de la Fragata Phebe, acordó amigablemente con Ud. el medio de mejor conciliación; ha privilegiado y distinguido a sus comerciantes y en fin ha sido y será desinteresado por los Estados Unidos; no debí de consiguiente esperar que me preguntase si querían obligar a fuerza de vejaciones e insultos a que la «Essex» salga del puerto.

«Sobre el lance de haber quemado la presa y sus consecuencias satisfice a Ud. en mi anterior: lo que ahora me in-

(1) VICUÑA MACKENNA, Ob. citada, pág. 25.

(2) VICUÑA MACKENNA. Ob. citada, pág. 25.

dica lo oigo por la primera vez y ahora mismo escribo al Gobernador de Valparaíso exigiendo los motivos de semejante comportamiento contraria a las órdenes que tiene y que en realidad se hace increíble a vista de sus últimas comunicaciones.

«Nada se le ha encargado más que una perfecta igualdad y es extraño que hasta el último acontecimiento producido por la Essex lo guardara sin queja y ahora insulte la misma persona del Comandante, permita comunicaciones y señales desde tierra y reproduzca insultos que Ud. cree personales; ¿es posible, mi amigo, que nos crea Ud. capaces de tan baja debilidad y tan ignorantes que no distingamos los derechos de una Nación, tan inciviles y tan irracionales?»

«Seré Ud. por un momento y nos hará un favor; soy su amigo y lo es el Reyno de su Gobierno. No puedo permitir se agravie al Gobernador de Valparaíso por el Comandante de la «Essex» que confesó por su misma boca el exceso cometido en quemar la presa dentro del mismo surgidero ¿qué habría hecho en iguales circunstancias un jefe bostonés? Y creo que el Comandante se ha acalorado y ve en su incomodidad agravios que no existen; pero si los hubiera aún levísimos yo le juro que Ud. tendría la satisfacción más efectiva y cumplida.

«No juzgue un minuto que se ladeará el fiel a lado alguno; la igualdad será el norte y Ud. lo ha de juzgar con sus buenas luces y sobre fresco conmigo.

«Yo miro las expresiones fuertes de la suya como efusiones de un jefe delicado, no las reporto agravio y cuando lo sean lo sacrifico a la amistad americana y personal con Ud. de quien soy su seguro servidor. O. S. M. P.—*Joaquín Echeverría*. (sin fecha)». (1)

«Pero llegó un momento, dice Vicuña Mackenna, en que debió callar la bocina de los saludos: iba a hablar el cañón».

Nuestro gran memorialista, Vicente Pérez Rosales, conservaba entre los mil episodios de su vida aventurera, el recuerdo de estos hechos los que consignó más tarde en estas frases: (2)

«Entre los contados cascarones que mecían las aguas de aquella desierta bahía, sobresalía imponente, al mando del bizarro comodoro David Porter, la hermosa «Essex» cuya ale-

(1) M. S. Poinsett Papers. Philadelphia Historical Society. Vol. 21

(2) VICENTE PEREZ ROSALES, «Recuerdos del Pasado», Stgo. 1882. pág. 16.

gre marinería en los cerros y su no menos festiva oficialidad daban a la dormida aldea un aspecto dominguero lo cual por lo mismo que era bueno no pudo ser de larga duración. Habían ocurrido de nuevo al desastroso recurso de las armas la antigua madre Inglaterra y su altiva y recién emancipada hija Norte-América. Buscábanse sus respectivas naves en todos los mares para despedazarse, cuando en medio del contento que esparció en Valparaíso la estadía de la «Essex» se vió con espanto en la boca del puerto aparecer en demanda de ella a la «Phoebe» y a la «Cherub» dos poderosos buques británicos que a todo trapo tiraban a acortar las distancias para cañonearla.

Hizóse fuego desde tierra para indicar a los agresores con los penachos de agua que levantaban las balas de nuestros castillos hasta donde alcanzaba nuestra jurisdicción marítima y el propósito de sostener nuestra neutralidad en ella lo que parecieron comprender los ingleses, pues ese día y el siguiente limitaron su acción a simples voltejeos fuera de tiro de cañón

Recuerdo que en la tarde del día 28 de Marzo cuando estaban en lo mejor vaciando algunas botellas en casa de las Rosales algunos de los oficiales de la «Essex» que habían bajado en busca de provisiones frescas, el repentino estruendo de un cañonazo de ésta les hizo a todos lanzarse a sus gorras y sin más despedida que el fantástico adiós para siempre del alegre y confiado calavera saltaron echando hurras en su bote.

Muchas familias acudieron a los cerros para mejor presenciar lo que calculaban que iba a pasar y vimos que la «Essex» aprovechando de un viento fresco y confiada en su superior andar se disponía a forzar el bloqueo, ya que no le era posible admitir el desigual combate que se le ofrecía, cuando las naves inglesas temerosas que se les escapase la codiciada presa la atacaron en el mismo puerto. Faltóle el viento a la «Essex» a la segunda bordada quedando en tan indefensa posición que llegamos a creerla encallada y allí, a pesar de los disparos de nuestras fortalezas para que los ingleses no siguieran su obra de destrucción dentro de nuestras mismas aguas fué la «Essex» despedazada y rendida. (1)

---

(1) El combate de Punta Gruesa ha sido descrito muchas veces: por Vicuña Mackenna obra citada págs. 26-28; Feliú Cruz y Collier obra citada, pág. 176-80; Roberto Hernández en la «Unión de Valparaíso, 4 de Julio de 1925: M. S. Department of State Washington Poinsett to Monroe, Abril 2, de 1814.

Los papeles oficiales de Porter y de Hylliar han sido reproducidos muchas veces. Ver Nile's Register Baltimore. Vol. 6 y 7. Lyall Farragut «The Life of David Glasgow Farragut First Admiral of the U. S. embodying his journal letters. New York, 1879.

Durante la acción, informaba Porter al Comodoro Bainbridge, nuestro cónsul Mr. Poinsett visitó al Gobernador de Valparaíso pidiéndole la protección de las baterías del puerto para la «Essex». Esta proposición fué rechazada, pero prometió que si lográbamos volver al surgidero enviaría un oficial donde el Comandante británico pidiéndole que suspendiera el fuego, pero rehusaba bajo todo punto de vista el empleo de los cañones». (1)

De esta manera, dice Poinsett, bajo la protección de un puerto neutral, al menos que se admita que la jurisdicción del no beligerante se extienda únicamente hasta la línea de alcance de sus baterías, fué destruída la «Essex». El combate había comenzado a las 4.10, a las 5.20 se arriaron los colores». (2) Los americanos habían perdido la mitad de su tripulación, Algunos lograron llegar a nado hasta la Punta Gruesa. Todos los oficiales perecieron. El guardia marina Farragut, que fué más tarde el primer Almirante de su patria, atribuía a dos razones el desastre. «Yo considero que nuestro gran error fué el de tratar de volver al surgidero, por cuanto éramos superiores en velámen al enemigo y hubiéramos podido escapar. Debimos, además, haber amarrado el ancla con cadenas, no con cables fáciles de cortar a fuego de cañón.

De esta manera la «Essex» no hubiera soltado amarras y talvez hubiéramos presentado combate en otras circunstancias.» (3)

Los heridos del espantoso combate fueron cariñosamente atendidos por las solícitas damas del puerto.

Muchos hogares fueron transformados en hospitales, entre ellos el del vice-cónsul don Remigio Blanco.

El infortunio había abatido el ánimo de Porter. Sentía su vida amenazada por asechanzas inglesas, viendo difícil su regreso a los Estados Unidos.

En su desesperación achacaba a las autoridades cierta debilidad por los ingleses. «El país, escribía a Poinsett, está incontrolable, la influencia inglesa se hace cada día más decisiva, a pesar de nuestros esfuerzos, la única manera de hacernos respetar es tener una fuerza superior».

---

(1) Navy Department M. S. Captain's Letters Vol. 4, 1814 Porter to Bainbridge July 3, 1814.

(2) Department of State. M. S. Consular Letters. Poinsett to Monroe. Santiago 2 de Abril de 1814.

(3) Farragut ob. citada pág. 38.



Desde Las Tablas, donde se había refugiado, aconsejaba a Poinsett su partida. Ud «ha hecho todò lo que es posible por sus amigos, nada más pueden esperar ya de Ud., debe por lo tanto estar satisfecho y pensar en su salvación, por cuanto el destino que lo espera en manos de sus enemigos sería peor y al mismo tiempo envolvería a nuestra patria en disputas ajenas a sus deseos». (1)

Por un momento pensó escaparse vía Buenos Aires a través de la cordillera burlando la vigilancia del enemigo. Luego llegó a una inteligencia con Hillyar quién gentilmente los autorizó para continuar el viaje a bordo del «Essex Junior». Después de muchas aventuras llegaron a New York donde Porter fué objeto de manifestaciones «que nunca pudieron borrarse de su mente».

El noble vencido no olvidó nunca a Chile y por el contrario fué uno de nuestros más constantes amigos. Llevó como grumetes a bordo del «Essex Junior» a los hijos de don Remigio Blanco, Mateo y Luis, que colocó gracias a su influencia en la Academia Militar de West Point, siendo los primeros alumnos extranjeros de ese plantel; más tarde fué el brazo derecho en las actividades de don José Miguel Carrera en los Estados Unidos para equipar una expedición libertadora; guardando por el ilustre general una gran simpatía que demostró en la persona de su sobrino don Pedro Valdés Carrera, a quien consiguió una plaza gracias al apoyo del Presidente Monroe en la Marina de Guerra de los Estados Unidos. (2)

Según informaba años más tarde el Ministro don Manuel Carvallo a Vicuña Mackenna, había hecho colocar en su jardín del Potomac una plancha de mármol en que se leía la siguiente inscripción «Valparaíso, 28 de Marzo de 1814». (3)

(1) Porter a Poinsett 17 de Abril de 1814. Poinsett Papers. Philadelphia Historical Society Vol. 1.

(2) Ver para detalles mi artículo «Los primeros estudiantes chilenos en los Estados Unidos» Boletín Unión Pan-Americana y su bibliografía.

(3) VICUÑA MACKENNA ob. citada, pág. 29.

Nota: Las presas del «Essex» dieron motivo a reclamaciones diplomáticas que nunca llegaron a ventilarse. En Febrero de 1819 el Cap. Downes Comandante de la «Macedonian» exigió al Gobierno de Chile el importe de la fragata «Montezuma» vendida a nombre del Gobierno por \$ 26.000 Downes entregó el asunto a su teniente Mr. Johnson pero no pudo conseguir su devolución. Esta versión se contradice con el diario de Samuel Hill (véase mi traducción «Revista de Historia y Geografía» N.º 84 Enero-Abril 1935) que asegura que la «Montezuma» fué entregada a don Remigio Blanco en pago de los cuidados y atenciones para los heridos de la «Essex», lo que me parece más probable. El primer ministro americano en Chile Mr. Heman Allen tenía esta reclamación en su lista, pero agrega que no tenía documentos sobre el particular. (State Department).

En 1848 don Manuel Carvallo, Ministro de Chile en los Estados Unidos oyó hablar

## EL VIAJE DE LA CORBETA «ONTARIO», CAPITAN JAMES BIDDLE

Nuevas vicisitudes históricas determinaron el envío periódico de buques de guerra al Pacífico.

El Tratado de Gante de 24 de Diciembre de 1814 que puso fin a la guerra entre Estados Unidos e Inglaterra ordenaba en su primer artículo la restauración a sus legítimos poseedores de «todos los territorios, posesiones de cualquiera clase tomados por cualquiera de las partes durante el desarrollo de las hostilidades. (1)

Aún cuando no se hacía ninguna referencia especial a las costas orientales de Norteamérica Mr. Monroe anunció oficialmente al Encargado de Negocios de Inglaterra Mr. Baker, que los Estados Unidos recuperarían las bocas del río Columbia, comisionando en efecto el 18 de Julio de 1815 al Juez J. B. Prevost para que en compañía del Capitán de la Corbeta «Ontario» tomaran posesión del Fuerte George en el territorio de Columbia.

Biddle en realidad no estaba en autos de estas negociaciones, su buque estaba equipado para transportar la famosa comisión americana de Rodney, Graham y Bland que visitó los países atlánticos y Chile en 1818 y que debido a los inconvenientes familiares de uno de ellos y a un cambio en la política internacional con la llegada de John Quincy Adams al Ministerio de Relaciones, demoró su partida.

La noticia pillaba a Biddle de improviso y aun llegó a dudar de su efectividad «Aunque no tengo ninguna instrucción del Departamento de Marina de que este buque estuviera destinado, al Pacífico ahora estoy persuadido por una fuente

---

de esta reclamación enviando con fecha de Junio 6 una interesante nota sobre la materia pidiendo los papeles necesarios para la defensa «Para defender al Gobierno chileno es necesario: descubrir en los archivos del Ministerio Provisorio el parte del Gobierno de Valparaíso y las providencias que se tomaron; los términos del «Monitor» u otro diario de la época en que se descubran testigos oculares o contemporáneos...» (Archivo Histórico Nacional. Legación de Chile en los Estados Unidos. Archivo de Relaciones. Tomo II 1835-1849).

Después he perdido toda huella del asunto. Nunca más volvió a aparecer este reclamo, ni tampoco la devolución del casco de la «Essex», lo que es raro por cuanto nuestras relaciones con los Estados Unidos dieron objeto a reclamaciones más descabelladas que ésta.

(1) Ver Robert Greenhow «History of Oregon and California» Boston 1844, pág. 306 y sigs. H. H. Bancroft «History of the North-West Coast», San Francisco, 1884, pág. 339.

insospechable que esta es su destinación». (1) Sólo el 25 de Septiembre recibió Biddle de parte del Juez J. B. Prevost el pliego de instrucciones del Departamento de Estado. La misión se desdoblaba en dos: la una era la toma de dominio del Columbia, la otra la de estacionarse en el Pacífico para secundar la obra de Prevost. La nota contenía entre otras indicaciones las siguientes «Tocar en Río de Janeiro para dejar algunos despachos a Mr. Sumter y después seguir por la ruta del Cabo de Hornos hasta el puerto principal de Chile (no recuerdo el nombre, sic) y también a Lima (sic) en el Perú. En todos estos puertos el buque tocará algunos días con el objeto de dar a Mr. Prevost la oportunidad de escribir al Departamento de Estado sobre lo que conviene hacer. Se proseguirá al Río Columbia y se tomará posesión militar. La nave regresará a los Estados Unidos deteniéndose en Lima para dejar a M.r Prevost que permanecerá en ese país de acuerdo con las instrucciones que se le han dado». (2)

En la nave J. B. Prevost debía tener los honores y respetos inherentes a su carácter oficial. Fué sin duda el tono de estas instrucciones que daban ciega superioridad al representante diplomático y la diversidad de caracteres lo que desde un principio puso en antagonismo a estos dos hombres, debilitando su acción conjunta. (3)

En cuanto a Biddle se le recomendaba absoluta imparcialidad durante el conflicto chileno-español, se le prohibía manifestar su simpatía a ninguno de los dos bandos en lucha, pro-

(1) M. S. Cruise of the «Ontario» Biddle to Secretary of the Navy, 28 de Septiembre de 1817. Navy Department.—Sobre el crucero de la «Ontario», ver: M. S. Navy Department. Washington Cruise of the «Ontario», 1818. Un vol. con las notas de Biddle. M, S. Library of Congress. Lt. Conner «Journal o. the Ontario».

Barros Arana. Hist. General, vol. 11, págs. 343-397-513-547.

American State Papers. Washington (1815-1823) 16th Congress, 1st Sess, N.º 186.

(2) M. S. State Department, Instructions to Consuls; Memorandum of instructions for Mr. Prevost. 25 de Septiembre de 1817 firmado Ricardo Rush.

(3) Navy Department. Instrucciones a Downes que se repitieron a Biddle Agosto 27 de 1816.

Barros Arana y los historiadores que lo han seguido dan como único objetivo a este viaje la defensa de los intereses comerciales norteamericanos. Pintan a Prevost como al encargado de sostener las discusiones de carácter legal. En realidad el Juez Prevost estaba acreditado ante el Gobierno de Chile como «agente diplomático» y era una personalidad de cierto relieve. Había sido secretario de Monroe en París y tuvo participación en las empresas de Francisco Miranda. Su labor en Chile fué extraordinaria. Demostró por nuestro Gobierno una simpatía especial defendiendo muchas veces, como veremos más adelante nuestros derechos ante las imposiciones de los oficiales de guerra. No existe estudio especial sobre esta personalidad. Entre las futuras tesis para el doctorado de una universidad americana figura un trabajo de esa índole. Puede verse sus notas en Manning «Correspondencia Diplomática de los Estados Unidos concerniente a la Independencia de América». Vol. 2.

hibiéndosele tomar a bordo o transportar hombres, dinero o víveres excepto «especie», dinero sonante que podía llevar a los Estados Unidos.

El 25 de Enero de 1818, después de una feliz navegación de 55 días desde Río de Janeiro, la Ontario avistó a la caída de la tarde la desolada costa de Valparaíso. Allí lo esperaban las primeras dificultades. La escuadra española compuesta de la fragata Venganza, de la corbeta Sebastiana y de dos bergantines bajo el comando supremo de don Tomas Blanco y Cabrera mantenía en esa época un bloqueo de nuestros puertos. La escuadrilla, comprendiendo la ruta de Biddle, le cerró inmediatamente el paso disparándole dos tiros a fogueo mientras izaba bandera española. La bocina transmitió perentoriamente la orden de arriar la vela mayor. La respuesta fué inmediata «esta es la corbeta Ontario, buque de guerra de los Estados Unidos» respuesta que como un estribillo repitió su comandante cada vez que la «Venganza» le ordenaba detenerse. En vista de la actitud enérgica de Biddle, Blanco Cabrera envió a un oficial de parlamento que junto con excusarse del tono desafiante, que atribuía al poco dominio del idioma, procedió a informarlos del decreto del Virrey que cerraba los puertos de Chile al comercio internacional. Biddle contestó arrogantemente por intermedio de uno de sus subalternos que las instrucciones recibidas le ordenaban recalar en Valparaíso, y que se negaba a reconocer un bloqueo apoyado no en fuerzas efectivas sino en meras órdenes escritas y que continuaría su ruta aún a costa de sacrificios y de lucha.

De nuevo Blanco se inclinó ante la arrogancia de Biddle, exigiendo sólo un recibo en que se daba por notificado del bloqueo, con lo cual salvaría su responsabilidad (1).

Al día siguiente entraba la «Ontario» a Valparaíso. Los patriotas al saber su enérgica actitud frente a las fuerzas españolas se ilusionaron como en el caso de Porter, creyendo encontrar en el navío un refuerzo en esas difíciles circunstancias, por cuanto se sabía por la fragata inglesa «Anphion» el desembarco de la expedición de Osorio en Talcahuano.

Esta esperanza fué alentada aún más con la visita que de paso a Santiago hiciera al General San Martín el comisionado J. B. Prevost, quien le manifestó el vivo interés del Gobier-

---

(1) M. S. Journal de Lt. Conner, ya citado.

no americano por la causa en que estaban empeñados. (1)

El general argentino, aprovechando la coyuntura de una visita de inspección al puerto pasó a saludar al comandante americano. El 2 de Febrero quince cañonazos de la «Ontario» recibían al ilustre huésped. La entrevista fué cordial, las frases de Biddle eran prometedoras «he tratado al capitán de la corbeta americana, escribía al día siguiente a don Tomás Guido, me hizo un recibimiento completo y su carácter me ha parecido muy recomendable. Monteagudo queda trabajando con él y veremos que partido saca». (2) Se trataba del equipo de la «Windham», más tarde «Lautaro» en que Biddle prestó toda su cooperación, facilitando material bélico del «Ontario».

Por desgracia el tono amistoso de las relaciones entre Biddle y las autoridades chilenas no pudo mantenerse largo tiempo. Biddle era de carácter altivo y obsecado en sus juicios; orgulloso de sus atribuciones, tenía una idea exagerada del prestigio de su autoridad, lo que lo llevaba a tratar con desprecio a los oficiales del país.

La situación vino a complicarse con el angustioso problema del equipo de los primeros «corsarios» patriotas. La necesidad urgente de marineros expertos que formaran los cuadros de nuestra flota naciente, obligaba a los oficiales encargados del enganche, a tentar a los pilotos y marinos extranjeros con subidos jornales y halagüeñas promesas. Los buques norteamericanos que se mecían en la rada comenzaron de esta manera a verse abandonados por su marinería, preferían correr los albuces de una guerra propicia al botín que esperar las expectativas comerciales de un viaje de regreso.

El comandante americano se arrogó, (atropellando con esto a los funcionarios civiles de su país), la representación de los comerciantes afectados, acercándose al Gobernador de Valparaíso para exigir inmediatas reparaciones (3). Calderón se limitó a frases evasivas, esperando recibir instrucciones del Ejecutivo. Nuevos acontecimientos transformaron este reclamo indirecto en cuestión personal. La noche del 6 de Enero de 1818, seis marineros de la «Ontario» se fugaron de la corbeta

---

(1) Barros Arana, 11, pág. 343.

(2) Ver cita anterior y Revista de Historia y Geografía, N.º 84 mi artículo sobre «Samuel Hill».

(3) Biddle al Secretario de Marina. Valparaíso, 20 de Febrero de 1818; en Cruise of the «Ontario» y «Diario de Conner, citados.

siendo recogidos en su huida por la lancha gubernativa, en que flameaba la bandera nacional. La deserción en su propio buque indignó al Capitán Biddle el que dió orden a su teniente Voorher que hiciera llegar al gobernador una airada protesta. Calderón una vez más se negó a entregar los fugitivos sin investigar previamente el asunto.

Un ultimátum de Biddle ponía como plazo fatal para la entrega de los desertores las ocho de la noche. Ante esta insistencia belicosa Calderón juzgó oportuno transigir, pero por desgracia los marinos no pudieron ser conducidos a la hora convenida, quedando por el momento interrumpidas todas las relaciones entre las autoridades. Biddle llevó más adelante su reclamo requiriendo la intervención de San Martín quien cortesmente se excusó «que no estaba capacitado para intervenir en las cuestiones de Estado que eran del resorte del Supremo Director». (1)

Estos conflictos con las autoridades locales no enturbiaron sin embargo, la cordialidad del Gobierno. Una entrevista con el Director interino De la Cruz puso término al conflicto y su correspondencia con los Ministros de Estado no transparenta odio, ni animosidad. (2) Alentado con estos triunfos parciales, que se debían en realidad a la complacencia del Ejecutivo con un posible auxiliar, Biddle llevó más adelante su intervención presentando una protesta de su amigo el Capitán Coffin, comandante del «Entreprize», el buque que había rescatado a los prisioneros patriotas de Juan Fernández después de la victoria de Chacabuco. Coffin alegaba haber recibido sólo una parte de la suma que se le había prometido. Don Miguel Zañartu aceptó únicamente el recibo de la nota, respondiendo que trataría del asunto con el cónsul Mr. Worthington. (3)

En vista de su desacuerdo con el Gobernador Calderón y del mal cariz que tomaban los asuntos, el comandante americano juzgó preferible adelantar la fecha de su partida. El teniente Conner fué comisionado para que diera parte a Mr. Prevost.

«A mi llegada a Santiago, dice Conner en su diario manuscrito, encontré a nuestro representante preparándose para escapar a Valparaíso. Habían llegado las primeras noticias de la retirada de los patriotas frente a los ejércitos península-

(1) San Martín a Biddle. Las Tablas, Febr. 2. «Cruise».

(2) De la Cruz a Biddle. Febr. 5, 1818.

(3) Zañartu a Biddle. Marzo 3, 1818. «Cruise».

res». (1) Por doquiera reinaba la tristeza. Los ánimos abatidos recordaban las penurias del éxodo. Cancha Rayada tenía para todos el mismo significado trágico que Rancagua. Se aparejaban las mulas en silencio; madres, esposas y novias inquietaban ansiosas por los ausentes; algunas calesas y birlochos salían presurosas rumbo al destierro; los más resignados ocultaban sus riquezas; el comercio se había interrumpido. El derrotismo se enseñoreaba de los espíritus. Desde la sombra la colonia hacía oír su grito de Viva el Rey. Sólo Manuel Rodríguez encaraba el destino haciendo repiquetear con las espuelas de sus huasos la voz altiva de la raza.

Los extranjeros no permanecían inactivos. Mr. Worthington, el cónsul americano, comprendía que sólo los cañones de la «Ontario» podían salvar los bienes de sus connacionales en caso de un desastre.

La fuerza era lo único capaz de respetar sus derechos. Acogiendo las solicitudes de los comerciantes norteamericanos se dirigió con presteza a Valparaíso para informar a Biddle de la alarma creciente y obtener una prórroga a su fecha de partida. Biddle accedió inmediatamente; era parte de su programa la protección del comercio en el Pacífico.

Los fugitivos de Cancha Rayada seguían desparramando por doquiera las noticias del presunto desastre. El día 23 se presentó en el puerto el español afrancesado don Antonio Arcos, Mayor de Ingenieros del Ejército patriota y señalado como un amigo de San Martín. Había traicionado la causa nacional en el momento en que se iniciaba el movimiento. Convencido de la derrota, Arcos temió por su vida pensando únicamente en escapar a Valparaíso con ánimo de refugiarse en alguna de las naves extranjeras. Su presencia sembró el espanto entre los vecinos; no podía dudarse ya de la efectividad de las noticias. Apiadado por las súplicas de Arcos, Biddle acogió su petición dándole acogida en el «Ontario». Pero, el ojo avizor de San Martín lo seguía en su fuga. En la misma tarde el Gobernador se presentaba a reclamar al culpable. Los americanos tuvieron que entregarlo. Arcos fué encerrado en uno de los castillos de Valparaíso donde se le trató con rudeza. Temiendo Biddle que el traidor fuera pasado por las armas o entregado a la indignación popular, reclamó enérgicamente pidiendo su libertad o su traslado a manos de los tribunales competentes. Esta última medida fué la que se adoptó.

---

(1) Conner, M. S. citado.

Este episodio señala el primer caso de asilo en nuestras relaciones con los Estados Unidos, cuestión que en ciertas épocas de nuestra historia va a tomar caracteres violentos. (1)

Aún cuando Calderón los había informado de la reorganización de las fuerzas patriotas la «Ontario», se aprestaba para zarpar en convoy, enviándosele a los capitanes mercantes las instrucciones necesarias para el caso que se toparan con la escuadra española que bloqueaba la bahía. La orden no se llevó a efecto al tenerse conocimiento del triunfo definitivo de los patriotas en los llanos de Maipú.

Todas las incidencias que hemos relatado no habían comprometido el prestigio de Biddle, aun más, algunos avaluaban muy alto el beneficio de su crucero.

El Juez Prevost, entre otros, informaba al Ministerio de Estado con estas conceptuosas palabras «La primera impresión que causó la llegada del «Ontario» ha ido creciendo de día en día. No sólo ha hecho desaparecer la influencia que la Gran Bretaña había estado luchando por conseguir sino que ha conformado un sentimiento favorable a los Estados Unidos que no será fácil destruir». (2)

Normalizada la situación en Chile la «Ontario» pudo zarpar el 12 de Abril rumbo al Callao, como etapa intermedia hacia el Río Columbia. A bordo iba Mr. J. B. Prevost cuyo resentimiento con Biddle se hacía cada vez más agudo. (3)

El 21 de Abril llegaban a su destino. En la misma tarde se trasladaron a Lima donde fueron recibidos con gran gentileza por el Virrey. En su presencia no se hizo la más mínima alusión a las cosas de Chile, pero en la noche Prevost fué conducido en su carácter privado a casa de Pezuela donde el representante americano relató los últimos sucesos, haciéndole entrega del parte oficial de la batalla de Maipú. (4)

Durante la entrevista Biddle hizo mención del difícil pro-

(1) BARROS ARANA, ob. citada 11. pág. 399. M. S. Biddle a Calderón; Calderón a Biddle. Valparaíso, 24 de Marzo de 1818, en «Cruise».

(2) Prevost a Adams. Valparaíso, 9 de Abril de 1818 en William R. Manning «Correspondencia Diplomática de los Estados Unidos concerniente a la Independencia de América». Traducción de Pedro Capó Rodríguez, Buenos Aires, 1932 Vol. 2. pág. 1088. Citaremos esta obra Manning.

(3) Conner, manuscrito citado

(4) La entrevista de Prevost con el Virrey tuvo importancia. Prevost relataba a su vuelta lo siguiente: «Me dijo que la noticia de la batalla de Maipo había cambiado por completo las ideas del Virrey sobre asuntos americanos; que estaba seguro que si la «Ontario» hubiera llegado un poco antes de ese acontecimiento con seguridad lo hubieran tratado mal y más de alguno estaría todavía en las mazmorras de Lima». En M. S. Jeremiah Robinson's Diary. Library of Congress. Detalles en M. S. J. T. Medina; Manuscritos, vol. 228. Biblioteca Nacional.



blema que se creaba a los buques mercantes americanos con el bloqueo de Valparaíso, pidiéndole que levantara esta injusta medida. Pezuela comprendiendo la necesidad de granjearse la simpatía americana informó la solicitud en el siguiente memorial que sintetiza la actitud española frente a la causa revolucionaria:

«He recibido el oficio de US. fecha de ayer, incluyéndome copia del que el 14 de Febrero de este año pasó desde Valparaíso el Capitán de Navío don Tomás Blanco Cabrera, Comandante de la fragata de guerra «Venganza» que cruza en aquel puerto pidiendo a US. que a los buques de los Estados Unidos actualmente en aquel puerto se les permita su salida de él sin ser molestados, ni detenidos por ningún crucero.

US. no ignora que muchos buques anglo-americanos y señaladamente los bergantines «Salvaje» y «Adelina», faltando a los derechos de la amistad y alianza que reina entre España y el Gobierno de los Estados Unidos, han introducido escandalosamente cargamentos enteros de armas a Valparaíso, consiguiendo por este medio aumentar las fuerzas efectivas de los insurgentes del Reino de Chile sublevados contra su legítimo soberano.

Ninguna duda cabe que la equidad, la justicia y la razón de estado autorizan a que estos buques que tan hostil e injustamente proceden contra el Gobierno español, proveyendo de armas a sus rebeldes vasallos no sólo sean detenidos a su salida de aquel puerto si no apresados y condenados en juicio como transgresores de la ley. En caso igual deben contemplarse aquellos que se hallan en el mismo puerto por haber conducido a él géneros de comercio; pues estando terminantemente prohibido esto en nuestros dominios de América a todo pabellón extranjero, el que contraviniendo esta ley pretende introducirse en ellos, debe ser asimismo detenido y apresado, y así es que todo lo que US. expresa al Capitán don Tomás Blanco sobre el punto de bloqueo fundándose en el sistema general de las leyes de las Naciones pierde su fuerza cuando se trata, no de un bloqueo que se hace a una nación extraña (el cual exige previo aviso como US. expresa) sino de un bloqueo que este Gobierno establece contra rebeldes en su propia casa donde ningún extranjero tiene nada que ver y hace siglos que está notificado por las leyes generales de España de que no puede entrar allí como colonias exclusivamente suyas sino en caso de desgracia o accidente que lo inhabilite para seguir su nave-

gación. Sin embargo, persuadido yo de que estas agresiones (que tales pueden llamarse) han sido cometidas sólo por comerciantes particulares sin que haya llegado al conocimiento del Gobierno de los Estados Unidos y deseoso al mismo tiempo de que la buena armonía que hasta ahora ha reinado entre nuestros respectivos gobiernos continúe en el mismo pie aunque sea cediendo generosamente por nuestra parte del derecho que nos asiste; estoy pronto a dar las órdenes que US. desea para que el Comandante de aquel crucero deje salir de Valparaíso a todos los buques anglo-americanos que se hallen en él y les permita seguir sus respectivos destinos advirtiéndoles que a cualquier otro de dicha Nación que en lo sucesivo intente entrar durante el bloqueo, sea ballenero sea cargado con efectos, le prevenga que está prohibida la entrada y que si después de recibido este amistoso aviso tratan de efectuarlo se les aprese y dirija a este puerto para ser juzgados con arreglo a la ley; bien entendido sin embargo, que lejos de gozar de esta gracia estarán sujetos a todo el rigor de ellas, tanto los barcos que a su salida de Valparaíso quieran extraer propiedades de los insurgentes de Chile, como los que se presenten en las costas de aquel y este reino conduciendo armas o municiones de guerra. (continúa...).—*Joaquín de la Pezuela*.—Lima, 27 de Abril de 1818. (1).

El Capitán Biddle no limitó su actuación a este reclamo. Aunque no tenía poderes de ninguna especie, siguió adelante sus gestiones, ofreciendo al Virrey su mediación y buenos oficios con el fin de establecer el canje de prisioneros entre los dos países beligerantes. El 28 de Abril hacía llegar hasta el Virrey una nota en que planteaba el asunto. «He sabido con gran pesar que en la guerra entre este país y Chile no se ha establecido ningún canje de prisioneros a pesar que el número de ellos se eleva a un número considerable en ambos lados. Animado por un sincero sentimiento en pro de estos individuos y de reparar los inconvenientes que crea el estado de guerra ofrezco a su Excelencia mi mediación y buenos oficios en nombre de los principios humanitarios. Sería para mí un gran honor servir de instrumento en estas negociaciones y poder aliviar la suerte de estos hombres y de sus familias y obtener la

---

(1) M. S. Library of Congress. Jeremías Robinson Papers.

cesación de las hostilidades que por desgracia existen entre ambos países». (1)

Pezuela aceptó fácilmente, dice Barros Arana, esta proposición que podía salvar de un largo y penoso cautiverio a centenares de jefes y oficiales apresados en Chacabuco y Maipo y probablemente a su poropio yerno el general Osorio cuya suerte era desconocida en el Perú. Pezuela hacía caudal en su contestación de su disposición de espíritu y de los principios humanitarios pero desahuciaba la última parte de la nota de Biddle viendo «por el momento impracticable la terminación de las hostilidades». (2)

El 29 de Mayo volvía la «Ontario» a Valparaíso trayendo a bordo al delegado del Virrey don Félix Blanco y al secretario don Tomás Crompton, un comerciante inglés avecindado en Lima. Antes de seguir a la capital, Biddle pidió autorización a O'Higgins para llevar a cabo las gestiones, suplicando se le asegurase que los delegados «Serían respetados durante su demora en esa y que se les permitiese reembarcarse cuando lo tengan por conveniente». (3)

Irisarri a nombre del Gobierno agradeció al día siguiente los generosos oficios «tan genial al carácter americano como opuesta a los destructores proyectos de los ministros de la tiranía», no tanto por haber logrado el objeto «quanto por la generosidad de emprenderlos». En cuanto a los delegados se los trataría «con la decencia y generosidad que son características a los chilenos», ofreciéndosele a Biddle de parte del supremo Director un alojamiento en la capital.

La mediación de Biddle había caído mal entre los norteamericanos. Prevost disgustado con Biddle abandonó a los delegados a su suerte, no interviniendo en las negociaciones. Mr. Teodorico Bland desaprobaba la intervención juzgándola contraria a la neutralidad. Otros entre ellos, Jeremías Robinson llevaban más allá sus opiniones atribuyendo a móviles comerciales de especulación la visita de Blanco.

Mientras tanto se iniciaban en Santiago las negociaciones para el intercambio de prisioneros. Desde el primer momento se vió la mala fe con que procedían los enviados. El Virrey del

(1) Biddle a Pezuela y Pezuela a Biddle. 28 de Abril de 1818. «Cruise».

(2) Pezuela a Biddle. M. S. Cruise of the «Ontario». Navy Department.

(3) La Gaceta Ministerial del 6 y 16 de Junio contiene la correspondencia entre Biddle y el Gobierno.

Perú había otorgado a Félix Blanco como única credencial una carta dirigida no a las autoridades nacionales, sino una nota privada dirigida escuetamente «General San Martín» en que se había omitido hasta el encabezamiento respetuoso de la cortesía internacional.

El Gobierno de Chile se limitó a contestar que no existía en el país ninguna autoridad que obedeciera a ese nombre.

Blanco fué custodiado de cerca, mientras su secretario era encerrado bajo guardia en calidad de prisionero.

En Valparaíso supo Biddle el giro que había tomado el asunto. Para dejar en claro su intervención escribió al delegado argentino don Tomás Guido pidiéndole informaciones. No se hizo esperar la respuesta, Guido reiteraba sus sentimientos de consideración por las intenciones del capitán americano. Días más tarde Irisarri explicaba oficialmente el asunto por la prensa. «El Virrey, decía, desdeña aun guardar la consideración que debe al Jefe del Estado y a los Generales de la Nación. sufre los males consiguientes a su temeridad, procura remediarlos con trazas violentas y por un orgullo mal entendido deja de conseguir lo que cuenta le tiene».

A pesar de las manifestaciones de aprecio que se tributaron a Biddle en Santiago, su nombre quedaba asociado a esta triste negociación. La popularidad que había alcanzado por sus actos de arrojo frente a la escuadra española sufrió menoscabo. Había quienes llegaban a acusarlo de connivencia con el Virrey.

El 14 de Julio la «Ontario» se hacía de nuevo a la mar. A bordo iban el comisionado don Félix de Ochavarriague y Blanco y su secretario; tres comerciantes peninsulares, un oficial de marina, una dama española y sus tres hijos.

El Juez Prevost que debía haber continuado al río Columbia a tomar posesión del Fuerte George en compañía de Biddle se había negado a zarpar. La desavenencia entre ambos representantes había hecho crisis. Ambos alegaban invasión de atribuciones. El uno no podía tolerar las pretensiones de diplomático de un oficial de marina; el otro no aceptaba consejos en asuntos de su incumbencia, por ejemplo, había rechazado la insinuación de Prevost de anclar fuera de puerto en su primera recalada en el Callao, se negó a consultarle sobre

las personas que debían ser admitidas a bordo de la «Ontario». (1)

Para poder seguir adelante algunas negociaciones pendientes ante los Tribunales de Lima Prevost había dado poderes a don Jeremías Robinson para que agitara el pleito de comiso entablado contra el «Beaver» y el «Canton», dos buques americanos que habían sido procesados y condenados por las autoridades realistas de Concepción por tentativa de contrabando. (2)

El 28 de Junio a las diez de la mañana anclaba la «Ontario» en el Callao.

Al día siguiente Biddle y Robinson fueron recibidos oficialmente por el Virrey. Robinson fué tratado con recelo no atreviéndose a presentar las credenciales de Prevost; Biddle en cambio, fué objeto de una recepción cordial. El Virrey agradecido por sus servicios le obsequió una hermosa espada de oro cuya empuñadura lucía cinco diamantes. El 1.º de Julio continuaba la «Ontario» a la costa del nor-oeste a cumplir con su misión. (3)

El 9 de Agosto tomaba posesión de las bocas del río Columbia y del territorio adyacente de una manera pacífica y amistosa. Mientras tanto los ingleses que se habían negado en un principio a admitir el reclamo de los Estados Unidos, basados en que el tratado de Gante no mencionaba en ninguno de sus artículos la costa del nor-oeste, habían cedido a la solicitud. El Comodoro Bowles de acuerdo con la cancillería transmitió estas órdenes al Capitán Sheriff comandante de las fuerzas del Pacífico, quien a su vez ofreció gentilmente al Juez Prevost un pasaje a bordo del «Blossom» para realizar juntos de una manera oficial la toma de posesión del Fort George.

El 24 de Julio topaba la nave inglesa en el Callao. Mr. Prevost aprovechó la estadía para informarse del estado de asunto del «Beaver» y el Canton y para sondear el terreno en la cuestión política.

Había un ambiente francamente hostil a su persona debi-

(1) M. S. Library of Congress. Worthintong's Journal. Algunos atribuyen exclusivamente a Biddle la idea de postergar la partida. El Diario y las notas afirman la versión dada.

(2) Sobre el «Beaver» y el «Cantón» hay abundante literatura, en especial K. W. Porter «John J. Astor», Cambridge 1931.

(3) Indicaciones documentales sobre esta jira hay en H. E. Botton «Guide to Materials in Archives of México. Washington 1913.

do a las incidencias de la visita del comisionado Blanco a Chile.

Después de una corta estadía «Blossom» enderezó rumbo hacia el norte. Dos meses más tarde se realizaba solemnemente la segunda toma de posesión de estos territorios, con la firma de una acta de ocupación, ceremonia que se verificó el 9 de Octubre. (1)

Entretanto, la «Ontario», cumplida su misión, se presentaba por última vez en el Callao a mediados de Octubre. La situación había cambiado. Se temía una ruptura entre Estados Unidos y España, debido a la activa política de Henry Clay en favor de los insurgentes americanos. El asunto del «Beaver» y el «Canton» languidecía en los Tribunales. A Jeremías Robinson se le había cancelado el pasaporte por orden del Virrey, dándosele un plazo prudencial para que abandonara el país. Los comerciantes no habían logrado su empeño que era el de abrir los puertos del Perú al comercio internacional.

Biddle tomó los asuntos pendientes entre sus manos. Aprovechando su amistad con el Virrey fué personalmente a la Corte apurando con su influjo la decisión de las autoridades consiguiendo el 25 de Noviembre una sentencia favorable. El mismo día, en presencia del comandante americano, de su capitán Ricardo Cleveland y de un oficial español se arrió oficialmente la bandera española, enarbolándose la insignia americana. Al día siguiente el «Canton» pasaba igualmente a sus legítimos propietarios. Terminaba así la misión que extraoficialmente le había encargado John Jacob Astor en Nueva York (2).

Para evitar complicaciones en el asunto de Robinson le ofreció un pasaje a Chile a bordo de su buque. Todos estos servicios tenían su reverso. Para granjearse la amistad del Virrey Biddle se había comprometido a transportar en la «Ontario» algunos oficiales españoles y dos comerciantes acaudalados que veían en este arbitrio un medio fácil de salvar su fortuna amenazada. Desde el 13 de Noviembre comenzó a llegar dinero a bordo. Es imposible precisar la cantidad, Biddle reconoció más tarde, como veremos, haber transportado \$ 201.000, de los cuales \$ 15.000 iban dirigidos a John Jacob Astor de New York, \$ 15.000 a Mr. Gracie de la misma plaza, \$ 11.000

(1) Greenhow, ya citado.

(2) Los asuntos de Lima están bien expuestos en el Diario de Robinson. 2.ª Parte. Junio 28. Septiembre 22, 1818. Library Congress.

trasbordados a un bergantín, el resto pertenecía a diversos comerciantes españoles de Río Janeiro. (1)

Una vez que terminaron estas diligencias la «Ontario» zarpó hacia Valparaíso. El 28 de Diciembre estaba a la vista. En el puerto se mecían los buques de la recién formada escuadra nacional. La nave de Cochrane lucía la insignia del comando. Biddle por razones desconocidas entró directamente al surgidero sin saludar la bandera con los cañonazos de usanza. En la tarde hizo una visita de cortesía al vice-almirante, pero Cochrane «cumpliendo su deber respecto al Gobierno, superior a todas las consideraciones personales», le recordó que cuando los buques de guerra de una nación extranjera llegan a puertos amigos han acostumbrado siempre saludar públicamente aquel pabellón». (2)

Biddle aludido contestó inmediatamente dando como excusa que habría hecho el saludo en caso que se hubiera respondido uno a uno sus disparos. Cochrane citaba en su favor la costumbre general de la época que «la plaza debía retribuir las atenciones con un número inferior de cañonazos».

Desde Valparaíso el capitán americano anunció su próxima visita a la capital, conforme a los deseos que había manifestado en su estada anterior. O'Higgins de acuerdo con esta promesa impartió órdenes al Gobernador para que detuviera toda salida de naves, mientras la escuadrilla no se diera a la vela. Todos los americanos se aprontaban para la visita prometida. El Director Supremo había atendido con esmero el recibimiento, pero en medio de la sorpresa general llegaron a Santiago los correos que anunciaban la imprevista salida del «Ontario». En la mañana del día 30 había pedido autorización a Cochrane para dejar las costas. En vano el Gobernador don Luis de la Cruz le hacía presente las órdenes transmitidas. A pesar de todas las advertencias la «Ontario» se alejó definitivamente de Chile. Los más variados comentarios se tejieron alrededor de esta actitud. La opinión general la atribuía a los temores de Biddle que pudiera registrarse su buque y confiscársele la propiedad española.

Los representantes americanos comprendieron que la doble ofensa de Biddle necesitaba reparaciones. Apenas llegó la

(1) Sobre actividad Biddle, Diario Robinson y American States Papers ya citados.

(2) La Gaceta Ministerial de 23 de Enero de 1819 publicó el cambio de notas. La correspondencia con el Gobernador de la Cruz está en «Ontario Cruise» y «Borrador de la Correspondencia del Ministerio de Marina». Archivo Histórico Nacional.

inesperada nueva a Santiago, el Cónsul Mr. G. B. Worthington solicitó una audiencia de O'Higgins. Esperaba entretanto recibir informaciones más precisas de parte del Comandante. El asunto había causado revuelo. El día 3 anotaba Worthington en su diario íntimo «Se habla mucho de la cuestión de la «Ontario». El interés de los americanos se ha despertado. En la noche en el Teatro me preguntó maliciosamente el Capitán Andrew desde un palco. ¿Por qué razones arrancó la «Ontario»? (1)

El Lunes 4 se entrevistó con el Supremo Director, el cual rechazó la suposición que se hubiera pensado registrar la nave americana, manifestando que se habría recibido a Biddle con la misma cordialidad acostumbrada y que respecto al asunto en general se iba a publicar la correspondencia entre Lord Cochrane y el Capitán Biddle.

Para poder enviar la documentación a su Gobierno, Worthington puntualizó por escrito sus conversaciones, cambiando al efecto algunas notas con el Ministro don Joaquín de Echeverría. (2)

«Se atribuye a dos causas, escribía Worthington, la salida de la «Ontario»: una haber surgido una diferencia entre Lord Cochrane y el Capitán por razón de no haber saludado éste la bandera de Chile al entrar al puerto; la otra que tenía algunas familias españolas a bordo y una gran cantidad de dinero de propiedad española.

Defendía al Capitán de ambas acusaciones «empeñando su honor que su Gobierno estaba limpio de toda mancha en ese asunto, no pudiendo suponer siquiera que la conducta del Capitán Biddle haya sido de otra manera. (3)

## LA ACUSACION A BIDDLE

El resentimiento que despertó la conducta de Biddle no pudo apagarse con las meras explicaciones de Mr. Worthington. Meses más tarde viendo el Gobierno que se repetían estos atentados, esta vez por parte de los marinos ingleses, consideró oportuno entablar una reclamación diplomática ante el Gobierno de los Estados Unidos.

---

(1) M. S. Worthington's Journal. Library of Congress.

(2) MANNING «Correspondencia». tomo III. p. 1215-16.

(3) MANNING «Correspondencia».



El 16 de Mayo el Ministro don Joaquín de Echeverría y Larraín se dirigió por escrito a Mr. J. B. Prevost apelando «A sus notorios sentimientos en favor de la causa americana» para que trasmitiese, «en vista de no haber ningún ministro público de los U. S., » una nota al Ministerio de Estado. Prevost acusó al día siguiente recepción del oficio que fué enviado por su conducto a Washington. La acusación estaba concebida en estos términos:

«Muy señor mío:

Los notorios sentimientos de US. en favor de la causa americana y el no haber en este país ningún Ministro Público de los Estados Unidos de la América del Norte por cuyo conducto se pueda elevar a ese Gobierno las justas quejas que éste ha formado de la conducta del caballero Biddle, Comandante de la Corbeta norteamericana «Ontario», me inducen a tomarme la libertad de manifestar a V. M. privadamente mis sentimientos sobre esta materia confiado en que de alguna manera se hará patente al señor Presidente Monroe lo que ha sucedido.

El Capitán Biddle ha faltado a las reglas que el Derecho de Gentes prescribe a una potencia neutral entre dos beligerantes, conduciendo a bordo de su corbeta, según manifiesta el documento N.º 1 que tengo la honra de acompañar a US. en copia, no sólo propiedades enemigas sino también pasajeros y espías que estuvieron al ancla en Valparaíso a bordo de la misma corbeta «Ontario».

No ignora US. que la ley de las naciones excluye a los buques de guerra neutrales de las reglas prescritas a los mercantes bajo la suposición de que, obrando su Comandante bajo las órdenes inmediatas de su Gobierno, se comportaran siempre con arreglo a los principios de buena fe y de equidad que deben servir de base a todo Gobierno. Bajo este punto de vista fué extrema nuestra sorpresa al ver que el Capitán Biddle había faltado de un modo inexcusable a las leyes de la neutralidad, y seguramente este Gobierno habría tomado la satisfacción debida a este agravio a no estar firmemente persuadido de que la conducta del caballero Biddle está en directa oposición con los sentimientos y las órdenes del Gobierno de los Estados Unidos. Esta conducta ha sido para nosotros motivo de la mayor sorpresa cuanto que teníamos menos razón de esperar semejante proceder del oficial de una nación que tiene

tanta analogía con la nuestra sobre el origen, principios y objeto de la revolución, y sus consecuencias han sido las más fatales en razón de que el ejemplo del caballero Biddle ha abierto una gran brecha a nuestros derechos como potencia beligerante. En efecto, el Comandante de la fragata «Andromaque», el caballero Sheriff animado sin duda por el ejemplo del caballero Biddle, ha sacado del Callao cantidades considerables para la Inglaterra a bordo de su mismo buque o de los otros que obran bajo sus órdenes, y es ocioso tratar de demostrar a US. los graves perjuicios que le seguirán a causa de semejantes operaciones a la América.

Si este Gobierno no hubiera atemperado la efervescencia de este pueblo por la conducta del caballero Biddle en Lima a su regreso a Valparaíso con el comisionado del Virrey Olhaverriaga y Blanco, se hubiera visto en el conflicto de prohibir al caballero Biddle la entrada en ninguno de nuestros puertos en el último viaje de Lima, o de contradecir el justo celo de los habitantes agraviados por la violación del derecho de neutralidad tan expresamente establecido en el mensaje último del Presidente Monroe respecto a la presente lucha entre la América y la España. El pueblo de Chile no ignoraba que aquella misión envolvía una maniobra de espionaje ejecutada bajo la salvaguardia de un pabellón neutral. Por consiguiente, ¿qué podía oponer el Gobierno a las quejas que llegó a escuchar sobre tan extraña conducta del caballero Biddle?

Si los sentimientos del Gobierno y de los ciudadanos de los Estados Unidos no fuesen menos notorios, si actos repetidos no hubiesen descubierto que se reconocía expresamente nuestros derechos como potencia beligerante, habríamos librado a otros medios la reparación de nuestra injuria, pero conociendo que el Gobierno y los ciudadanos de los Estados Unidos desaprobarían altamente la conducta del caballero Biddle, he creído mi deber exponer a US. con candor estos hechos, esperando que serían objeto de atención en la República del Norte, cuya liberalidad y justicia le ha granjeado gran número de amigos en esta parte del nuevo mundo.

Bajo el número 2 le acompaño a US. la traducción literal que se publicó en nuestra Gaceta de los oficios que pasaron entre nuestro Vice-Almirante Lord Cochrane y el caballero Biddle, con motivo de haberse negado el último a saludar el pabellón nacional, y US. podrá juzgar por sí mismo al leer la correspondencia de qué parte está la inconsecuencia. Tengo

el honor de asegurar que soy con la más atta. consideración de US.—*Joaquín de Echeverría*. Santiago de Chile, 16 de Marzo de 1819.—Señor J. B. Prevost Esq.» (1)

El 14 de Agosto de 1819 el Secretario de Marina Hon. Smith Thompson comunicaba a Biddle las quejas que se habían recibido del Gobierno de Chile. Dos días después el Comandante de la «Ontario» dirigía oficialmente al Presidente de los Estados Unidos un largo memorial en que explicaba su actitud y en que alegaba su defensa.

Resumiremos la cuestión reduciéndola a sus puntos esenciales.

1.º Sobre el cargo de haber transportado dinero, dejaba constancia que la especie traída era de propiedad particular. El Gobierno del Perú no había remitido un sólo dollar. Este transporte era permitido por las leyes americanas, aduciendo el artículo 23 de la sección primera del Acta del Congreso fechada en Abril de 1800. Abonaba también su opinión con algunos casos semejantes, en especial el del «Boxer» y el «Savannah» en Nueva Orleans, citando el testimonio del Comodoro Shaw.

2.º Sobre el mal precedente establecido lo tildaba de error, por cuanto a su llegada a Valparaíso en Enero de 1818 la fragata inglesa «Amphion» había realizado una operación semejante y además el caso de la «Andromaca» era anterior y no posterior a su estadía.

3.º En cuanto al transporte de pasajeros aseguraba, sin citar comprobantes, que el oficial que venía a bordo tenía parientes en Chile; que la dama era originaria de ese país y, que uno de los comerciantes había sido transportado por petición expresa del Ministro, el otro atendido al empeño del Gobernador de Valparaíso.

4.º Sobre el presunto espionaje de Blanco se defendía con la nota de agradecimiento que le había enviado Irisarri a nombre del Gobierno. Por lo demás agregaba que el comisionado había estado bajo el cuidado inmediato de un oficial y que había realizado este acto únicamente por principios humanitarios.

5.º La última de las cuestiones era el regalo de la espada de oro hecha por el Virrey, según Biddle en un principio no se dió cuenta de que era un objeto valioso y que apenas llegó a

---

(1) M. S. State Department. Special Agents. J. B. Prevost.

los Estados Unidos la había depositado en el Ministerio de Estado. Además necesitaba granjearse la amistad del Virrey y habría sido un insulto no recibir el obsequio.

Todos estos datos fueron elevados para su conocimiento a la Cámara de los Representantes el 8 de Abril de 1820. Un tribunal especial se encargó del caso absolviendo al Capitán James Biddle de toda culpabilidad. (1)

Terminaba así de una manera espectacular la jira de la «Ontario».

Dejaba entre nosotros un mal recuerdo. La violencia de su Comandante, sus modales bruscos, su actitud hostil hacia el Gobierno le habían enajenado la simpatía general, no sólo entre los chilenos sino también dentro de la colonia norteamericana. Muchas veces atropelló las legítimas atribuciones de los funcionarios de su patria, expresándose de una manera descortés e inexacta sobre sus personas y sobre el resultado de sus esfuerzos. El 11 de Abril de 1818 escribía a uno de sus familiares «Talvez podríamos alcanzar ventajas comerciales sobre los ingleses si lográramos imponernos sobre este país, esto sería posible si tuviéramos un agente discreto e inteligente, pero por desgracia cuando zarpe esta nave Mr. W. G. Worthington será nuestro Cónsul, persona que ha perdido la confianza del Gobierno por sus locuras y mala conducta. Sin embargo, hay una fuerte simpatía y cariño hacia nuestro Gobierno entre todas las clases del pueblo y somos los preferidos entre todas las naciones extranjeras». (2)

«Incluyendo a Mr. Prevost, anotaba uno de sus subordinados, hay cuatro agentes especiales de los Estados Unidos en Chile: Mr. Worthington, Bland y Robinson. Esto demostrará el interés del Presidente por estar al cabo de los asuntos de este país, por mi parte estoy convencido que este método no arrojará resultado, por cuanto ninguno de estos caballeros coincide con los otros en sus apreciaciones».

«Un buque de guerra es el mejor y más eficiente de los negociadores para este pueblo». (3) Esta última frase revela el tono de la política que aplicara James Biddle entre nosotros.

---

(1) Para detalles ver «American States Papers» Naval Affairs, ya citados N° 186 Deposition of a sword received as a present by Capt. Biddle from the Vice-King of Perú; and the transportation of passengers, money in the public vesels».

(2) J. Biddle to Mr. Biddle, Valparaíso, 11 de Abril de 1818. Monroe Papers. Library of Congress.

(3) M. S. Conner Journal, ya citado.

## LA VISITA DE LA FRAGATA «MACEDONIAN», CAPITAN JOHN DOWNES

Las operaciones de la primera escuadra nacional durante la expedición libertadora, vinieron a complicar aún más las relaciones chileno-americanas en el Pacífico.

El Virrey del Perú sin haber recibido órdenes precisas de la metrópoli y sin contar con las fuerzas navales necesarias había establecido, como ya hemos visto, el bloqueo de las costas de Chile. Pezuela se negaba a reconocer beligerancia a los patriotas y basándose en esa pretensión creía estar fuera de las prácticas usuales del derecho de Gentes «ya que no se trataba de un bloqueo que se hace a una nación extraña sino de un bloqueo que este Gobierno establece contra rebeldes en su propia casa». (1)

En virtud de estas decisiones, las fragatas «Venganza» y «Esmeralda», las corbetas «Sebastiana», «Resolución» y la «Veloz»; los bergantines «Pezuela» y Potrerillo», se apostaron frente a Valparaíso cerrando el paso a los buques neutrales o enemigos.

Este bloqueo era esencialmente ficticio por cuanto no reunía ninguna de las características que el derecho internacional exigía en esa época para considerarlo legal, es decir, no se habían interceptado las entradas de los puertos, sea por baterías o sea por buques estacionados que hicieran peligrosa la movilización. Los neutrales desde un principio rechazaron este expediente y hemos presentado el caso de la corbeta «Ontario» que continuó su derrota hacia Valparaíso, a pesar de las amenazas del Comandante en Jefe de la escuadra española Blanco y Cabrera.

Apenas se aparejó la escuadra libertadora, Lord Cochrane cayó en el mismo error que habían cometido los españoles, y aunque muchas de sus disposiciones estaban ajustadas a los principios de los tratadistas, no lo estaba la extensión dada a la línea del bloqueo que por el decreto de 1.º de Marzo fecha-

---

(1) Sobre el viaje del «Macedonian»: M. S. Navy Department. Captain Letters 1818 vol. 3; 1820 vols. 3, 4. Además los Diarios de Navegación de los tenientes C. J. Dublins y Chas. Gaunt. M. S. Navy Department.

U. S. Naval Academy Correspondencia de John Downes (1814-1823) M. S. Barros Arana, Historia General, en los tomos que se indicarán oportunamente.

do a bordo de la fragata «O'Higgins» comprendía todo el litoral separado por Caldera y Guayaquil. (1)

Este decreto, dice Viel, era tan abusivo como los expedidos por Napoleón I, porque con sólo una escasa escuadra de cuatro buques pretendía bloquear una costa de más de seiscientas millas de extensión». (2) El Gobierno de Chile sancionó, sin embargo, estas medidas fijando con fecha 20 de Abril plazos proporcionales al lugar de procedencia, pasados los cuales «los buques que se presentasen delante de alguno de los puertos bloqueados serían remitidos a Valparaíso para ser juzgados conforme a la ley de las Naciones».

A pesar de todo, este bloqueo de papel, como lo llaman los internacionalistas, fué puesto en vigor inmediatamente y durante el curso de la primera campaña estuvo permanentemente estacionada, en las alturas del Callao la escuadra de Lord Cochrane. Pero eran tan escasas las nociones que se tenían en aquella época acerca de los requisitos necesarios para un bloqueo legal que cuando la escuadra regresó a Valparaíso se quiso mantener la situación por un decreto de 6 de Septiembre de 1819, aun cuando el anterior había perdido su vigencia por el regreso de las fuerzas bloqueadoras.

La adopción de estas medidas iba a acarrear a Chile una serie de complicaciones internacionales e iba al mismo tiempo a hacer muy ingrata la labor de los oficiales de guerra, cuya misión principal era la de defender el libre comercio de sus naves en esta época de agitación y revuelta.

La declaración de Lord Cochrane transmitida a los distintos países por los mismos comerciantes neutrales fué publicada en varios periódicos de Europa y América. El Niles Register de Baltimore insertó en su número del 3 de Julio una lista de buques neutrales que por esa razón debieron abandonar el Callao, entre ellos cita seis norteamericanos, seis ingleses y un francés.

Estas razones apuraron el envío a Chile de una nave de guerra de los Estados Unidos con el fin de proteger sus intereses que veían amenazados.

El 28 de Enero de 1819, después de un recorrido de 13,245

---

(1) Publicado en la Gaceta Ministerial de 24 de Abril de 1818.

(2) OSCAR VIEL C. «La Guerra Marítima» (Prácticas de Chile). Santiago, 1899, pág. 207. Sobre el bloqueo de Lord Cochrane en general véase la obra citada de Viel; Luis Uribe Orrego «Los orígenes de nuestra marina militar» Santiago, 1892; Barros Arana ob. citada vol. 12, pág. 231.

millas, anclaba en Valparaíso procedente de Norfolk la fragata «Macedonian», al mando del Capitán Downes, que se había distinguido por su valor y su audacia en el célebre crucero de la «Essex». Downes había demostrado en ocasiones anteriores su simpatía por la causa patriota, pero su temperamento lo arrastraba a la violencia. Uno de sus amigos que lo conoció íntimamente en Chile nos ha dejado el siguiente retrato: «Era arrebatado en el sentimiento y en la acción, gentil y cariñoso, pero impulsivo y apasionado. Su violencia duraba poco y era león y oveja simultáneamente». (1)

Quitando de la descripción las blanduras del amigo podemos quedarnos con el esbozo de un carácter violento, autoritario, como lo demostró en repetidas ocasiones durante su jira.

Las intenciones de Downes eran las de permanecer unos pocos meses en Valparaíso, para dirigirse luego al Callao donde los acontecimientos de la época señalaban su presencia.

La estadía en el puerto fué una continua demostración de afecto hacia las autoridades, repetidas invitaciones a bordo de la «Macedonian» que culminaron con un brillante baile el 23 de Febrero; excursiones a caballo, paseos y más fiestas en compañía de los ingleses, que jiraban alrededor de la estrella de la época, la hermosa y atractiva Lady Cochrane. Todos se divertían con este marino de buena presencia cuya jerga de mar y sus rudos juramentos chocaban muchas veces con la tradicional compostura de los oficiales británicos. Sin embargo, no todo era fiesta y animación, Downes no descuidaba sus deberes, presentando una absurda reclamación al Gobierno de Chile sobre la ex-presa del «Essex»; la «Moctezuma», sobre la que hemos insistido.

Sólo una jira de ejercicio a Juan Fernández y una breve estadía en Coquimbo (del 5 a 25 de Mayo) interrumpieron la tranquilidad y el jolgorio de este primer período. (2)

El 6 de Marzo llegó a Valparaíso después de haber cumplido su misión en el río Columbia, el agente confidencial de los Estados Unidos J. B. Prevost. Para evitar la repetición de los citados incidentes entre patriotas y neutrales, Prevost pidió a Downes que se abstuviera del traslado de fondos

(1) HENRY HILL «Recolections of an octogenarian» Boston, 1894, pág. 134.

(2) Estos detalles figuran en el ensayo biográfico de Downes, intercalado en el libro ya citado de Hill págs. 134-63, otros en los diarios inéditos ya mencionados de Gaunt y Deblins.

y pasajeros entre los puertos de Chile y el Perú y más aún de cobrar por estos favores la comisión del 2% que acostumbraban los demás marinos. Downes, apesar de los bien intencionados consejos, olvidó las recomendaciones y continuó la tradición establecida, la que iba a irrogar fuertes perjuicios a nuestro tesoro e iba a enredarnos en complicadas disputas internacionales.

El 25 del mismo mes, la «Macedonian» se hizo a la vela rumbo al Callao. Ninguna novedad hubo a bordo hasta el 6 de Marzo en que uno de los oficiales apunta en su «Diario» lo siguiente:

«Vimos al bergantín «Thomas» en compañía de una escuna y un pequeño bergantín—todos contrabandistas.—Se dice que tomaremos a bordo entre 100 y 150.000 pesos por cuenta de sus dueños. Nuestro Capitán recibirá por la custodia entre el 5 y el 7% sobre el total. Todo se mantiene en secreto y parece que el negocio fué acordado entre el Capitán Murphy y el Capitán Downes en Valparaíso. Creo que nuestro Gobierno debería reaccionar contra este procedimiento. En los buques ingleses se reparte esta ganancia entre la tripulación. Mayo 7: Trasbordamos \$ 100.000 oro del «Thomas». (1)

No es esta la única referencia sobre comercio ilícito. A lo largo de la costa se toparon con muchos buques «pescando», que en el «argot» marinero de la época significaba contrabando, «esta ocupación, agregaba el oficial mencionado, produce inmensas ganancias, pero es peligrosa porque en caso de ser sorprendidos por los realistas el cargamento es apresado y sus tripulantes condenados a las minas». (2)

En el puerto de Arica se detuvo la «Macedonian» el 10 de Mayo para proteger el desembarque de las mercaderías del «Thomas», que fueron conducidas inmediatamente al interior.

A los pocos días los abordó el Comandante Spry, quien les contó que se había separado de Lord Cochrane, el que se había apoderado de Payta, confiscando en Guamey el cargamento del bergantín francés «Gazelle» como legítima presa. El 24 arribó Downes a este último puerto. En una pequeña rada estaba todavía la «Gazelle» y el bergantín inglés «Columbia» entregados «sin duda a negocios de contrabando». (3)

---

(1) Private Journal. Deblins. Entrada del día 6 de Mayo.

(2) Id. Día 8 de Mayo. Encontramos bergantín Ann fishing-fishing means smuggling.

(3) Private Journal. Gaunt. Entrada día 24 de Mayo.



El día antes había zarpado la fragata mercante «Macedonian» de Elipaleth Smith. Downes se dió cuenta en este villorrio de la importancia del bloqueo, comunicando al Secretario de Marina su opinión: «El bloqueo será fatal para nuestros buques mercantes, por cuanto si nuestros balleneros no tienen un puerto en que tocar esta industria está condenada a la ruina». (1)

La «Macedonian» continuó su crucero a lo largo de la costa, tocando en Puno, San Blas, San Diego y Acapulco.

El 10 de Octubre estaba de regreso en Valparaíso.

Al llegar Downes recibió informaciones, que Lord Cochrane había declarado que sus tres buques de guerra eran suficientes para incomunicar el Callao y no permitir la entrada de ningún buque neutral o enemigo, aún la «Macedonian». El orgullo enfermizo de Downes no pudo contenerse al oír estos rumores e inmediatamente dió orden de aparejar la nave. «Le contaré a Ud., mi plan, le contaba a su amigo el Vicecónsul Mr. Henry Hill, si Cochrane intenta detenerme dispararé todos mis cañones sobre un sólo punto con la esperanza de hundirlo inmediatamente. Si esto llega a sucederlos los otros dos buques caerían fácilmente en mi poder». (2)

Al día siguiente se dirigió al Perú. Al entrar al Callao la «Macedonian» iba con sus cañones en orden de batalla, pero todas las bravatas se resolvieron en frases de cumplimiento. «Espero que el Capitán Downes se encuentra bien, gritó Lord Cochrane a través de la trompeta». «Gracias». Dejó muy bien a Lady Cochrane hace ocho días fué la respuesta. Después la nave pasó tranquilamente a ocupar un sitio en la bahía. (3) Muy luego dejaba las costas del Perú realizando un nuevo crucero a Panamá, donde tuvo noticias del desembarco de Illinworth en la isla de Taboga. Sin novedades apreciables continuó hasta San Blas. (4)

El 10 de Noviembre de 1819 apareció de nuevo en Valparaíso, después de una breve recalada en el puerto del Callao. Las noticias que traían los marinos americanos no eran alentadoras y muy pronto se esparcieron los rumores de un posible fracaso de Lord Cochrane. Las autoridades tomaron la inicia-

---

(1) Biddle a Secretary, Captain Letters.

(2) Hill obra citada 141-42.

(3) Hill obra citada 141-42.

(4) Gaunt Journal.

tiva para impedir esta campaña derrotista y muy pronto pudo averiguarse que el único atraso sufrido por la expedición había sido la poca utilidad de los cohetes «Congreve», fracaso que O'Higgins explicaba en carta a San Martín «no ha sido tanto la falta de los cohetes, ni de los tubos y colas el no haberse incendiado los buques del Callao, sino la falta de protección a los que los arrojaban». (1)

La «Macedonian» permaneció largo tiempo en Chile esperando el desarrollo de los acontecimientos. Había recibido terminantes instrucciones de Washington en el sentido de abstenerse de toda intervención que pudiera comprometer la neutralidad norteamericana. Ningún episodio vino a turbar la calma, sólo continuaba latente la rivalidad entre ingleses y americanos los que aprovechaban todo incidente, aunque pequeño para demostrar ante nuestros ojos su respectiva superioridad. Habiendo exigido el Administrador de Aduanas el pago de derechos sobre los artículos de consumo del «Macedonian». Downes se dirigió al Director Supremo quejándose del mejor tratamiento que se daba a la «Andromaca», a la que no se cobraban estos impuestos. O'Higgins y Zenteno por decreto de 27 de Julio de 1820 extendieron a los americanos la mismas franquicias. (2)

Mientras tanto se preparaba sin desmayo la expedición libertadora, que los norteamericanos miraban como una empresa extraordinaria, atendiendo a los escasos medios que se disponían.

Las dificultades eran frecuentes. La competencia entre San Martín y Cochrane enconaba los ánimos de sus partidarios. Pero, la dignidad nacional fué puesta por encima de todas las rencillas y la expedición, en que se cifraban tantas esperanzas, fué por fin equipada. «Ciertamente, dice un testigo presencial, era un espectáculo imponente y tierno, ver cubierta la bahía de buques con bandera patriota, cuando anteriormente no entraba en ella sino a lo más un buque mercante al año, así como ver llegar diversos cuerpos, que venían de sus acantonamientos, tocando la música, por medio de una multitud llena de júbilo, que los bendecía y animaba, aproximarse por puntos diferentes a la costa y embarcarse en sus respectivos

---

(1) Downes al Secretario de Guerra, Valparaíso, Agosto 20, 1820; en Cruise.

(2) Cruise; Downes a O'Higgins; Zenteno a Downes. Julio 1820.

transportes en el mejor orden y sin que ocurriera ni una sola desgracia». (1).

Downes había, poco antes, visitado al Supremo Director para desearle un éxito rotundo en la empresa, anunciándole al mismo tiempo que por cortesía, la «Macedonian» iba a permanecer en Valparaíso hasta que llegaran noticias del Perú. (2) Muy pronto varió de parecer.

Apenas Lord Cochrane se había hecho a la mar, Downes elevó un memorial a O'Higgins en el cual pedía autorización para zarpar y preguntaba si habría inconveniente para su permanencia en Lima. Zenteno respondió rápidamente no encontrando ningún reparo al proyectado viaje.

Después de una breve estadía en el puerto de Coquimbo la «Macedonian» ancló en el Callao el 15 de Noviembre. Allí tuvieron las primeras noticias del apresamiento del bergantín americano «Canton». Downes indignado exigió al Vice-Almirante los motivos de la captura. Cochrane no tardó en contestar: «es la misma razón que la del bergantín americano» Montezuma» que fué condenado por actuar contrariamente a las leyes de las Naciones y la misma razón que el dinero apresado en la costa del Perú bajo una escolta de dragones españoles, bajo un salvoconducto español en que se establecía que dicho dinero se enviaba bajo cuenta y riesgo de súbditos españoles hasta que fueran embarcados a bordo del «Macedonian» por Elipaleth Smith respecto a cuya captura los diarios americanos se han pronunciado en la misma forma en que Ud. se ha formado su opinión.

«Le rogaría prohibiera todos los atentados contra las leyes de las naciones de parte de los ciudadanos americanos que trafican en el Pacífico y más en especial a los oficiales subalternos del «Macedonian» para evitar la repetición de esta conducta y los atentados que se realizan para proteger bajo banderas neutrales las propiedades de uno de los beligerantes». (3)

La cuestión de las presas marítimas dió origen a una serie de complicados incidentes, que enturbiaron las relaciones de Chile con las potencias extranjeras. En los comienzos estas cuestiones eran dirimidas por el Reglamento Provisional de

---

(1) Memorias del General Miller. II pág. 506. Edición Chilena, 1912.

(2) Downes a Secretario de Guerra. 22 de Agosto de 1820. En Cruise.

(3) Downes a Cochrane, Callao, Septiembre 15; Cochrane a Downes, Pisco, Septiembre 27, 1820; en Cruise.

Curso de 20 de Noviembre de 1817 cuya validez ha sido negada por algunos autores en virtud de que el Director Supremo que la promulgó (Cruz) no tenía facultades para dictar leyes y menos aún para derogar las existentes, por lo cual todos los casos debían haber sido resueltos por la Real Ordenanza de Corso de 2 de Junio de 1801; sin embargo, el Reglamento Provisional, apesar de su presumida inconstitucionalidad fué aplicado en diversas ocasiones, pero los continuos reclamos que recibía el Gobierno de Chile de parte de los extranjeros, especialmente de los norteamericanos, hicieron necesaria su modificación.

Por Decreto Supremo de 4 de Junio de 1818 y más tarde por el Senado-Consulta de 2 de Junio de 1821, se crearon tribunales especiales encargados de ventilar estos asuntos. (1)

Para establecer la legitimidad de la presa el Senado Consulta establecía tres instancias: 1.º un Tribunal de primera instancia que era el Tribunal de Valparaíso auxiliado por un Fiscal; 2.º el mismo Tribunal integrado por el Decano del Consulado y uno de sus contadores; la 3.ª y última instancia estaba a cargo del mismo Tribunal anterior aumentado por dos jueces letrados de nombramiento supremo.

Las primeras presas norteamericanas fueron el «Montezuma» y el «Pallas». El «Montezuma» fué apresado por la corbeta «Chacabuco» el 24 de Marzo de 1819 a la entrada del Callao. Traía de Río de Janeiro armas y otros artículos de guerra enviados por la Legación de España en el Brasil. Meses más tarde fué detenida la fragata «Pallas», que viajaba con licencia del Virrey. Mr. Henry Hill Vice-cónsul americano reclamó oficialmente de estas detenciones el 22 de Junio. El Ministro Zenteno envió los papeles al Tribunal de Presas para que se apurara la sentencia. Sólo en Enero de 1820 salió el fallo que legitimó el comiso de las naves.

Mientras se agitaban estas cuestiones, Downes, en vista de la actitud enérgica de Lord Cochrane comunicó estos sucesos al Secretario de Estado, aconsejándole la necesidad de mandar al Pacífico fuerzas marítimas superiores a las de la escuadra nacional. La «Macedonian» permaneció en el Callao lo que dió ocasión a los comerciantes norteamericanos para

---

(1) Sobre cuestión presas ver: Viel Cabero, obra citada págs. 253 y siguientes. Manuel Salas Lavaqui, «Estudio sobre las presas marítimas hechas por la armada de la República de Chile», Santiago, 1880; Barros Arana, ob. citada II, pág. 245. Sobre «Montezuma» Gaceta Ministerial, 26 de Julio de 1819.

que finiquitaran sus negocios y pusieran en salvo sus bienes a bordo de la nave de guerra». (1) Entre 200 y 300.000 dólares fueron trasladados a bordo, lo que anunciaba Downes al Departamento de Marina, agregando con orgullo: «Sólo la presencia de la «Macedonian» ha salvado, según mi opinión las pertenencias americanas en el puerto». (2)

Debido a su estacionamiento en el Perú la «Macedonian» fué testigo de uno de los episodios más brillantes de la campaña libertadora, la captura de la fragata «Esmeralda», en la propia bahía del Callao, gracias al atrevimiento y al arrojo de Lord Cochrane.

«Una hora de coraje y de resolución es cuanto se requiere de vosotros para triunfar» fueron las palabras del preclaro marino. Y en la noche del 6 de Noviembre de 1820 la bahía contemplaba los 14 botes que conducían a los 240 aguerridos La «Macedonian» estaba a la popa de la «Esmeralda», a un cable de distancia. Al este, a la misma distancia, se mecía la fragata inglesa «Hyperion». Por desperfectos en las boyas la «Macedonian» se había deslizado aproximándose al lugar del futuro combate. A las 12. 15 las lanchas patriotas acostaron la fragata americana dirigiéndose hacia el enemigo. «El combate fué corto pero severo. Lord Cochrane conducía personalmente la expedición y fué el primero en abordarla. Por la situación en que se encontraba dice el testigo presencial que la «Esmeralda» pudo ser apresada únicamente por uno para quien el miedo no existiera. La curiosidad nos tuvo todo el tiempo en suspenso. Oíamos el chasquido de las balas y los ayes de los heridos. Algunos proyectiles causaron averías en nuestro buque. La toma de la Esmeralda fué una obra maestra de Lord Cochrane y sus acompañantes». (3)

Downes entusiasmado por el éxito patriota escribía a San Martín: «Felicito a L. C. por la captura de la Esmeralda, jamás se ha ejecutado con más destreza una hazaña tan brillante». (4)

El entusiasmo de los norteamericanos por la causa americana les acarreó sinsabores. El populacho de Lima creyendo que los marinos de la «Macedonian» habían ayudado a Co-

(1) Ministerio de Marina. Corsos y Presas (1817-39) Archivo Nacional. Ministerio de Marina Copiador Correspondencia Oficial. II (1819-20).

(2) Downes a Secretario Thompson. Lima, Octubre 15, 1820 en Cruise.

(3) Sobre este episodio ver los relatos clásicos de Cochrane, Vicuña Mackenna. Utilizo por ser inédito la relación del Teniente Gaunt, ya citada.

(4) STEVENSON.

chane en su empresa, se levantó contra ellos. El bote del comando fué ametrallado al llegar a tierra y el buque mercante «Rampart» fué abordado. (1)

Pero este pretendido apoyo americano, esa creencia popular estaba lejos de los hechos. Muy pronto la conducta de Downes va a sobrepasar los límites de la estricta neutralidad. Ya en Agosto de 1820 había prestado asilo a bordo de su buque al Capitán del buque mercante «Warrior» y aun había gestionado el pago de ciertos fondos ante el Virrey. Esta nave había sido apresada por Lord Cochrane el 25 de dicho mes a la salida de Coquimbo, donde se encontraba cumpliendo un encargo del Virrey del Perú. Trataba de trasportar a las costas de Arauco al Comandante Pico con armas y municiones para auxiliar las guerrillas de Benavides. Cochrane, de acuerdo con San Martín, le quitó la tripulación distribuyéndola entre las naves expedicionarias. El buque fué enviado con rehenes a Valparaíso. La medida fué sancionada por oficio de 4 de Septiembre. El Capitán como hemos dicho se refugió en el «Macedonian». (2)

El Capitán Downes, dice Barros Arana, llevó su arrogancia hasta arrancar por la fuerza en los últimos días de 1820 un buque norteamericano conductor de armas para los realistas que había sido detenido cuando pretendía burlar el bloqueo del Callao, y que debía ser remitido a Valparaíso para ser juzgado por el Tribunal de Presas. San Martín dió cuenta de este hecho al Gobierno por oficio de 4 de Enero de 1821. Montteagudo quería establecer un tribunal de presas en cualquier punto del Perú. O'Higgins comprendiendo que con tribunal o sin él se repetirían tamaños abusos de fuerza se resignaba a tolerarlos como una dolorosa necesidad, esperando que el reconocimiento de nuestra independencia los haría cesar. Zenteno comunicaba a San Martín el asunto con las siguientes palabras: «Los oficios que V. E. que en copia incluye, relativos al atropellamiento y falta de consideración del Comandante Downes no pudieron ser leídos sin excitar en el ánimo del señor Director Supremo el sentimiento que merece una conducta ajena, que si es ajena a la neutralidad, no lo es menos de la

---

(1) BARROS ARANA parece dudar de este episodio. Tenemos copia de la correspondencia entre Downes y el Virrey con detalles sobre el asunto. Fechada Noviembre 10 y siguientes de 1820, en Cruise.

(2) BARROS ARANA, obra citada II, pág. 13, nota al pie.

deferencia que el Gobierno les dispensa en cualquiera materia». (1)

Este atentado, que estimulaba los procedimientos ilegítimos de otros traficantes, fué invocado por algunos de éstos como la regla de conducta que debía seguirse con las autoridades de Chile. Algunos llegaron a acercarse al Capitán Sheriff, Comandante de la fragata inglesa «Andromaca», quien se negó a emplear la fuerza, escribiéndoles una hermosa carta:

«Debe Ud. entender que como mis instrucciones particular y explícitamente me ordenan obrar con perfecta neutralidad no puede seguir la conducta del Capitán Downes y tomar por la fuerza los buques detenidos porque tal acto sería una declaración de hostilidades de mi parte contra el Gobierno de Chile que como potencia beligerante tiene derecho a embargar propiedad sospechosa, aunque esté bajo bandera neutral; y toda tentativa para impedir esto por la fuerza sería según derecho de gentes condenar en toda la nave como buena presa».

Downes zarpaba el 20 de Diciembre rumbo a Guayaquil en convoy las fragatas «Zephir» y «Panther» y los bergantines «Savage» y «Pallas». Frente a la isla de San Lorenzo se toparon con Lord Cochrane sin cambiar el menor saludo con la escuadra chilena. (2)

El 24 de Febrero estaban de vuelta en Coquimbo. Allí supieron la llegada de la fragata «Constellation» que venía a reemplazar a la «Macedonian» en el Pacífico. El 1.º de Marzo anclaban en Valparaíso.

## LA FRAGATA «CONSTELLATION» Y SU CAPITAN CHARLES S. RIDGELEY (3)

El 5 de Febrero de 1821 había llegado a nuestras costas después de 45 días de penosa navegación desde Río Janeiro, la fragata «Constellation» al mando del Capitán Charles S. Ridgeley.

El Vice-cónsul americano Mr. Henry Hill, que se apresta-

(1) BARROS ARANA, obra citada. 13 pág. 549.

(2) BARROS ARANA, obra citada extracto del «Times de Londres de 25 de Junio de 1821», la carta de Sheriff.

(3) Sobre la «Constellation»: M. S. Captain's Letters 1821, vols. 1, 2, 4, 5. Barros Arana, vol. 13, pág. 620.

ba para el retorno a su patria, y más tarde el propio Downes, lo informaron del estado de los asuntos de Chile. El cuadro que ellos le pintaban no era halagüeño, ni amable para nosotros. «El gobierno presenta caracteres despóticos, no hay nada que se asemeje a lo que nosotros llamamos Gobierno republicano». En cuanto a las maniobras de la escuadra veían en la actuación de Lord Cochrane el objetivo primordial de atacar a los norteamericanos. «Cochrane, sin discriminación, detiene a todos los barcos americanos que encuentra en la costa, les arrebató la tripulación para engrosar sus filas, se apodera de sus cargamentos, enviándolos a Valparaíso para ser juzgados». Ridgley en vista de estos informes urgía del Ministerio de Marina el envío de una corbeta de guerra que lo auxiliara en su crucero.

Desde el primer momento el Comandante americano continuó la política de Downes, no respetando las decisiones de nuestros Tribunales de Presas y protegiendo sin discriminación a sus connacionales, haciendo caso omiso de las instrucciones del Secretario de Marina que eran claras y precisas.

«Después de las instrucciones dadas a Ud. el 11 de Junio de 1820 y después de su alejamiento de los Estados Unidos la prensa americana ha anunciado que el Gobierno de Chile ha declarado el bloqueo de la costa total del Perú, sin tener nada que se asemeje a una fuerza capaz de mantenerlo. Aunque nuestro Gobierno no acepta, de acuerdo con el derecho de gentes, la validez de este bloqueo, ni la expulsión de nuestras naves de la costa o su captura legal por violación del bloqueo, sin embargo, la naturaleza de la controversia que se lleva a cabo en Sudamérica, que es por un lado la lucha por la libertad y la independencia, hace necesario de parte de los Estados Unidos evitar toda colisión con ellos o abstenerse de todo acto que tenga la apariencia o pueda prestarse a la suposición que nuestro Gobierno esté favoreciendo la causa de España. En este sentido Ud. deberá atenerse al espíritu de las instrucciones anteriores. Pero he creído necesario en el presente estado de la contienda aconsejarle que evite cualquier choque con la escuadra de Lord Cochrane y no dejar que ningún motivo, salvo la defensa de nuestra bandera, lo lleve a un conflicto con cualquiera de los buques bajo su comando». (1)

Estas recomendaciones encerraban una tolerancia mani-

---

(1) Navy Department a Ridgley. Washington, 22 de Marzo de 1821.



fiesta por nuestro destino histórico, pero por desgracia Ridgeley no se atuvo a ellas, dejándose arrastrar por sus pasiones y por su amistad con determinados comerciantes norte-americanos.

No habían transcurrido dos meses desde su llegada, cuando el Comandante americano creía necesario intervenir en la liberación de dos buques americanos detenidos en Coquimbo: el «Chesapeake» de Baltimore y el «Warrior» de New York. Ridgeley consiguió rescatar ambas naves, salvo un comiso de \$ 9000. oro. Además en vista de su estado les prestó auxilios necesarios para que continuaran viaje. (1)

Mientras tanto el Juez Prevost se veía confundido por las noticias que llegaban del sur de Chile. Aparte que los españoles eran todavía dueños del Archipiélago de Chiloé.

En la provincia de Concepción quedaban en pie las hordas de Benavides, que cometían sus depredaciones, y se preparaban para otra campaña.

Benavides, dice Barros Arana, había cambiado de táctica; el empecinado y cruel caudillo comprendiendo que no podía esperar refuerzos del Perú resolvió hacer la guerra marítima y molestar el comercio de las costas. Para secundar sus planes tenía la ayuda de Mateo Maineri un piloto genovés que después de las más extraordinarias aventuras había tomado servicio como piloto en las bandas de Benavides. Hombre grosero y codicioso, poseía en cambio una gran audacia y mucha práctica en la navegación, por haber servido como piloto de los buques mercantes que hacían el comercio de cabotaje. (2)

La serie de estas bárbaras hazañas comenzó con el asalto de la ballenera americana «Hero» procedente de Nantucket y comandada por el Capitán James Russel. El 24 de Febrero, después de haber obtenido del Pacífico un cargamento de 1.110 barriles de aceite, la fragata ancló en la isla de Santa María para hacer la aguada para el regreso. En la noche los secuaces de Benavides vinieron en sus botes desde la bahía de Arauco apoderándose de la nave y saqueando sus provisiones. Al día siguiente, atemorizados por la presencia de un buque, que creyeron patriota, cortaron los cables para vararlo, momento que aprovechó la tripulación americana para zarpar. Ocho marineros quedaron en rehenes. (3)

(1) Ridgeley al Secretario de Marina, Coquimbo 16 de Marzo de 1821.

(2) BARROS ARANA.

(3) Ridgeley a Secretario de Marina, Valparaíso, Marzo 7 de 1821. Capt. Letters.

El Gobierno de Chile, cuya escuadra estaba ocupada en las costas del Perú, comunicó este atropello a los navíos ingleses y americanos, quienes en un comienzo parecieron mirar con indiferencia este atentado criminal. La impunidad alentó al caudillo. La fragata inglesa «Perseverance» fué la nueva víctima. Su Capitán Clark fué atrocemente asesinado. Siguió la serie con el bergantín americano «Hersilia» comandado por el capitán James P. Sheffeld que había salido meses atrás de Stonington a la caza de lobos en las islas de South Shetland. En el mes de Mayo entraba el bergantín a la rada de Santa María continuando la cacería hasta completar trece mil pieles. El día 13 a las 7 de la tarde mientras estaban ocupados sacando las pieles se vieron rodeados por una turba de «banditti», quienes los amarraron apoderándose de la «Hersilia». Al día siguiente tomaron posesión del buque en nombre del Rey de España, izando en medio de gritos y clamores la bandera peninsular. Los tripulantes fueron conducidos a la costa de Arauco, al cuartel general.

Benavides ofreció comprar el bergantín siempre que se le aceptara papel moneda. En vista del rechazo se obligó a los marineros a ingresar en las milicias realistas. Algunos alcanzan a escapar.

El 14 de Junio Benavides alistó la «Hersilia» para un cruceo a Chiloé. En las inmediaciones de la isla fueron sorprendidos por un temporal que hizo zozobrar al navío. Sólo después de muchas peripecias lograron salvar sus vidas, siendo atendidos por los oficiales chilenos en Concepción.

El 7 de Julio el bergantín «Ocean» de 163 toneladas al mando de su Capitán William Morson, procedente de Río de Janeiro con un cargamento de armas y municiones para los realistas, se vió obligado a recalar en la isla de Santa María. En la noche fueron sorprendidos por 3 botes balleneros. La tripulación fué conducida a Arauco y las tropas de Benavides empezaron a descargar el navío. Pero en medio de la operación sobrevino una violenta tempestad que varó el «Ocean» en la playa. Más de 4.000 mosquetes, 3.000 espadas, 3.000 pistolas y un valioso cargamento quedaron abandonados. (1)

---

(1) Sobre «Hersilia». Protesta del Capitán Sheffield, Valparaíso, 24 de Septiembre de 1821 y Protesta Segundo de a bordo, 14 de Agosto; en M. S. Consular Letters. Valparaíso, I State Department. Washington. La narración del Cap. Sheffield fué incorporado por Cap. Edmund Fanning «Voyages Round the World» New York, 1833. Sobre «Ocean». Declaraciones de 9 marineros. M. S. Consular Letters, Valparaíso I.

Los reclamos de los fugitivos decidieron al Juez Prevost a requerir los servicios del Capitán Downes que se aprestaba en esa época para regresar a los Estados Unidos. El capitán americano rechazó la comisión, aunque estaba en su itinerario, aduciendo que sería «una pérdida de tiempo por cuanto había expirado el plazo de sus servicios, teniendo que zarpar el 18 para Río de Janeiro. Ridgeley que se encontraba en Coquimbo veía en esta conducta un flagrante abandono de sus deberes, cuya crítica, agregaba en su comunicación a Washington, no era él el encargado de hacerla. (1)

En vista de la negativa, la «Constellation» tuvo que desempeñar la labor tan urgentemente requerida por Prevost. No conociendo Ridgeley la lengua española y ajeno a la topografía del lugar, solicitó los servicios de Mr. Jeremías Robinson, el ya nombrado agente extra-oficial de los Estados Unidos, para que lo ayudara en el intercambio y facilitara su misión.

El 1.º de Abril zarpaba de Coquimbo la «Constellation», poniendo proa a Santa María. En las vecindades de la isla se toparon con una fragata ballenera. Ridgeley pensó aprovecharse de este buque para tenderles una celada a las tropas de Benavides. Con ese objeto trasbordó al ballenero un oficial con 20 hombres entre ellos Mr. Robinson, con orden de navegar hacia Arauco, demostrando ignorar lo sucedido. «Después de permanecer un día en la bahía de Arauco, esperando una visita de sus habitantes, sin que nadie se aproximara, dice un testigo, desembarcamos en el bote ballenero. Encontramos varada en la playa una fragata inglesa a la cual nos acercamos. El buque estaba abandonado y desmantelado. Ningún ser viviente había a bordo. De repente se abrió fuego en contra nuestra desde las rocas. Considerando esta descarga como una manifestación de los sentimientos hostiles de Benavides, hicimos saber a Ridgeley lo que pasaba, el cual creyó que la presencia de la fragata contribuiría a exasperar al caudillo, temiendo por la vida de los prisioneros, por lo cual decidió retirarse del sitio». (2) Como medida precautoria se informó a los balleneros del peligro que corrían al acercarse a la isla, transmitiendo esta noticia a todos los puntos de escala de los buques americanos.

---

(1) Ridgeley a Secretario de Marina, Coquimbo 16 Marzo 1821.

(2) M. S. Department of State. Special Agents. Jeremías Robinson a J. Q. Adams Coquimbo, Mayo 5 de 1821.

El día 18 llegaba la «Constellation» a Valparaíso. El 25 volvió a zarpar rumbo al Callao.

«La conducta de Ridgeley durante el bloqueo del Callao, dice Barros Arana, aunque menos violenta que la de Downes estaba inspirada por el mismo desdén hacia los nuevos estados de América. Apesar de las órdenes dadas por Cochrane para impedir toda comunicación entre los buques neutrales y la plaza bloqueada y transcritas al Comandante en los términos de la más esmerada cortesía, algunos botes seguían traficando en el puerto lo que obligó al Vice-almirante chileno a disparar un cañonazo a uno de ellos». (1)

Este buque era el «Galen» procedente de Río de Janeiro con un cargamento de harina, gin y mercaderías surtidas. El 4 de Mayo fué abordado por el «Valdivia», Capitán Cobbet quien lo envió prisionero al puerto de Ancón por su tentativa de quebrar el bloqueo. El «Galen» permaneció 50 días en este punto sin poder reunir su marinería dispersa. Uno de los botes fué cañoneado como previo aviso por un buque chileno.

Ridgeley protestó el 13 de Julio ante Cochrane sobre este insulto a la bandera norteamericana. El Vice-almirante contestó al día siguiente: «Ud. estaba en autos de la notificación del bloqueo y por lo tanto sabe que un bote aunque llevare flameando la bandera (el caso por lo demás es discutible en esta ocasión) no puede, apesar de esa bandera, cometer actos que son de por sí ilegales». (2)

Este no fué el único conflicto entre los oficiales. En junio del mismo año se produjo un nuevo incidente. La fragata «General Brown» aprovechando la obscuridad trató de escapar de la bahía llevando a bordo la fortuna personal del Virrey Pezuela y los bienes de diversos españoles. El Comandante Foster que tenía instrucciones precisas de Lord Cochrane lo detuvo en su fuga. Ridgeley alegaba en contra de la detención por cuanto «No había a bordo contrabando, ni objetos contrarios a las leyes sino únicamente personas». (3)

La «Constellation» en vista de la actitud firme del Vice-almirante chileno puso rumbo a Valparaíso para discutir directamente con las autoridades. Parte de las propiedades de Pezuela y de los españoles que algunos hacen subir a 1.600.000

(1) Barros Arana, obra citada.

(2) Ridgeley a Cochrane; Cochrane a Ridgeley. Callao, 13 Julio 1821.

(3) Correspondencia entre Ridgeley y Foster, Callao, 10 a 14 de Junio.

venía a bordo a cargo de Mr. John Hiffner, supercargo del «General Brown». (1)

Ridgeley, entre tanto, estaba sin noticias del desarrollo de las operaciones en el sur de Chile. Una nueva fragata americana la «Golconda», Capitán James Bennet, había sido apresada por Benavides mientras se surtía de agua en la isla de Santa María.

El cautiverio había sido de poca duración, muy luego los patriotas de Concepción lo habían rescatado. (2)

Antes de zarpar el Comandante Ridgeley había confiado al Capitán Basil Hall la defensa de los intereses americanos, en vista de la imposibilidad en que se encontraba. Al llegar a Valparaíso se dirigió cortésmente al marino inglés pidiéndole que le comunicara noticias sobre la jira. Hall le envió los fragmentos pertinentes del Diario de A bordo de la «Conway» lamentándose no haber podido libertar a los marinos apresados. (3) Junto con estas noticias le remitió una carta del Capitán del «Macedonian» un buque mercante que había zarpado de Boston en 1818 con destino al Pacífico en una jira de aventuras comerciales. Esta carta de Elifaleth Smith, fechada en Arequipa el 17 de Junio de 1821 dió ocasión a una de las más engorrosas reclamaciones de nuestra historia diplomática. Se trataba del secuestro hecho por las tropas chilenas en el valle de Sitana de una cantidad de dinero producto de la venta de las mercaderías que había traído la «Macedonian» de la China. No era el primer reclamo de E. Smith, ya en otra ocasión había solicitado la entrega del dinero secuestrado por Lord Cochrane a bordo de la fragata francesa la «Gazelle». Estas solicitudes fueron frecuentes y la mayor parte de las veces emprendidas por comerciantes inescrupulosos. Barros Arana explica de esta manera estos hechos «La apertura de los puertos de Chile al comercio de todas las naciones había atraído al país muchos extranjeros en su mayor parte ingleses y norteamericanos.

«Muchos de estos emigrantes, amigos leales en muchas ocasiones, prestaron en la medida de sus fuerzas útiles servicios, pero junto con ellos llegaban traficantes de otro orden, individuos inescrupulosos muchas veces contrabandistas des-

(1) Jeremías Robinson a J. Q. Adams, Valparaíso, Septiembre 17, 1821.

(2) Protesta del Capitán Bennet. Valparaíso, 7 de Enero de 1822. Consular Letter I. Departamento de Estado.

(3) Ridgeley a Hall; Hall a Ridgeley 29 y 30 de Octubre. Captain's L.

vergonzados que aprovechándose del desconcierto consiguiente a la situación porque atravesaba el país querían enriquecerse en corto tiempo sirviendo de agentes ora a los patriotas, ora a los realistas, vendiendo artículos de guerra a quien se los pagaba a mejor precio, provocando complicaciones con las autoridades que embarazaban el comercio ilícito, poniéndose bajo la protección respectiva de los buques de guerra de sus naciones respectivas para violar las leyes de los nuevos estados». (1)

Este juicio no lo podemos atribuir a algún exceso patriótico de Barros Arana siempre imparcial y ecuánime, la mayor parte de los diplomáticos norteamericanos coinciden en esta apreciación, Worthington, Prevost, Robinson. Entre las interesantes notas enviadas por este último a J. Q. Adams hay una que corrobora las apreciaciones citadas «Las circunstancias han generado un falso comercio en estas costas, debido a la codicia de algunos comerciantes americanos indignos de ese nombre y de la protección de las autoridades. Muchos de los buques que trafican en la costa están dedicados parcial o totalmente al contrabando, las mercaderías y el dinero son de uno de otro de los partidos en lucha encubiertos por ciudadanos americanos o documentos falsificados. Algunos de estos comerciantes están afiliados a un bando, otros con el contrario, algunos con ambos. La protección que les han prestado los oficiales de guerra tienden a sancionar así el contrabando y a legalizar la falsía y la corrupción. Los beneficios de este comercio no alcanzaran nunca a los Estados Unidos y sólo beneficiará a algunos particulares. Este comercio es clandestino y las personas que intervienen en él pueden ser tachados con pocas excepciones de contrabandistas. Sin embargo, han encontrado la protección de algunos oficiales de marina que no han vacilado en sacrificar sus deberes públicos por sus intereses pecuniarios privados. Entre estos buques se pueden enumerar: Fragata «Beaver» de N. York; bergantín «Canton» de Sa-

(1) El asunto del «Macedonian» ha dado origen a una inmensa literatura. Los documentos esenciales han sido recopilados por Chile en «Pieces Principales de la Correspondence échangée entre les Ministres du Chili et des Etats Unis» Bruxelles, 1861. Obra de nuestro gran Ministro Diplomático don Manuel Carvallo; por los Estados Unidos en «Proceeds of the Seizure of the cargo of the Brig «Macedonian». 1858 Washington. Buena relación en John Basset Moore Historu and Digest of International Arbitration to which the U. S. has been a party Washington 1898 y Memorias del Ministerio de Relaciones, años. En 1858 el asunto fué decidido por el arbitraje del Rey de Bélgica, fallo salomónico que contentó las dos partes.

lem; bergantín «Macedonian» de Boston; «Ellen Mary» de Gloucester; «Dos Catalinas» de Providencia; el «Flying Ship» y otros, estos buques han prostituído la bandera y el carácter nacional». (1)

Ridgeley se hizo el portavoz de las reclamaciones de Elipaleth Smith, pero queriendo respetar las atribuciones del representante civil el Juez Prevost consultó con él el caso:

«Señor: El objeto principal de mi viaje a Chile ha sido el de pedir a este Gobierno la entrega de un grupo de marineros, todos americanos que navegan bajo bandera americana que actualmente están injustamente prisioneros en el escuadrón chileno que bloquea el Callao.

Además de los marineros tienen en su poder una gran cantidad de especies que según creo han sido tomadas ilegalmente por la escuadra y sobre lo cual tengo los documentos que prueban esta creencia. Espero que estos documentos en caso que se haga un reclamo obtengan su restauración. Como mis instrucciones me indican que en todos los casos difíciles me dirija a Ud. para obtener consejo e informaciones y demás representantes acreditados...

Prevost contestó al día siguiente: «La nota que me envié la noche pasada me ha causado profunda pena. Creo que el objetivo de ambas misiones es la de promover las mejores relaciones entre los respectivos Gobiernos».

Ridgeley, furioso ante la actitud conciliante de Prevost, escribía quejoso al Secretario de Marina: «Creía tener razón para pensar que mis peticiones hubieran sido atendidas con éxito con la asistencia de Prevost. Ud. observará por mi carta el interés que yo demostraba en la cuestión y tal vez Ud. pueda encontrar excusas a la respuesta que recibí». (2)

Apesar de las recomendaciones el Comandante continuó la gestión, trasladándose con dicho objeto a Santiago.

El 11 de Octubre llamaba la atención de O'Higgins con una nota en que exigía reparaciones por la detención de la tripulación del «Galen», insistía sobre el asunto de E. Smith e inquiría sobre la suerte de un desertor del «Macedonian». Don Joaquín de Echeverría contestó el 17 enviándole una mi-

(1) Jeremías Robinson a J. Q. Adams. Santiago, 8 de Octubre de 1821 M. S. Special Agents. Departamento de Estado.

(2) La correspondencia entre Ridgeley se encuentra en Captains Letters v. 1821, también en Special Agents Prevost en el Departamento de Estado.

siva para Lord Cochrane en que se recomendaba la entrega de los marineros. En cuanto a la cuestión de Smith los documentos habían sido enviados al Tribunal de Presas para que ellos decidieran en última instancia la justicia del reclamo.

Este cambio de notas fué la última gestión contemporánea. Veinte y dos años más tarde fué renovada por el Gobierno de los Estados Unidos como dejamos dicho al pie.

La «Constellation» prestó en esta época un señalado servicio a las autoridades de Chile, en lo tocante a la pacificación de la Isla de Juan Fernández. El 9 de Octubre de 1821 ancló en Valparaíso la fragata ballenera «Persina» y «Capitán Cross» Traía la noticia de la sublevación de los penados a consecuencia de la conducta sanguinaria del Gobernador don Mariano Palacios. Los rebeldes habían atacado el navío y quedaban en la isla en calidad de rehenes el piloto Coffin y más de 6 marineros. Gracias a la celeridad y a la astucia de su Capitán pudo la «Persia» escapar al ataque.

No pasaron muchos días antes que se supieran nuevas depredaciones de los confinados. Siguiendo los consejos de Mr. Coffin y del jefe del motín Mr. Brandt los sublevados se apoderaron de la barca del Gobernador dirigiéndose a Más Afuera donde continuamente se avistaban navíos balleneros. El 14 de Octubre los presidiarios abordaron a la fragata norteamericana «Washington» cuyo Capitán, Rueben Swain, pareció en un principio obedecer los dictados de sus asaltantes. Aprovechando más tarde un descuido apresó a sus captores, matando en la refriega a los caudillos Ovalle y Mateo.

La «Washington» llegó el 20 de Octubre a Valparaíso trayendo consigo el resto de los prisioneros y a los marineros de la «Persina».

En vista de la repetición de estas hazañas el Gobierno decidió el envío de un refuerzo de línea para restablecer la autoridad. No pudiendo disponer de ninguna nave por cuanto el «Chacabuco» había partido recientemente al sur a cooperar en la lucha contra Benavides y habiendo fracasado el equipo de la goleta «Fortuna»; O'Higgins aceptó la oferta del Capitán Ridgeley quien en vista de tratarse de ataques contra sus ciudadanos y de actividades que ponían en peligro una rama fructífera del comercio americano, se había adelantado a ponerse a disposición del Gobierno. El 4 de Noviembre partió la «Constellation» a Juan Fernández, reponiendo al Goberna-



dor y restableciendo el orden. Su jira había terminado, la «Franklin estaba por llegar. (1)

## LA «ESTACION DEL PACIFICO»

Los intereses comerciales de los Estados Unidos en las costas del Pacífico habían aumentado rápidamente. Las especulaciones ocasionales de los navegantes aventureros se iban transformando en empresas permanentes y las grandes firmas importadoras de América: J. J. Astor de New York, Perkins de Boston, Stephen Girard de Philadelphia, Bryant y Sturgis de Boston, Carrington de Providence, etc., empezaron a consignar sus mercaderías a sus agentes ultramarinos o a reputadas casas criollas. Así nacieron los primeros consorcios que como Mac-Call, Alsop y Wetmore, Loring, etc. representaban en Chile y el Perú la industria americana y sus intereses navieros.

La apertura del Perú al comercio internacional dió energías nuevas a estos comerciantes, ofreciéndoles un mercado de gran poder adquisitivo. El Pacífico cobraba de esta manera un desarrollo imprevisto: los rápidos veleros de Baltimore, Boston, Nantucket, Providence y New York lo cruzaban en todas direcciones, enrolados en alguno de los cinco canales de la actividad comercial del océano. O bien acostaban las islas de Hawai en busca del sándalo para las transacciones orientales; o se dirigían al noroeste a caza de pieles de nutrias para trocarlas por productos asiáticos en Canton; otros caleteaban en la costa de Chile, Perú, Méjico y California disponiendo de sus artículos manufacturados y atesorando oro y plata para el cargamento del retorno; algunos permanecían continuamente entre las islas polinésicas arriesgando su vida entre los naturales; por último las fragatas balleneras de Nantucket y New Bedford perseguían los grandes cetáceos en sus bancos móviles.

Estas múltiples razones determinaron la creación de una

---

(1) La documentación sobre este episodio se encuentra en Capitanía General, Vol. 1957 y en Copiador de Correspondencia del Ministerio de Marina; don Benjamín Vicuña los aprovechó en su «Juan Fernández» (1883) cap. XXII, Barros Arana ha corregido algunos detalles en su Historia General.

base de estacionamiento para las naves de la marina de guerra de los Estados Unidos. Fué el Comodoro Charles S. Stewart el encargado de realizar esta idea. Valparaíso y el Callao fueron, por su situación e importancia, los puntos escogidos.

El 5 de Febrero de 1822, después de una breve estadía en la isla de Juan Fernández, llegaba a nuestro principal centro marítimo, la fragata «Franklin» al mando del Comodoro Stewart, a sus órdenes venía la «Dolphin» navío más pequeño y más veloz, encargado de las acciones rápidas y de cumplir las determinaciones del Comando, mientras éste permanecía en la estación.

Las primeras medidas que tomó el Capitán Stewart, siguiendo las instrucciones del Ministerio, fueron las de ordenar a la «Dolphin» que cruzara las costas de Concepción para establecer si existía a la sazón algún peligro para los navíos americanos. Aunque hacía poco las huestes de Benavides habían sido exterminadas, el Capitán Conner, obedeciendo la consigna, recorrió las costas de Arauco. En la isla de Santa María encontró un grupo de loberos, los últimos representantes de esta industria que fuera uno de los primeros vínculos comerciales entre Chile y los Estados Unidos. Allí estaban los bergantines «Alabama» y «Frederick de Stonington», la metrópolis de esta actividad; el «Sloop Hero» y el «Wasp» de Boston; «todos ocupados en la matanza de lobos que son muy abundantes en esas islas y en los territorios adyacentes». (1)

Reinaba tranquilidad perfecta en la costa. Los patriotas dominaban por completo la región. «Nuestros loberos están en perfecta seguridad en la isla, eran los términos en que Conner daba cuenta de su cometido».

Con Stewart se cierra la serie de oficiales de guerra americanos cuya actuación diera origen a complicaciones internacionales como las que hemos hecho mención en este estudio. Por fortuna, el campo de sus operaciones fué el Perú donde las autoridades tuvieron que soportar una serie de vejámenes que terminaron en una acusación formal ante el Gobierno de

---

(1) Sobre la jira de Stewart hay abundante material: M. S. Cruise of U. S. Franklin 1821-24. Un vol. de correspondencia. Navy Department. M. S. Lt. Hammersley Journal of the «Franklin», Library of Congress. M. S. Franklin Cruise in the Pacific». Anónimo atribuido falsamente a Jeremías Robinson, el autor es Mr. Crosby como se desprende de la correspondencia de J. B. Prevost y una larga e interesante carta de Ricardo Alsop a Robinson fechada en Lima, el 1.º de Septiembre de 1823. En Robinson Papers. Library of Congress. American State Papers Vol. II Naval Affairs Washington, 1860 contienen la acusación y el juicio de Stewart a pedido del Gobierno del Perú.

los Estados Unidos. Frente a él se colocó, como en ocasiones anteriores, el representante americano Mr. J. B. Prevost que denunció su conducta, enviando al Ministerio los papeles acusadores.

Stewart fué, sin embargo, absuelto por la Corte Marcial. Prevost acusado a su vez de parcialidad hacia los patriotas fué relevado de su puesto, a raíz de estas incidencias, 1824. (1)

Stewart protegió hasta lo superlativo las especulaciones comerciales de algunos compatriotas, los que bajo el pretexto de llevar armas para California y la isla Hawai, surtían de aprestos bélicos a los españoles. La «Perla» y el «Canton», se hicieron notorios en nuestras costas. Entre estos comerciantes ninguno más discutido que el famoso Elifaleth Smith, que era al decir de San Martín el hombre que más daño había hecho a la causa de la libertad.

Ligado por una amistad antigua con Stewart en cuya compañía habían emprendido algunas operaciones en España, Smith tuvo una «influencia maligna sobre el Capitán americano y su talento extraordinario le supo infiltrar ciertas ideas que fueron nefastas en sus relaciones con los patriotas. (2)

En Chile la «Franklin» estuvo tranquilamente en nuestras costas, estacionada en Valparaíso y realizando continuas jiras a intermedios y al Callao. Con la partida de la «Constellation» el 27 de Mayo de 1822 compartió con la «Dolphin» la defensa de los intereses americanos.

## EL RECONOCIMIENTO DE LA INDEPENDENCIA DE CHILE

El reconocimiento de la Independencia de Chile por el Presidente Monroe y más aún el nombramiento de Mr. Herman Allen como Ministro Plenipotenciario ante el Gobierno de Chile tuvieron una influencia decisiva en las relaciones chileno-americanas.

La llegada de este personaje venía a poner término a la política indecisa de los Estados Unidos y sus declaraciones demostraban el interés que había por terminar las disputas pendientes y asentar sobre bases más sólidas la amistad.

---

(1) American States Papers.

(2) «Franklin» Cruise in the Pacific.

Influyó notablemente en el giro del asunto la suspensión de las hostilidades en el Pacífico las que habían dado origen a los diversos conflictos, provocados por el choque de interpretaciones en materia de bloqueo, contrabando y presas marítimas. Apesar que esos años marcan el decenio de nuestra anarquía política, las naves americanas cumplieron celosamente sus deberes, sin ninguna intervención molesta, sin arbitrariedades de ninguna clase granjeándose todo el aprecio de nuestras autoridades.

El 15 de Enero de 1824 zarpaba de los Estados Unidos la fragata «Unites States», encargada de relevar a Stewart en el Pacífico. La insignia del Comando estaba entregada al Comodoro Isaac Hull, uno de los héroes más notables de la marina norteamericana. Bajo sus órdenes se ponía la fragata «Peacock» al mando del Capitán J. ap. Catesby Jones. A bordo venía también el ya nombrado Ministro Mr. Heman Allen, natural de Vermont en Virginia.

Las instrucciones que había recibido se amoldaban a la nueva situación, creada por el reconocimiento de la independencia y daban la pauta a que debían ceñirse los comandos.

«Nuestras relaciones con los Gobiernos de Chile y el Perú han tenido hasta el momento un carácter amistoso y es el firme deseo de nuestro Gobierno mantener y acrecentar esta cordialidad. Su conducta debe pues ajustarse en todas ocasiones a este espíritu y al mismo tiempo debe defender a nuestros conciudadanos y sus intereses. Debe mantener constantes y amistosas relaciones con el Ministro en Chile y con nuestro Agente en el Perú Mr. J. B. Prevost. Se le insiste especialmente en este punto porque desgraciadamente han ocurrido repetidos incidentes entre nuestros agentes y los oficiales de guerra en ese comando, lo que se teme haya acarreado desprestigio a nuestro carácter nacional y a nuestros intereses. También han llegado reclamos tanto oficiales como particulares que nuestros buques han prestado inadecuada protección al comercio ilegítimo ayudando a nuestros connacionales a violar las leyes respectivas. Se cree y se espera que estas reclamaciones no tengan base suficiente pero sin embargo, dan razones para la iniciación de un proceso sobre la conducta de esos oficiales. Por eso se insiste ante Ud. que guarde la circunspección más extrema para prevenir que nuestra bandera sea maculada por cualquiera incorrección de ese género. Nuestros buques no pueden, ni deben usarse en aventuras comerciales,

sólo pueden admitir a bordo especies y otros artículos que sean de connacionales y para el acarreo entre puerto sin violar ninguna ley de esos países.

También puede traer especies a los Estados Unidos, pero se le prohíbe estrictamente todo anuncio público en dicho sentido, se han hecho tantos reclamos sobre esta materia que Ud. debe abstenerse de toda acción que pudiera despertar comentarios ingratos. Debe al mismo tiempo llevar cuidadosamente la cuenta de todas estas operaciones para estar en situación de contestar a las personas de esta repartición o del Departamento de Estado sobre todos los artículos transportados, las circunstancias, los términos y las condiciones en que se hicieron». (1)

Este heroico marino cumplió celosamente las instrucciones recibidas. Desde su llegada a Chile el 1.º de Abril de 1824 hasta su vuelta a los Estados Unidos en Agosto de 1827, ni el más leve incidente perturbó la tranquilidad internacional, dando muestras en todas las ocasiones de caballerosidad y gentileza, de respeto hacia nuestras instituciones, de interés por nuestro desarrollo republicano.

Acompañado de la «Dolphin» que había permanecido en este país y junto con la «Peacock», Capitán Casteby Jones, protegieron ampliamente el comercio de sus compatriotas y estudiaron los recursos del Pacífico, las necesidades de la navegación, enviando interesantes informes sobre asuntos económicos que ponen de manifiesto la importancia que comenzaban a tomar nuestras costas en el giro de los negocios. (2)

Durante su permanencia fueron testigos de varios episodios decisivos en nuestra historia. Contemplaron la toma del «Asia» y el «Aquiles» con lo que terminaba la flota española en el Pacífico; anunciaron a Washington la caída de Chilóé con las siguientes palabras: «La guerra entre la madre patria y sus colonias puede considerarse como terminada». (3)

Con orgullo pudieron afirmar en las postrimerías de su misión que «el comercio legítimo entre Chile y los Estados Unidos se llevaba a cabo sin ninguna interrupción y que no había razones para pronosticar un cambio adverso». (4)

(1) Navy Department to Isaac Hull. 23 Mayo 1825. Offices of Ship of War. N.º 16.

(2) Merece citarse entre estos estudios el que realizó el Capitan de la «Peacock» «An inquiry into the nature, extent of the commerce of the U. S. with the South Sea Island...» M. S. Navy Department, que utilizo.

(3) Hull a Secretario Chorrillos Agis. 1. 1825 en Capt. Letters V. 1825.

(4) Jones a Secretario. Callao Feb. 28, 1826. Master's Letters 1-26.

Algunos datos extractados de sus prolijas estadísticas permiten calcular el monto de este comercio. De Marzo de 1824 a Diciembre de 1825 el Comodoro Hull abordó más de 36 veleros norteamericanos frente a la costa de Chile; tomó como flete a bordo de la «United States» más de 100.000 pesos oro, mientras que la «Peacock» recogía en 1825, \$ 102. 725, cantidades confiadas por los residentes americanos para ser conducidas a su país natal. (1)

La nueva política inaugurada por el Presidente Monroe surtía efecto sin recurrir a las amenazas, sin bravatas, sin emplear más fuerzas que el acatamiento de las leyes y de las instrucciones.

Poco antes del regreso de la «United States», llegaron a Valparaíso en reemplazo de Hull, las naves de guerra comandadas por el Capitán Jacob Jones, que se había hecho cargo de las fuerzas navales del Pacífico en Diciembre de 1826. La fragata «Brandywine» era el buque insignia. La «Vincennes» a cargo del Capitán N. Carter debía secundarlo en sus operaciones. (2)

En los primeros días de 1827 aparecieron ambas unidades en Valparaíso. Una desilusión embargó a los marineros al contemplar la modesta apariencia de nuestro emporio comercial, pero «el clima, la suavidad y cortesía de los habitantes, la amplia y generosa hospitalidad triunfaron muy pronto sobre ellos. «Todos nosotros, dice uno de los oficiales, tomamos un gran cariño a este lugar y a sus habitantes, abandonando Valparaíso con gran pesar».

La «Brandywine» permaneció en Chile esperando la llegada del Comodoro Hull. Jacob Jones estaba muy complacido de su permanencia, informando a su patria con estas palabras que reflejaban la caótica situación chilena «El país y su Gobierno (si hay alguno) está tranquilo. Cada cual entregado a sus quehaceres sin temor a posibles complicaciones y aunque todos están de acuerdo que no hay una Constitución en el país y no hay dinero en las arcas fiscales, nadie cree que estas causas puedan producir alteraciones».

Mientras tanto la «Vincennes» se encargaba de recorrer los demás puertos, realizando una jira por Coquimbo, Talca-

---

(1) Extractado de Captains Letters 1825. Vol. 9; Jan-Dec. 1826; Capt. Letters 1827.

(2) Sobre Jones: M. S. Captain's Letters. 1826; 1827; 1828; Lt. Thomas A. Dornin «Journal» Navy Department.

huano y Juan Fernández, resortes principales de la pesca de ballenas.

El relevo de las fuerzas navales se llevó a efecto en adelante sin ninguna tropiezo. Los buques iban y venían sin que su llegada o su partida causara mayor alteración, salvo nuevas recepciones y banquetes que renovaban la cordialidad.

El 20 de Abril de 1829 el Capitán C. C. B. Thompson a bordo de la «Guerriere» se hacía cargo de la estación. Tenía las mismas instrucciones que sus predecesores, salvo que se hacía en ellas referencias a una posible guerra en las costas de Sud América, encarándose el asunto en los siguientes términos: «Ambos beligerantes tienen iguales títulos y derechos debiendo Ud. abstenerse de todo acto que pudiera comprometer nuestro carácter neutral». (1)

Thompson oyó hablar en el Callao de las disensiones políticas en Chile a raíz de la carta fundamental de 1828 y de la lucha civil entre Prieto y Freire, dirigiéndose rápidamente a Valparaíso «para proteger los intereses de sus conciudadanos siempre expuestos, durante estos momentos críticos, a las depredaciones de la multitud». (2) La «Guerriere» permaneció en ese puerto durante las agitaciones que precedieron y siguieron a la batalla de Lircay.

En Julio de 1831 volvió a Chile el Comodoro John Downes cuya primera actuación ya hemos referido. Venía a bordo de la fragata «Potomac» en convoy con el «Falmouth», Capitán F. H. Gregory y el «Farfield», Capitán G. A. Valette, traía en calidad de oficial a don Pedro Valdez Carrera, el sobrino del General Carrera que el bravo Porter había colocado en la marina noteamericana. Valdez Carrera, enfermo de cierto cuidado permaneció en Chile, ingresando más tarde a nuestra escuadra nacional. (3)

Downes estudió en especial la importancia del Pacífico para el comercio americano, desarrollando sus ideas en una interesante carta al Secretario de Marina, «todo conspira, decía en uno de los párrafos, a dar a este océano un lugar preponderante. Nuestras batallas futuras van a pelearse en este

(1) Sobre la «Guerriere» Captain's Letters. 1829, 30, 31.

(2) Thompson a Secretario. Valparaíso 29 de Diciembre 1829 en C. Leter.

(3) Sobre Downes: Captains Letters. 1831. 32, 33, 34.

Downes a Secretario, Valparaíso, 18 de Marzo de 1833; Valdés a Downes. San Miguel, 28 de Mayo de 1833.

teatro, por cuanto estamos adquiriendo en estas costas una situación comercial de primer orden». (1)

Antes de salir de los Estados Unidos Downes había recibido encargo de proteger al bergantín americano «Anawan», que al mando del Capitán Nathaniel Brown Palmer realizaba una expedición científica en el Pacífico. Se sabía que el «Anawan» había sido víctima de un atentado criminal, durante el motín de los presidiarios de Juan Fernández ocurrido en Diciembre de 1831. A su llegada destacó el «Plymouth», para que saliera en su busca, pero lo encontraron tranquilamente en el Callao donde Palmer les contó su odisea: «En compañía del bergantín «Seraph», comandado por el Capitán Benjamín Penderleton, habían llegado a Staten Land, el 22 de Enero de 1830. Después de muchos padecimientos en las regiones heladas del sur y en vista del amotinamiento de los marineros, resolvieron dirigirse a las costas de Chile, donde Palmer entregó al Cónsul americano en Valparaíso a los descontentos. Siguiéron luego al sur, a las costas de la Araucanía donde el 22 de Julio desembarcaron a Mr. Reynolds y a Mr. Watson, miembros de nuestro cuerpo científico, «con la intención de penetrar al territorio araucano y entrar en relaciones amistosas con los cabecillas de esta noble y belicosa nación.» Como seguía el descontento a bordo, el «Anawan» enderezó más tarde rumbo al norte llegando a las inmediaciones de Juan Fernández en Diciembre de 1831. Un bergantín chileno les avisó que los presidiarios se habían escapado, Palmer con muchas precauciones bajó a tierra donde fué tomado prisionero. Los amotinados reunidos en consejo querían matarlo, pero encontró entre ellos a un masón que le salvó la vida. El «Anawan» quedó en manos de los convictos que los obligaron a trasladarlos a la costa desembarcándolos en las costas de Copiapó donde se desbandaron. Palmer continuó su jira por la costa del Perú, hasta encontrar al Plymouth. (2)

Downes fué reemplazado por el Capitán A. S. Wadsworth

---

(1) Valparaíso 18 de Mayo de 1833.

(2) Esta insurrección ha sido relatada por Vicuña Mackenna en «Juan Fernández», pág. 497 y siguientes y por Barros Arana, Historia General, vol. 16, pág. 86 y siguientes. Ambos se refieren únicamente al apresamiento del bergantín «Maria Stononington». Ver J. R. Spears Captain Nathaniel B. Palmer, New York, 1922, págs. 130-146 basado en dos testigos contemporáneos Hubbard y Bush seguramente artículos de periódicos que no he podido encontrar. Los detalles sobre esta expedición científica se encuentran en el libro citado y el informe en E. Fanning «Voyages round the world» 1837. New York. Esta expedición fué causa directa del famoso viaje del teniente Wilkes.



al mando del «Vincennes» y el «Fairfield», buques que permanecieron la mayor parte del tiempo en la costa del Perú, durante los acontecimientos políticos que llevaron a la destrucción de Salaverry. (1)

Por esta razón Wadsworth estuvo presente durante la iniciación del conflicto entre Chile y la Confederación Perú-boliviana. Había llegado poco después de la partida de la expedición de Freire en los buques equipados por el Gobierno del Perú bajo el pretexto de propósitos comerciales. A pesar de la indignación que causó esta actitud, no creía en la guerra, aunque muy luego hubo de convencerse que la política de Portales estaba encaminada directamente en contra de los propósitos del General Santa Cruz. Aunque las hostilidades no habían comenzado oficialmente, presenció la llegada de don Victorino Garrido y el apresamiento de la escuadra peruana. Las consecuencias no se dejaron esperar, aun cuando órdenes imperiosas del Gobierno lo obligaban a abandonar la costa, el mismo las preveía en informe al Secretario de Marina: «Obedeciendo sus instrucciones debo abandonar esta plaza antes del 15 de Enero, es algo infortunado por cuanto debo abandonar la costa antes de la llegada del «Columbia y cuando se espera de un momento a otro la declaración de guerra de parte de Chile lo que necesariamente implica el bloqueo de la costa. Los comerciantes americanos me han pedido urgentemente que demore mi viaje, pero por desgracia no he podido convencer a la marinería que permanezca y tampoco he podido juntar una nueva tripulación».

Cuando Wadsworth se alejó de Sudamérica los comerciantes atemorizados por las posibles hostilidades solicitaron del Capitán E. P. Kennedy que asumiera el comando de las fuerzas navales.

Muy luego llegaba, sin embargo, el reemplazante en la persona del Comodoro H. E. Ballard a bordo del «North Carolina» que por primera vez utilizó en su viaje a Chile la vía marítima del estrecho de Magallanes.

La actitud que debía adoptar Ballard durante la contienda la definía en una carta al secretario de guerra: «Mi actitud es clara y no la cambiaré, es decir, mantendré la más estricta neutralidad y evitaré por todos los medios en mi poder cualquiera ofensa a las partidos en lucha. También mi determina-

---

(1) Sobre Wadsworth, Captain Letters. 1834, 1835, 1837. Navy Department.

ción está fijada, en no permitir ninguna captura de buques americanos, salvo los casos bien establecidos y contemplados en las leyes generales del bloqueo, es decir, cuando haya una fuerza competente y un aviso previo de la determinación». (1)

Ballard permaneció durante las primeras operaciones del ejército chileno y siempre creyó en el triunfo de Santa Cruz, pensando que las tropas de Blanco Encalada iban a ser masacradas al primer desembarco. (2) En Noviembre de 1837 enviaba una copia del Tratado de Paucarpata al Ministerio de Marina, «La generosidad y elevación de miras del Protector Santa Cruz por su actitud ante un enemigo en sus manos». Lo único que no aprobaba era el artículo 13 que señalaba únicamente a Inglaterra como arbitro para garantizar el Tratado.

Al llegar a Valparaíso se encontró con la noticia del repudio del Tratado por parte de Chile. El 2 de Marzo de 1839 el «Boxer» llegaba del Perú trayendo la noticia de la victoria de Yungay y la completa derrota de las fuerzas de Santa Cruz. Sus predicciones habían sido engañosas. (3)

Aquí se detiene nuestro estudio. Antes de terminar nos referiremos al aspecto económico de estos cruceros. Los buques no sólo protegían el comercio sino que sus gastos costeados por letras y documentos pagaderos en Washington arrojaron al mercado de la época un medio de intercambio para las operaciones lejanas. Las primeras especulaciones de cobre entre Chile y la India fueron financiadas por el dinero que invirtió en Chile el Comandante Porter. (4)

Una ligera reseña de estos gastos muestran la importancia que tuvo para nuestros comerciantes la visita de estos buques. La estadía de la «Ontario» representó un total de más de \$ 24.000; la «Macedonian» más de \$ 134.000; la «Constellation» más de \$ 73.000; la «Franklin» más de \$ 60.000. El agente de la marina norteamericana en Valparaíso descontó durante los años de su ejercicio (\$ 822-23) cerca de \$ 200.000 que fueron invertidos en el pago de víveres, de sueldos de oficiales y tripulación, parte de la cual seguramente pasó a tonificar nuestro mercado. (5)

(1) Ballard al Secretary. Callao, Junio 27, 1837.

(2) Ballard al Secretary. Nov. 29 y Dec. 1.º de 1837. Capt. Letters.

(3) Sobre Ballard: Captains Letters. 1837, 1838. 1839.

(4) Instrucciones de Perkins y Bryant Stungis a Samuel Hill. 24 de Marzo de 1815. Perkins Papers. Massachusetts Historical Society. Boston.

(5) Extractados de American State Papers. 1824. L8th Cong. Ist Ss. N.º 147.

Así de esta manera la actuación de los oficiales de guerra que hemos estudiado, tuvo para nosotros un triple aspecto: dieron a conocer nuestro país en el extranjero, permitieron el desarrollo del tráfico norteamericano en el Pacífico, y aportaron un medio de intercambio en las transacciones comerciales.