

LAS OPERACIONES NAVALES DE LA EXPEDICIÓN LIBERTADORA VISTAS POR GUILLERMO MILLER Y OTROS SÚBDITOS BRITÁNICOS¹

Michel Laguerre Kleimann

RESUMEN

El presente artículo abordará la visión perennizada en las Memorias y Diarios de tres británicos que participaron en las luchas por la independencia del Perú. Sus anotaciones permiten conocer el pulso del día a día, así como los recuerdos y apreciaciones que quedaron marcados en las retinas de quienes vivieron de manera directa la aproximación naval del esfuerzo libertador. El presente trabajo se enfocará en el ámbito naval de la Expedición Libertadora y su importancia para el objetivo de liberar al Perú, logro que aseguraría las victorias ya alcanzadas en las Provincias Unidas del Río de la Plata y Chile.

Palabras claves: Paroissien, Miller, Stevenson, Independencia, Marina

ABSTRACT

Based on the Memories and Diaries of three British citizens, this article addresses the view of those who participated in the battles for the independence of Peru. These entries allow us to reconstruct the daily events, as well as have a glimpse of the memories and assessments that were ingrained in the retina of those who experienced directly the naval efforts of the independence. The focus is in the naval expeditions and their importance in their aim to free Peru from Spain, which would seal the independence of the whole continent, already achieved in Rio de la Plata and Chile.

Keywords: Paroissien, Miller, Stevenson, Independence, Navy.

¹ El presente escrito es una presentación dada durante el X Coloquio Internacional “Hacia el Bicentenario de la independencia del Perú” que se llevó a cabo en el Instituto Riva-Agüero entre el 5 y el 7 de noviembre del 2018.

Recibido: 7 de abril, 2021

Aceptado: 27 de abril, 2021

Introducción

Para alcanzar la victoria en las guerras por la independencia, se tuvo que aprender de la realidad, ventajas y desventajas que la geografía presentaba ante los afanes patriotas. El camino a través del Alto Perú se cerraba ante la dura defensa realista que ganó posiciones desde los inicios de la década de 1810 gracias a la hábil y tenaz conducción del brigadier arequipeño José Manuel de Goyeneche, primer Conde de Guaqui. De este modo, sólo quedaba una ruta para ejecutar los planes libertadores: el mar. La victoria final se logró gracias a la proyección del poder a tierra, logrado a través de la movilidad y flexibilidad de la fuerza naval, que, al arrebatarse el control del mar a la armada realista, obtuvo la libertad de acción para dictar condiciones en un teatro de operaciones donde el espacio marítimo jugó un preponderante rol.

Esto suele obviarse en los estudios sobre el proceso de independencia sudamericano; me refiero al factor naval de la misma. En el Perú, puedo citar a dos autores que la han trabajado con meridiana profundidad. El doctor José Agustín de la Puente Candamo a través de los dos volúmenes del tomo V de la *Historia Marítima del Perú*, obra que data del año 1974, y el capitán de fragata e historiador Jorge Ortiz Sotelo, quien ha tratado el tema que nos convoca en sus libros *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos* publicado en el año 2005 y *La Real Armada en el Pacífico Sur* del año 2015. En el ínterin, la doctora Margarita Guerra Martinière escribió la separata titulada “Los corsarios insurgentes en la independencia de América (1808-1824)” que cubre el aspecto naval patriota previo al establecimiento de las armadas de Chile y Perú. En adición, los volúmenes de los tomos VII, VIII y XXVI de la Colección Documental de la Independencia del Perú es una rica fuente primaria para, a raíz de ellos, hacer el estudio. Estos datan de inicios de la década de 1970.

De hecho, revisando los títulos de los coloquios que antecedieron a este, no he logrado encontrar algún tema naval, lo cual habría dejado de lado, por ejemplo, las acciones del corsario Guillermo Brown. Es por ello que deseo agradecer a la Dra. Margarita Guerra el que me haya invitado para exponer sobre esta materia en el coloquio y que ahora

se me invite a publicarlo; considerando, como lo hago, que no puede entenderse completamente la historia del Perú si se deja de lado su aspecto y ámbito marítimo de la misma.

Tal fue la trascendencia de la fase naval de la estrategia criolla, traducida en la Expedición Libertadora, que José Agustín de la Puente Candamo sostuvo de ella que “no es un tema peruano sino un horizonte que interesa a la totalidad de la América Española, y es el único signo que puede ofrecer aval y permanencia a la soberanía que tan afanosamente se gana al Norte de nuestro Virreinato y al Sur del Perú”.² Su fracaso hubiese significado el final de la iniciativa libertadora.

Las mismas cabezas del movimiento emancipador y libertador americano lo comprendieron, demostrando un alto conocimiento de la realidad geográfica y de estrategia en la concepción de sus operaciones. Entre los primeros se encontró Juan Pablo Viscardo y Guzmán quien tuvo, para 1790, la “convicción del enorme valor del mar como elemento decisivo en la independencia”.³

Entre los segundos, tanto José de San Martín como Bernardo O’Higgins sabían que la superioridad naval era vital para los planes independentistas. Por ejemplo, en una carta fechada del 20 de agosto de 1817, escrita al General en Jefe del Ejército del Perú, Manuel Belgrano, el primero le sostuvo con franqueza:

Nada puede emprenderse con esta fuerza, sin tener una marítima que nos asegure [...] Dominado el Pacífico, hacer salir la expedición de seis mil hombres y desembarcar en Lima; mi objeto es atacar el foco de sus recursos, y si la capital cae, el resto tendrá igual suerte.⁴

A los pocos meses, el 12 de diciembre, reiteraba su apreciación al director de las Provincias Unidas de Sud América, Juan Martín de Pueyrredón:

² Puente Candamo 1974: 266.

³ Cayo Córdova 1993: 29.

⁴ Pons Muzzo 1971: 487.

Es por demás encarecer a vuestra excelencia la necesidad de un fuerte armamento naval para estos mares cuando está penetrado, que, sin ese auxilio, son estériles nuestros esfuerzos contra el virreinato de Lima.⁵

Sobre la conciencia naval de Bernardo O'Higgins, Jorge Ortiz Sotelo refiere que los patriotas de Chile fueron derrotados en Rancagua (1814) por las fuerzas del virrey Fernando de Abascal, comandadas por el general Osorio que habían sido enviadas por mar:

El virrey Abascal, con solo cuatro naves de guerra y un pequeño número de corsarios, había capturado las dos naves armadas por la junta chilena y controlado totalmente las líneas de comunicaciones marítimas entre el Callao y la zona de operaciones. Su libertad de acción para enviar fuerzas y desplazarlas de un lado a otro de la costa chilena había sido plena, y esto le brindó una ventaja considerable.⁶

El Director Supremo entendió que Chile era vulnerable a los ataques enviados desde Lima por la vía marítima, privilegio alcanzado gracias a la superioridad naval del virreinato; de ahí que su conocida frase: "*Este triunfo, ni cien más serán de valor, si no dominamos el mar*", pronunciada después de la batalla de Chacabuco, probó ser profética.⁷ Como refuerzo al argumento, habría considerado en su reflexión el éxito de la expedición corsaria rioplatense de Guillermo Brown, en enero de 1816, frente al Callao.

Desde la óptica hispánica, esta concepción de la guerra fue compartida por el mismo virrey Abascal, quien la expuso en su Memoria de Gobierno, mostrando con ello sus cualidades innatas de estratega: "La nación española no puede dejar de ser marítima sin renunciar ante la integridad de las Provincias que la componen".⁸ Al respecto, los eventos sucesivos demostraron que la incapacidad de España de enviar tanto refuerzos terrestres como navales al Pacífico fue la estocada final al dominio borbón en América.

⁵ Pons Muzzo 1971: 494.

⁶ Ortiz Sotelo 2014: 301.

⁷ López Urrutia 1969: 27.

⁸ Puente Candamo 1945: 268.

De este modo, presentando la meridiana importancia del control del mar para el logro de los objetivos patriotas, se presentarán las observaciones navales que el entonces Capitán y posterior Teniente Coronel Guillermo Miller estampó en sus Memorias⁹, que, de los dos tomos de la misma, el primero dedica gran parte a las operaciones navales realizadas por los rebeldes.

Asimismo, se comentarán las anotaciones del ayudante y médico personal del general San Martín, el coronel, diplomático y hombre de empresa de origen británico, James Paroissien, quien anotó las incidencias diarias de la Expedición Libertadora desde el 18 de agosto de 1820 al 19 de marzo de 1821¹⁰ y que fueran recogidas por el finado Félix Denegri Luna para la Colección Documental de la Independencia del Perú.

James Paroissien

Paroissien había nacido el 24 de noviembre de 1784, en Barking, Londres, siendo hijo de una familia de origen francés de religión protestante. Falleció en aguas del Pacífico el 23 de setiembre de 1827.

Arribó a Montevideo en 1806 como cirujano, pero se dedicó al comercio. Sin embargo, luego de la derrota inglesa en Río de la Plata, se trasladó a Río de Janeiro, donde fue involucrado en un intento de colocar a la princesa Carlota Joaquina en el gobierno de Buenos Aires. Fue liberado luego de la victoria de mayo de 1810, uniéndose al ejército patriota, luchando en Chacabuco y Maipú.¹¹

Sus anotaciones inician con un estilo parco, conciso y poco desarrollado durante los primeros días de la expedición libertadora, lo cual varía sustancialmente con el transcurso de la misma. Esto se debería a la intensidad del trabajo preparatorio para el zarpe de la fuerza naval,

⁹ Miller [1829] 1910.

¹⁰ Paroissien [1820-1821] 1971.

¹¹ Essex Record Office. Records of James Paroissien and the Beuzeville family. En <https://secureweb1.essexcc.gov.uk/SeaxPam/ViewCatalogue.aspx?ID=142236>. Consultado el 21 octubre 2018.

mientras que, con el devenir de los triunfos y la confianza ganada por las fuerzas patriotas, los detalles de Paroissien crecen significativamente, llenando su diario de detalles relacionados con el comercio, la industria, los ánimos de las gentes, el medio ambiente, la temperatura, la salud de los patriotas, las anécdotas de fiestas, etc. En lo que respecta al ámbito naval de sus escritos, resaltan sus duras críticas a la forma cómo se dirigía la expedición en el aspecto operacional.

No son pocas las veces que anota adjetivos calificativos adversos hacia los oficiales de marina y las pésimas maniobras que ponían en peligro el desarrollo seguro de la escuadra en aguas enemigas. Sus comentarios sobre este punto alcanzan un rango de aspectos que van desde el asunto de la navegación ordenada en convoy, llegando hasta insultar la ineptitud, con nombre y apellido, de los capitanes de algunos transportes. El mismo Lord Cochrane no se salva de sus incisivos comentarios, puesto que lo tilda de ser casi insoportable, egoísta y ávido de dinero.

A pesar de que su diario se enmarca desde el zarpe de la Expedición Libertadora, son relativamente pocas las menciones y desarrollos de las operaciones navales de la misma. En cambio, la escasa referencia a esta materia se subsana con los detalles que sólo alguien del íntimo entorno de la máxima autoridad de la misma podía tener acceso.

Como se ha dicho, Paroissien fue duro y directo en sus apreciaciones sobre la incompetencia de algunos oficiales y tripulantes de la escuadra. Por ejemplo, el día 29 de agosto de 1820 anotó que la decisión del comandante Robert Forster, de la *Independencia*, de abandonar al *Águila* a la deriva fue indebida, más aún porque esta no contaba con “brújula, carta de navegación o cuadrante a bordo y el capitán es un inglés borracho, quien ha sido colocado a bordo a última hora por el agente, totalmente inapto para su puesto”.¹²

Asimismo, el 31 de agosto describió la dispersión sin sentido ni orden de los buques de la escuadra. La causa de esto se debió a la falta de experiencia náutica de sus tripulaciones, la cual fue notada por “to-

¹² Paroissien [1820-1821] 1971: 536.

do aquel que entiende algo sobre navegación”, generando el retraso en el desplazamiento de la fuerza naval: “realmente parece que los barcos de guerra no están situados como se acostumbra en todo convoy”, sentenció.¹³

Estos ejemplos muestran la cierta precariedad de las fuerzas navales patriotas en un contexto donde se jugaba la consolidación de la independencia de Chile y Buenos Aires. Si bien el tenor nos puede parecer duro, lo cierto es que era lo que había disponible para emprender tamaña empresa. Basta imaginarnos la tremenda presión sobre los organizadores y cabezas de la expedición; todo el dinero y el tiempo invertido en una expedición que desde su zarpe mostró los síntomas propios de cierta improvisación producto de los escasos recursos y poco tiempo de entrenamiento. Los resultados posteriores exculpaban lo precario de la fuerza naval observado por Paroissien.

El 14 de setiembre, Paroissien relató que el bergantín *Araucano* había tenido, el 12, un enfrentamiento con el *Cleopatra*, “parece que el coraje de Carter [comandante del *Araucano*] superó a su prudencia, porque si en vez de abordar al *Cleopatra*, se hubiera contentado con barrerlo de popa a proa, habría caído en su poder [...] él intentó abordarla en dos ocasiones, pero fue rechazado.¹⁴

A los tres días, siguiendo a Paroissien, Cochrane emprendió la persecución de las dos fragatas hispánicas *Prueba* y *Venganza* que habían asomado en Paracas, bahía donde la fuerza patriota desembarcó el 8 de setiembre. Sin embargo, creyendo el almirante que sería una estratagema para hacerlo salir de la bahía, decidió regresar y proteger al resto de la escuadra libertadora. Esto motivó a acondicionar a los

¹³ Paroissien [1820-1821] 1971: 536.

¹⁴ Paroissien [1820-1821] 1971: 539. “Esta maniobra – en inglés, *rake* – era un clásico de la época, y una de las favoritas de Nelson. Se da ya en el *melee* o enganche individual de los buques (el cruce de la T es más entre formaciones, pero es similar), la popa es estructuralmente más débil, poco artillada y en la época tenía los ventanales de la cámara. Como no existían mamparos de compartimentalización la cubierta de batería era corrida, por lo que una andanada bien puesta por la popa literalmente barría sin obstrucción a lo largo de la eslora arrasando a su paso con las piezas y despedazando a sus sirvientes”. Agradezco al entonces capitán de navío y actual Contralmirante Kurt Böttger Garfias por su apreciación y lectura previa a la ponencia.

transportes *Argentina*, *Santa Rosa* y *Águila* para defender a los demás buques patriotas.¹⁵

Algunas anécdotas menores, pero interesantes, nos permiten conocer aspectos del embarque del ejército libertador, el 24 de octubre, en Paracas para zarpar hacia el Callao, lo cual ejecutaron en la mañana del 26; en otras palabras, un mes y medio después de su primer desembarco. Por ejemplo, era tal la cantidad de hombres, animales y pertrechos logísticos que “varios de mis compañeros se quejaban amargamente de no haber dormido mucho, ya que éramos tantos, fue totalmente imposible acomodar a todos” anotó Paroissien. Por otro lado, el transporte *Hércules* llevó 185 caballos y 130 mulas, “para embarcar dichos animales, los habían amarrado a lanchas y balsas por un cordel desde tierra. Este es un modo muy seguro y expedito [...], sin embargo, por un descuido se ahogaron varios”.¹⁶

Sabemos que Paroissien fue el encargado de redactar y entregar las instrucciones a los comandantes de la fuerza naval y que San Martín estaba decidido a mantener el buen orden dentro de la navegación. Sin embargo, a pesar de este esfuerzo, en la tarde del mismo día del zarpe al norte, las naves se dispersaron. Sobre este hecho, Paroissien continúa su relato dando a entender que a Cochrane no le preocupaba dicha separación, en claro contraste con San Martín, quien, a pesar de su estado de salud, se embarcó en la *Moctezuma* para inspeccionar el motivo del atraso del *Águila*.

Al día siguiente, el comandante Martin Guise —de la *Lautaro*— se comprometió a remolcar al *Águila* y que iría a bordo de aquel buque para entregar instrumentos a su comandante. A las dos horas de aquello, retornó donde San Martín declarando que “dicha nave se hallaba en gran desorden, sucia, etc. debido al descuido de su capitán, que el timón peligraba de ser arrancado al menor soplo del viento”.¹⁷ Todo este malestar operacional dentro de la Expedición Libertadora llevó al

¹⁵ Paroissien [1820-1821] 1971: 540.

¹⁶ Paroissien [1820-1821] 1971: 556.

¹⁷ Paroissien [1820-1821] 1971: 558.

médico de San Martín a expresarse contrario al jefe encargado del buen orden de la escuadra:

Se requiere tener más paciencia que un santo para soportar a Lord Cochrane. Es el hombre más negligente y sin método que he conocido, promete todo y no cumple nada. Lo único que parece preocuparle es ganar dinero. Los rasgos más característicos de su carácter son la avaricia y el egoísmo [...] no existe un solo hombre en la marina que no lamente su falta de cuidado para mantener unido el convoy, ya que estamos a pocas millas de un puerto enemigo y si los realistas optaran por atacarnos [...] nos causarían enormes daños.¹⁸

A pesar que San Martín llamó la atención a Cochrane sobre esta materia, lo real fue que la situación de la fuerza naval era de cierta zozobra puesto que sus comandantes no sabían qué acción tomar en caso de ataque por parte de los realistas o que se produjera alguna derrota. Esta falencia en el planeamiento habría sido subsanada por el propio San Martín, a pesar de que era una responsabilidad del almirante.

El 29 de octubre, la fuerza patriota se encontraba frente al Callao. No estaba completa, y eso motivó a Paroissien a sostener que “está visto que se requiere con urgencia un terrible correctivo para que nuestra Marina quede bien disciplinada”.¹⁹

En ese contexto, Paroissien nos relata que un oficial de la *Esmeralda*, uno de los tres mejores buques de los españoles, que se encontraba de parlamento a bordo del buque patriota *Montezuma* durante la noche de la captura de la *Esmeralda* —ocurrida el 5 de noviembre— al oír los disparos en la noche, ridiculizó “la idea y dice que solamente un loco podría intentarlo”. De manera circunspecta, Paroissien continúa su relato diciendo:

De todos modos su opinión parece ser infundada, porque al soplar una brisa como a las 8, se disipó la niebla y tuvimos el placer de contemplar la bandera patriota sobre los colores españoles a

¹⁸ Paroissien [1820-1821] 1971: 558-559.

¹⁹ Paroissien [1820-1821] 1971: 561.

bordo de la *Esmeralda*, anclada con dos cañoneras al lado de nuestra escuadra en San Lorenzo.²⁰

A pesar de estos inmensos logros tácticos, Paroissien continuaba mostrándose duro con la calidad de los movimientos marinos de la escuadra. Por ejemplo, el 9 de noviembre, rumbo a Huaura, al norte de Lima, sostuvo que “por falta de cuidado (como de costumbre) el *Potrillo* perdió el ancla”. Al día siguiente, ya con los buques fondeados en Huacho anotó:

El descuido de los capitanes de los transportes es algo asombroso y sólo se puede igualar con nuestra buena suerte para escapar del peligro que nos amenaza. Para empezar, el *Águila* chocó con la *Peruana*, partiendo su cable. La *Santa Rosa*, cuyo capitán es un francés que, a pesar de ser teniente en la Marina es un sujeto muy estúpido y peor marino, casi embiste a la fragata *Minerva*, y únicamente por los descomunales esfuerzos del Capitán Spry, logró liberarse.²¹

Incluso Lord Cochrane, intrépido y habilidoso oficial de marina, no se salvó de ser parte de las imprudentes maniobras de sus subordinados:

Lo que más nos sorprendió a todos fue la entrada de la *O'Higgins* entre todos los barcos, aunque dirigía el rumbo como un bote, casi topó a varios y para colmo ancló dentro de la playa. Casi todos pensamos que iba a encallar. El mismo Lord Cochrane, quien no es muy nervioso, confesó, que había sido la maniobra más imprudente hecha hasta ahora por Crosby, y estaba furioso con él. Para colmar nuestra paciencia, la *Esmeralda* entró media hora más tarde.²²

A los dos días, cuando Paroissien bajó temprano a tierra, vio un falucho encallado de la fragata *Minerva*. Ante esta situación mencionó seguramente con indignación y frustración: “Jamás he visto gente más descuidada que la nuestra. El comandante de la fragata *Águila* llegó al extremo de dejar un ancla y cable en Ancón, porque le dio flojera

²⁰ Paroissien [1820-1821] 1971: 561.

²¹ Paroissien [1820-1821] 1971: 563-564.

²² Paroissien [1820-1821] 1971: 563-564.

izarlos".²³ El 26 de noviembre, ante la destrucción de una cañonera sumergida en el muelle de Huacho, que serviría para el embarque y desembarque de tropas, Paroissien anotó: "Estos marinos son ciertamente la gente más descuidada que existe. Si hubiera solicitado más piedras, el asunto estaría arreglado. Con haberlo dicho antes [...]".²⁴

Luego, ante una misión secreta encomendada a Miller y a Guise, Paroissien comenta que los 500 hombres (infantes) no pudieron embarcarse debido a que el *Santa Rosa* no estaba lista;

este es un hecho bastante molesto, ya que (Paul) Delano había avisado dos días atrás que estaba en condiciones. Viene a ser una de las tantas pruebas que nos demuestran lo difícil que resulta ejecutar cualquier [...] si los oficiales subalternos no son responsables por negligencia en el deber. La consecuencia es que el zarpe de la expedición secreta queda postergado hasta dos días más, y probablemente fracase en su objetivo.²⁵

No se equivocó, la misión fracasó debido al motín de Aznapuquio que relevó a Pezuela por La Serna.

Es muy interesante que unas de las últimas anotaciones de Paroissien sea la que hizo el 10 de marzo de 1821 y en la cual escribió: "Empleé toda la noche en leer el interesante diario de Miller".²⁶ De este modo, ahora comentaremos sobre este peculiar personaje, quien es el más detallista de los tres mencionados en este escrito, pero por motivos de tiempo lo abordaremos de manera macro, pero lo suficiente para valorar su obra.

Guillermo Miller

El aspecto naval en la obra de Miller empieza desde el intento fallido por capturar a la *Esmeralda* que bloqueaba al puerto de Valparaíso en 1818. En otras palabras, su espectro temporal es mayor que el

²³ Paroissien [1820-1821] 1971: 566.

²⁴ Paroissien [1820-1821] 1971: 575.

²⁵ Paroissien [1820-1821] 1971: 596.

²⁶ Paroissien [1820-1821] 1971: 598.

de Paroissien y si bien no fue parte de esta acción, se preocupó de solicitar información de los que sí estuvieron presentes.

El buque usado para esta operación fue la flamante *Lautaro*. Pero más que buques, lo que llamó la atención de Miller fue la composición humana de la fuerza y su actitud proactiva a pesar de no contar, la mayoría, con experiencia marinera. A esto se sumaba que los ingleses y estadounidenses que la comandaban no sabían el idioma de Cervantes, lo cual complicaba en demasía las maniobras más básicas. Sin embargo, y en palabras del memorista:

Así que tan diversa pero entusiasta tripulación se reunió a bordo, levaron ancla y dieron la vela en un estado no correspondiente para batirse con éxito en un periodo inmediato [...] Sin embargo, diez horas después de su salida se batió y bien la fragata *Lautaro*.²⁷

El testimonio de Miller sobre la validación del poder naval por parte de las autoridades patriotas demuestra que este aspecto iba ganando peso específico dentro del esfuerzo independentista con miras al Perú. La *Lautaro* demostró que se podía hacer frente a los buques españoles con claras opciones de victoria: “Conociendo el supremo director la importancia de crear una fuerza marítima respetable, compró el *Cumberland*, de mil doscientas toneladas, y otros buques menores”.²⁸

El énfasis en la fuerza naval daba sus resultados. Durante los siguientes cinco meses, Chile no sólo adquirió al *Cumberland* que pasó a denominarse *San Martín*, sino que, luego de difíciles negociaciones con los aspirantes a comandar a la flamante escuadra, cuya mayoría eran oficiales extranjeros “tan divididos entre sí”, se nombró al joven capitán de navío Manuel Blanco Encalada, que había servido en clase de guardiamarina y hasta alférez de navío en la armada española.²⁹

Los preparativos del zarpe de la primera escuadra de Chile, base de la Expedición Libertadora al Perú, exigió tiempo y esfuerzo directo por parte de O’Higgins, quien estuvo en Valparaíso supervisando el

²⁷ Miller [1829] 1910: 164.

²⁸ Miller [1829] 1910: 167.

²⁹ Miller [1829] 1910: 168.

alistamiento de la misma. Sin embargo, y siguiendo a Miller, no todos los auspicios eran optimistas con la viabilidad y duración de las fuerzas navales patriotas:

Unos presagiaban una sublevación; otros, que perecerían los bajeles al primer temporal que sufrieran por incapacidad de los marineros que los tripulaban, y no pocos creían que una sola fragata española era bastante para apresar a toda la escuadra.³⁰

La razón de este escepticismo se debió a la variopinta composición humana de la escuadra, que reunía a personas de diversas latitudes, lenguas y experiencias marítimas. Las tripulaciones eran los paisanos del país sin ninguna experiencia o acercamiento previo al mar, mientras que los oficiales de marina eran o ingleses o estadounidenses que no hablan, o a duras penas, el castellano. Sobre estos, Miller sostuvo:

Casi todos afectaban una prevención contra todo lo que difería de las reglas del servicio en que se habían educado, y estaban demasiados engreídos de su saber y de sus opiniones [...] pero el jefe de la escuadra era un joven, que a pesar de un cierto aire que disgusta a primera vista, poseía afortunadamente las cualidades necesarias para establecer la unión, la armonía y el buen orden, cualidades de más importancia en aquellas circunstancias que una gran destreza práctica.³¹

A pesar de estas apreciaciones, la escuadra zarpó el 9 de octubre de 1818. Durante la primera noche de navegación, Blanco abrió sus instrucciones secretas que ordenaban ir a la isla de Mocha para capturar a la *Reina María Isabel* que arribaría a aquel lugar luego de pasar el Cabo de Hornos como parte de un convoy. Como se supondrá, las instrucciones estaban escritas en castellano, por lo que la mayoría de oficiales de la escuadra no podía entenderlas. Sin embargo, la presencia del ilustrado Miller permitió traducírselas a los comandantes de los buques.³²

³⁰ Miller [1829] 1910: 169.

³¹ Miller [1829] 1910: 169.

³² Miller [1829] 1910: 169.

El relato de Miller es interesante al respecto, debido a que presenta a una comunidad animada e interesada en aprender los usos y formas de abordaje; lo que era complementado con el patriotismo exteriorizado en cantos nacionales:

Manifestaron gran deseo que se les instruyera, y aprendían con prontitud [...] una mirada de aprecio o una palabra de aprobación eran los objetos a que su ambición se dirigía; en una palabra, sólo necesitaban que sus oficiales cumplieran con sus deberes para ser capaces de todo³³.

El objetivo se alcanzó y la *Reina María Isabel* fue capturada. El relato de esta captura manifiesta las profundas dificultades físicas y marineras que los patriotas experimentaron incluso luego de cumplir con su objetivo.

El 7 de noviembre regresó la escuadra con sus presas a Valparaíso produciendo algarabía en la población que apenas un mes antes dudaba del éxito de su misión. En palabras del finado historiador Percy Cayo Córdova, “la toma de la *María Isabel* es uno de los episodios más importantes de la lucha por el poder naval en el Pacífico, el antiguo Mar del Sur”³⁴. Este logro confirmó que la estrategia adoptada por O’Higgins, de atender con especial atención al establecimiento del poder naval patriota, buscando obtener el control del mar, dio resultados que preocuparon de sobremanera al virrey.

A mediados de enero de 1819, y ya con Lord Cochrane en el servicio patriota, la escuadra chilena compuesta por la *O’Higgins*, el *San Martín*, la *Lautaro* y la *Chacabuco* zarpó de Valparaíso rumbo al principal puerto del virreinato peruano. Era la primera expedición fuera de Chile, y tuvo un carácter netamente ofensivo.

El objetivo era destruir los buques españoles en el Callao, bloquear los principales puertos y disponer a los peruanos a secundar los esfuerzos de las tropas que irían posteriormente al Perú. En otras palabras, y siguiendo a Miller, se aprecia una ofensiva militar, comercial y

³³ Miller [1829] 1910: 170.

³⁴ Cayo 1974: 26.

psicológica que iría, con el tiempo, calando en el ánimo realista y patriota de los peruanos.³⁵

Lo interesante en el planeamiento de esta operación fue el factor que otorgó el estudio previo de las costumbres de la sociedad chalacalimeña, toda vez que la fecha dispuesta para el ataque era el 23 de febrero, último día de carnaval, lo que hacía probable que “muchos oficiales y soldados de la guarnición, y algunos pertenecientes a los buques del Callao, se hallasen según costumbre en Lima”.

Sin embargo, el factor climatológico, otra peculiaridad limeña, jugó en contra de los atacantes, desbaratando su plan. Según Miller, Cochrane avistó a un bergantín español

navegando a toda vela, en el cual supieron después que iba el virrey, con sesenta personas de acompañamiento, que se habían embarcado para pasear por la bahía [...] [El almirante] había determinado atacar a los buques fondeados, y no fijó su atención en el bergantín, bien ajeno de que se hallaban a bordo de él las autoridades principales de Lima, tanto civiles como militares.³⁶

Este relato demuestra que la guerra pudo terminar en aquella primera expedición, y que el azar se eleva como uno de los principios de la guerra durante estas campañas.

La fuerza de Cochrane se dirigió al norte y luego regresó a Valparaíso sin haber cumplido con su misión. De este modo, el almirante enfocó sus esfuerzos en la confección de los cohetes Congreve.

La esperanza de los líderes patriotas en esta arma era tal que pensaron que la guerra terminaría gracias a ellos. Es por ello que se entiende que se tomaron tres meses de incesante trabajo para la confección de los cohetes.³⁷ En agosto, Tomás Guido reiteraba a San Martín su preocupación y furia: “no sale todavía [la escuadra] por falta de los malditos cohetes que, según se ve, no estarán en Valparaíso hasta de

³⁵ Miller [1829] 1910: 183.

³⁶ Miller [1829] 1910: 186.

³⁷ Miller [1829] 1910: 200.

aquí a seis días y Cochrane parece que podrá dar a la vela a principios del entrante”.³⁸

Lo cierto es que la segunda expedición de la fuerza patriota se dio a la vela el 12 de setiembre de 1819. El 2 de octubre fue la fecha de la operación con los Congreve que resultó en un fracaso para las fuerzas del Lord, hiriendo al capitán Henry Hind y a 13 tripulantes más. El resultado negativo de esta incursión afectó, nuevamente, los ánimos patriotas, tal como lo recuerda Miller: “Así se malogró un ataque de que habían concebido tantas esperanzas [sic], y cuyo resultado sorprendió a todos desagradablemente [...]”.³⁹ Desde el lado español, este fiasco se tradujo en una obra teatral que parodiaba la esperanza puesta en los Congreve, poniendo en boca de Cochrane: “Con los cohetes de Congreve al Limano [sic] venceremos [...] en el puerto he de quemar un bergantín de los nuestros tan solo con siete cohetes”.⁴⁰

La nueva situación táctica frente al Callao determinó a Cochrane hacer a la vela rumbo a Arica dejando al bergantín *Araucano* frente al Callao. Durante esta travesía, varias unidades se vieron afectadas por la dura corriente peruana, que va de sur a norte. A pesar de haber zarpado el 7 de octubre, durante tres semanas no se avanzó más allá de Pisco, lo que llevó a ordenar a Martín Jorge Guise a dirigir las operaciones de toma de playa en dicho puerto, mientras que el vicealmirante enrumbaba al norte. Para ello, los trescientos soldados que debían desembarcar al mando del teniente coronel Charles y el mayor Miller debían hacerlo por la noche, luego de lo cual, supieron que la guarnición hispánica constaba de mil hombres.⁴¹ El teniente coronel Charles y el mayor Miller desembarcaron por flancos distintos para reconocer al enemigo y adelantarse al pueblo, respectivamente.

³⁸ Pons Muzzo 1971: 447.

³⁹ Miller [1829] 1910: 203.

⁴⁰ Anónimo [1820] 1974: 365-366.

⁴¹ “Pisco es la factoría o depósito del aguardiente que toma su nombre, que destilan en gran cantidad de la uva que producen los valles de Palpa, Nazca, Chíncha, Cañete e Ica: el azúcar es otro artículo de exportación. El pueblo tiene cerca de dos mil habitantes”. Miller [1829] 1910: 205.

Los españoles hacían un fuego horroroso, tanto con la artillería de campaña y del fuerte, como con la infantería colocada detrás de las tapias, en los tejados de las casas y en la torre de la iglesia. La columna patriota avanzó sin tirar un tiro, y en el mayor silencio, conservando la serenidad y la firmeza de unos veteranos, a pesar de las pérdidas que sufrían a cada paso. El silencio, la rapidez y el buen orden con que avanzaban infundió pánico a sus enemigos, los que huyeron cuando se acercaron a quince varas de sus bayonetas y fueron completamente abatidos.⁴²

Sin embargo, el costo de la fuerza patriota fue la pérdida de Charles y la grave herida que recibió Miller que lo llevó al borde de la muerte:

Ambos fueron conducidos a bordo de la *Lautaro*. Estos dos amigos, cuyas heridas parecía aproximarles por momentos a su fin, se despidieron tiernamente uno de otro cuando conducían a Charles por la cámara de popa, donde por la bondadosa amistad del capitán Guise se hallaba ya Miller colocado. Charles murió a las pocas horas.⁴³

El capitán Sowersby, quien asumió el mando, permaneció cuatro días en la playa embarcando los efectos necesarios para los buques, mientras que, ante el desorden ocasionado por la ingesta de pisco, Guise ordenó destruir los 200,000 galones de dicha bebida que se encontraban en la playa.

Haciendo un balance general, los méritos obtenidos por la fuerza naval patriota no eran los que su misión requería, ni suficientes —en palabras de Lord Cochrane— para satisfacer a las autoridades chilenas, en especial a sus enemigos, refiriéndose al ministro de Marina. Cochrane era consciente de esto, por ello ideó una audaz incursión para tomar las fortalezas de Valdivia, al sur de Chile.

Calculando fríamente el asunto —dijo Cochrane a Miller— parecería tal vez que pensar en la toma de Valdivia es una locura; pero eso mismo es una razón para intentarla, puesto que los

⁴² Miller [1829] 1910: 206.

⁴³ Miller [1829] 1910: 206.

españoles difícilmente nos creerán resueltos a ejecutarla, aún después que la hubiésemos principado. Usted verá que un ataque atrevido, y después un poco de perseverancia, nos darán un triunfo completo. Las operaciones que no espera el enemigo son casi seguras, cuando se ejecutan bien, cualquiera que sea la resistencia, y la victoria justifica la empresa de la imputación temeraria.⁴⁴

La agucia utilizada se asemejaba a las anteriores de hacerse pasar por un buque de otra nacionalidad, en este caso español, que habría acompañado a la fuerza naval que zarpó desde España trayendo refuerzos al virreinato. Sin embargo, la escrupulosidad de los españoles de Valdivia retrasó el intento del desembarco patriota, los cuales, al ser descubiertos por obra del azar, decidieron tomar la playa del fuerte inglés.

Miller con cuarenta y cuatro marinos salió en la primera lancha [sólo habían dos], y además de tener que vencer las dificultades que ofrecía la fuerte marejada, [...] principiaron a experimentar los efectos del fuego horroroso que hacían los realistas apostados en el desembarcadero [...] poco después saltó en tierra con los marinos; desalojó a los realistas de la caleta, se apoderó del puesto, y se hizo firme en él; pero estando aún tan débil, que no pudo trepar aquellas breñas escarpadas y resbalosas, sin que le ayudasen.⁴⁵

La victoria sobre Valdivia motivó a capturar Chiloé; sin embargo, los patriotas fueron rechazados por los españoles. A pesar de esto, el logro en Valdivia animó sobremanera a los americanos, quienes fueron recibidos como héroes en Chile, excepto por el ministro de Marina que reprendió a Cochrane por variar sus órdenes. A pesar de esto, se iniciaron los preparativos para el zarpe de la Expedición Libertadora hacia el Perú.

El proceso de embarque del Ejército Libertador empezó el 16 de agosto y terminó el 20 del mismo mes de 1820. Eran 4500 hombres y doce piezas de artillería que se dieron a la vela el 21. Esta fuerza naval

⁴⁴ Miller [1829] 1910: 213.

⁴⁵ Miller [1829] 1910: 217.

estaba compuesta por buques armados para la guerra, así como por catorce transportes, siendo uno de ellos, el *Santa Rosa*, en el que se embarcó Miller. Sobre esta tarea logística, el memorialista reconoció la labor del coronel Juan Gregorio Las Heras, encargado de la maniobra, y estampó su impresión al zarpe:

Ciertamente era un espectáculo imponente y tierno, ver cubierta la bahía de buques con bandera patriota, cuando anteriormente no entraban 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 transportes en el mejor orden y sin que ocurriera una sola desgracia.⁴⁶

Luego de navegar 1500 millas náuticas durante 16 días, la Expedición Libertadora arribó a Paracas el 7 de setiembre. El desembarco de sus fuerzas duró desde el 8 hasta el 12. En una carta que San Martín envió a Miller, a solicitud de este último para la elaboración de sus Memorias, le explicó los principales objetivos que tenía en mente al arribo al Perú:

1° apoderarse de los esclavos para aumentar su ejército, lo que no pudo verificarse sino en muy pequeña parte [...] 2° remitir, como se verificó, una división con el objeto de insurreccionar el país y venir por la sierra [...] pero nunca entró en el cálculo del general San Martín [...] atacar a viva fuerza, la capital del Perú.⁴⁷

La escuadra libertadora zarpó rumbo al Callao, arribando el 29 de octubre. Al día siguiente, San Martín se dirigió hacia Ancón con los transportes, mientras que el resto de los buques se quedaron manteniendo el bloqueo al primer puerto del Perú.

Fue en estas circunstancias que Lord Cochrane decidió apresarse a la fragata *Esmeralda*, para lo cual

ocuparon cuatro días en trabajar activamente para preparar los medios, pues la fragata se hallaba protegida por los castillos, por

⁴⁶ Miller [1829] 1910: 217.

⁴⁷ Blanco-Fombona 1919: 123.

una corbeta, dos bergantines de guerra, varios buques mercantes armados y más de veinte lanchas cañoneras.⁴⁸

La operación, llevada a cabo en la noche del 5 de noviembre, fue un éxito a pesar que se hizo sin el conocimiento de San Martín. De estas memorias aparecen la conocida breve conversación entre los enemistados Guise y Cochrane en plena refriega.

A las once de la noche del 5 de noviembre, ciento ochenta marineros y cien soldados de marina en dos divisiones, mandadas por los capitanes Guise y Crosbie, salieron en lanchas de la escuadra, dirigidos por el lord Cochrane en persona, y se aproximaron a la *Esmeralda* sin ser vistos, hasta que dio el 'quien vive' un centinela de proa, de una lancha cañonera de guardia a la fragata. El lord Cochrane contestó 'silencio o mueres', y en medio minuto los botes se hallaron alrededor de la *Esmeralda*, y la abordaron a un tiempo por babor y estribor [...] antes de la una de la mañana del 6, la *Esmeralda* estaba ya en poder del Almirante.⁴⁹

El 25 de enero de 1821, San Martín formó un batallón de peruanos compuesto por 600 hombres de infantería y sesenta de caballería puestos bajo las órdenes del teniente coronel Miller, "el cual recibió instrucciones para embarcarse para un servicio secreto a las órdenes del lord Cochrane".⁵⁰ El objeto de la expedición era tomar posesión de los castillos del Callao, pues algunos oficiales realistas que se hallaban en ellos habían sido ganados por el general San Martín. Sin embargo, un día antes de la acción, el virrey Pezuela fue depuesto por el general La Serna (29 de enero), siendo la guarnición del Callao relevada. Los patriotas retornaron a Huacho el 19 de febrero.

Para mayo de 1821 parte de la fuerza naval enrumbo hacia Arica para tomar aquella plaza. A pesar que el mar estaba agitado, 250 hombres bajo el mando del teniente coronel Miller remaron hacia la costa, pero una marejada los varó entre rocas dejando el bote de Miller y Wilkinson en seco y suspendida entre ellas. La descripción que nos

⁴⁸ Miller, John [1829] 1910: 252.

⁴⁹ Miller, John [1829] 1910: 252.

⁵⁰ Miller, John [1829] 1910: 266.

deja sobre este suceso bien puede ser parte de una novela de aventuras propias de su tiempo:

Escasamente tuvo tiempo la gente para saltar y salir de aquel lugar espantoso [...] La espuma que producía el choque violento de las olas, el ruido con que reventaban contra las rocas, la obscuridad de la noche y el negro aspecto de la costa, daba a todo un aire horrendo y hacía una contraposición verdaderamente espantosa.⁵¹

Excepto un hombre, todos se salvaron embarcándose en las lanchas a través de una guindaleza asegurada a la roca. Esta acción dio inicio a las actividades y enfrentamientos de Miller en tierra, específicamente en Tacna, fuera del alcance de la presente exposición, por lo que empiezo con el último súbdito inglés de este coloquio, William Bennet Stevenson.

William Bennet Stevenson

Gracias a la recopilación que el finado Estuardo Núñez⁵² realizó para la Colección Documental de la Independencia del Perú, sabemos que Stevenson estuvo asentado en el Perú desde inicios del siglo XIX, estando en Chile en 1804.

Bennet, como se hacía llamar, o Benito como lo llamaron, fue testigo, desde dentro, de la situación cambiante y de ebullición que se vivía en la sociedad limeña que se enfrentaba “tectónicamente” entre las posturas constitucionalistas y monárquicas. De hecho, gracias al “Drama Naval” de 1820 sabemos que habría enseñado inglés en el colegio de San Fernando.⁵³

La situación que presenta Stevenson, en 1817, es desmotivadora a la causa libertadora, puesto que enumeró los hechos favorables a la Corona, tales como la toma de Quito, las victorias en Venezuela y Santa Fe, la muerte de Morelos en México; el rey Fernando VII se encon-

⁵¹ Miller, John [1829] 1910: 277-278.

⁵² Stevenson [1825] 1971.

⁵³ Anónimo [1820] 1974.

traba nuevamente en el trono, la Constitución estaba abolida, mientras que la Inquisición se restablecía. Sin embargo, las victorias de Chacabuco y Maipú en Chile remecieron a los españoles. En adición, la verdadera sorpresa que recibieron los realistas se dio en noviembre de 1818, cuando Blanco Encalada capturó a la *Reina María Isabel* en Talcahuano, noticia que alarmó a la Lima de Pezuela. Nótese el peso específico del aspecto naval que Stevenson menciona referido al impacto anímico que produjo esta captura.

Con estos antecedentes, Benito nos comenta que la aparición de la escuadra de Lord Cochrane ante el Callao, el 28 de febrero de 1819

con el pabellón de S.S. flotando en el palo mayor de la antigua fragata española *María Isabel*, convertida en el barco insignia *O'Higgins*", [inspiró el] temor súbito de que esa parte de América fuese teatro de la guerra, y que un destino compensador infligiese a la colonia todos los males que habían pesado entonces sobre las otras [...] El azote de la guerra se presentaba a las puertas de las ciudad.⁵⁴

A finales de marzo, la escuadra de Cochrane se encontraba navegando al norte de Lima, entre Huacho y Supe, lugar este que se declaró abiertamente patriota ante la presencia de las fuerzas navales. Fue desde este punto, que Stevenson se embarca por primera vez a bordo de la misma, específicamente de la *O'Higgins*, que era buque insignia, huyendo de una condena a muerte que los españoles habían ordenado sobre él. De este modo, se convirtió en el secretario de Lord Cochrane, convirtiéndose en testigo de primera mano en los asuntos de la Escuadra.

En este punto de su relato, Benito creyó por conveniente hacer una breve historia de la formación de la escuadra chilena, mencionando que la primera unidad de la misma fue el *Pueyrredón*, siguiéndole el *Araucana*, el *Chacabuco*, el *Galvarino*, el *San Martín* y la *Lautaro*. Relata brevemente el logro de la captura de la *Reina María Isabel* y que esta acción se conmemoró con un "escudo verde pálido, con un tridente en el centro y una leyenda que dice: Este primer ensayo dio a Chile el

⁵⁴ Stevenson [1825] 1971: 251.

dominio del Pacífico”,⁵⁵ singular reconocimiento de la importancia del control del mar para el cumplimiento de los objetivos patriotas.

Resaltó, al igual que Miller, la irregularidad en la composición de la fuerza naval chilena, en especial por la diferencia de nacionalidades entre Blanco Encalada –de origen criollo– y los comandantes y tripulaciones anglosajones de los buques. El tema idiomático y formativo profesional se levantaban como un gran muro. “A pesar de esto, –dice Stevenson– debemos recordar que [Blanco] añadió una página de gloria a los anales de los triunfos marítimos de la América del Sur con la captura de la *María Isabel*”⁵⁶.

Con la llegada de Cochrane, el esfuerzo patriota adquirió un nuevo impulso no exento de discordias internas generadas por supuestos celos o intereses subalternos. Estos temas de intriga caracterizan el relato de Stevenson, toda vez que dedica varias páginas a comentar los encuentros entre Cochrane, Guise, Spry y Worster, entre otros. De hecho, se diferencia de la cierta neutralidad de Miller al tratar sobre estos asuntos. Paroissien no los menciona.

Volviendo a las operaciones, Stevenson escribe sobre el primer ataque de Cochrane al Callao, el cual se llevó a cabo a finales de la fiesta de carnavales. Por azares de la guerra, el mismo día que la escuadra chilena arribaba al primer puerto peruano, el virrey se encontraba navegando a bordo de un buque de la Real Armada. El encuentro no se llegó a dar, pero la *O’Higgins* presentó combate y tuvo que soportar un constante cañoneo por parte del Real Felipe y de los buques hispánicos fondeados en bahía. Stevenson sostuvo que el buque de Cochrane sólo obtuvo breves averías y ningún fallecido, contrario a los trece muertos en tierra.⁵⁷

Luego de esto, Cochrane se dirigió al norte hasta llegar a Paita, donde envió al joven Andrés de los Reyes, futuro presidente del Senado, como parlamentario. La respuesta de Paita fue de lealtad a España, lo que ocasionó el desembarco de “una fuerza de marineros (que) no

⁵⁵ Stevenson [1825] 1971: 251.

⁵⁶ Stevenson [1825] 1971: 254.

⁵⁷ Stevenson [1825] 1971: 255.

tardaron en desalojar a los españoles de la batería y de la ciudad”.⁵⁸ Obtenido el dinero y la artillería, enrumbaron hacia el sur llegando a Valparaíso el 15 de junio. Al mes de arribo, Cochrane casi deja el servicio naval patriota por su actitud hacia Guise y la postura del gobierno a favor de éste. El intercambio epistolar que rememora Stevenson presenta a un Almirante sacrificado por la causa de América, quien “hacía los más ardientes votos para la completa emancipación de las colonias españolas”.⁵⁹ En este punto vale compararlo con Paroissien, ambos cercanos a los dos líderes de la Expedición. Los antagonismos que los dos mencionan en sus escritos, dejan a sus amigos como los buenos de la jornada.

Solucionado momentáneamente el impasse, la escuadra naval compuesta de siete unidades, zarpó desde Valparaíso hacia el Perú llevando 1600 individuos, 624 de los cuales, según Benito, eran casi todos ingleses. El 8 de setiembre se inició el desembarco en Paracas. No existe alusión a las operaciones de la Escuadra durante este periodo que sí menciona Paroissien, si no, más bien, se escribe sobre la lentitud de San Martín y su extrema prudencia para maniobrar las fuerzas en tierra.

Este estilo cambia al tratar sobre la captura de la *Esmeralda*, el 5 de noviembre. Stevenson se explaya y detalla desde el uniforme usado, el número de participantes, el armamento utilizado, la estratagema previa al ataque y hasta la orden de operaciones que dio Cochrane cuatro días antes. En esta aparece la primera referencia al Santo y Señá dentro de la fuerza naval en el Pacífico Sur que he podido encontrar: Gloria-Victoria.

El narrador no omite adjetivos calificativos en favor de Cochrane que asemejan a los otorgados por otros a Simón Bolívar; cuando, por ejemplo, sostuvo: “El espíritu aventurero de Lord Cochrane concibió al punto el designio de realizar la más brillante hazaña que haya honrado a las armas patriotas en el Nuevo Mundo”.⁶⁰

⁵⁸ Stevenson [1825] 1971: 257.

⁵⁹ Stevenson [1825] 1971: 260.

⁶⁰ Stevenson [1825] 1971: 274.

En adición, Stevenson refiere al apoyo indirecto o anímico recibido por la fragata estadounidense *Macedonia*, el cual significó, al día siguiente, el asesinato de varios de sus tripulantes que habían desembarcado en el Callao, hecho también relatado por Miller, pero sin comentar el supuesto apoyo anímico recibido.

El 2 de febrero de 1821, Stevenson vuelve a relatar una intriga dentro de los buques de la Escuadra Libertadora referida a la solicitud escrita para que la *Esmeralda* lleve el nombre, no de *Valdivia*, sino de otro “más en armonía con los sentimientos de los que realizaron la captura”. Fue este incidente el que alejó definitivamente del servicio chileno a Guise y a Spry, quienes fueron recibidos por San Martín.⁶¹ Stevenson dedica cuatro páginas a este asunto diciendo que “la escuadra chilena ofrecía continuas escenas de insubordinación entre los oficiales”.⁶²

Entre las últimas operaciones de la Expedición Libertadora que comenta Bennet, se encuentra la comisión que Cochrane y Miller llevaron a cabo en Pisco y Arica. En este puerto, Stevenson comenta lo dificultoso que era su desembarco y que Miller relata extensamente en sus Memorias. Al 11 de mayo, Arica estaba tomada por los patriotas luego de un constante bombardeo a la ciudad y de la incursión anfibia que el capitán Wilkinson y el mayor Soler realizaron con sus marinos por el norte de la bahía.⁶³

Conclusiones

El control del mar, y las operaciones navales que este conllevó, fue una preocupación del más alto nivel dentro de la organización patriota. Debido a factores de experiencia, las primeras fuerzas navales libertadoras estuvieron compuestas en su mayoría por ingleses veteranos de la guerra contra Bonaparte.

⁶¹ Stevenson [1825] 1971: 282-284.

⁶² Stevenson [1825] 1971: 284.

⁶³ Stevenson [1825] 1971: 287.

Los relatos que nos dejaron Paroissien, Stevenson y Miller sobre estas acciones, fueron escritos y/o publicados durante el desarrollo de las mismas (Paroissien), o al poco tiempo de la victoria de Ayacucho. Las memorias de Cochrane son tardías y se basan en otras.

Estos relatos guardan la inevitable subjetividad y abordan el tema desde diferentes ángulos. Presentan a los componentes de la fuerza naval como inexpertos y poco entrenados, pero ansiosos y animosos por alcanzar el objetivo de libertar al Perú. Cada uno se explaya en diversos tópicos asentando diversas acciones por sobre otras. El estilo con que escriben sus relatos demuestra las intenciones obvias y ocultas que, al menos Miller y Stevenson, tuvieron.

Entre los tres, Paroissien es el más crítico a la manera cómo se comandaba la escuadra, Miller es el más extenso en su descripción, y Stevenson, si bien menciona que relatará las operaciones navales, dedica más tinta a los asuntos de intriga e indisciplina dentro de la misma, siempre a favor de Cochrane.

Estas tres visiones nos ayudan a complementar, desde la óptica humana directa, lo que los documentos oficiales de este tiempo nos dicen. El hecho que sean escritos por personas del mismo origen y que constituían la mayoría del cuerpo humano de la flamante organización naval, nos entrega parte del “sentir” interior-íntimo-subjetivo de la escuadra patriota desde una óptica inglesa.

Bibliografía

- Anónimo. [1820] 1974. “El ataque del Callao por Lord Cochrane (“Drama naval”)”. En *El Teatro en la Independencia (piezas teatrales)*, compilado por Guillermo Ugarte Chamorro, pp. 357-391 (Colección documental de la Independencia del Perú, tomo XXV, vol. 1). Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.
- Blanco-Fombona, Rufino (Ed.). 1919. *San Martín. Su correspondencia (1823-1850)*. Madrid: Editorial América.
- Cayo Córdova, Percy. 1993. “El Mar en el pensamiento ilustrado peruano. El caso de Juan Pablo Viscardo y Guzmán”. En *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, editado por Jorge Ortiz Sotelo,

- pp.25-38. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- . –1974. “Guillermo Miller (1795-1861)”. Tesis que para optar el grado académico de Doctor en Letras –Mención en Historia– somete a su consideración del programa el ex alumno Percy Cayo Córdova. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
- Guerra Martinière, Margarita. 1982-1983. “Los corsarios insurgentes en la independencia de América (1808-1824)”. *Boletín del Instituto Riva-Agüero* [Lima], 12: 93-124.
- López Urrutia, Carlos. 1969. *Historia de la Marina de Chile*. Santiago de Chile: Andrés Bello.
- Miller, John [1829] 1910. *Memorias del General Guillermo Miller al servicio de la República del Perú, traducidas al castellano por el General Torrijos*. Tomo I y II. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez. Consultado de la Biblioteca Virtual de Patrimonio Bibliográfico de la Secretaría de Estado y Cultura del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España. <https://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=398129>
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2015. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México: Bonilla Artigas Editores/Universidad Nacional Autónoma de México.
- . – 2014. “Bernardo O’Higgins y el mar”. *Boletín del Instituto Riva-Agüero* [Lima], 37: 297-302.
- . – 2005. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
- Paroissien, James. [1820-1821] 1971. “Anotaciones para un diario (Agosto 18 de 1820 - Marzo 19 de 1821)”. En *Memorias, diarios y crónicas*, compilado por Félix Denegri Luna, pp. 533-699. (Colección documental de la Independencia del Perú, tomo XXVI, vol. 2). Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.
- . – [¿1820-1821?] Essex Record Office. Records of James Paroissien and the Beuzeville family. En <https://secureweb1.essexcc.gov.uk/SeaxPam/ViewCatalogue.aspx?ID=142236>. Consultado el 21 octubre 2018.
- Pons Muzzo, Gustavo. 1971. *La Expedición Libertadora*. (Colección documental de la Independencia del Perú, tomo VIII, vols. I y II). Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.

- Puente Candamo, José A. de la. 1974. *La Independencia -1790 a 1826*. Tomo V, Vol. 1: *Historia Marítima del Perú*. Lima: Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú.
- . — 1945. "La Memoria de Abascal". *Revista de la Universidad Católica*, 13 (8-9): pp. 264-275.
- Stevenson, William Bennet. [1825] (1971). "Memorias sobre las campañas de San Martín y Cochrane en el Perú". En *Relación de Viajeros*, compilado por Estuardo Núñez, pp. 73-322 (Colección documental de la Independencia del Perú, tomo XXVII, vol. 3). Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.