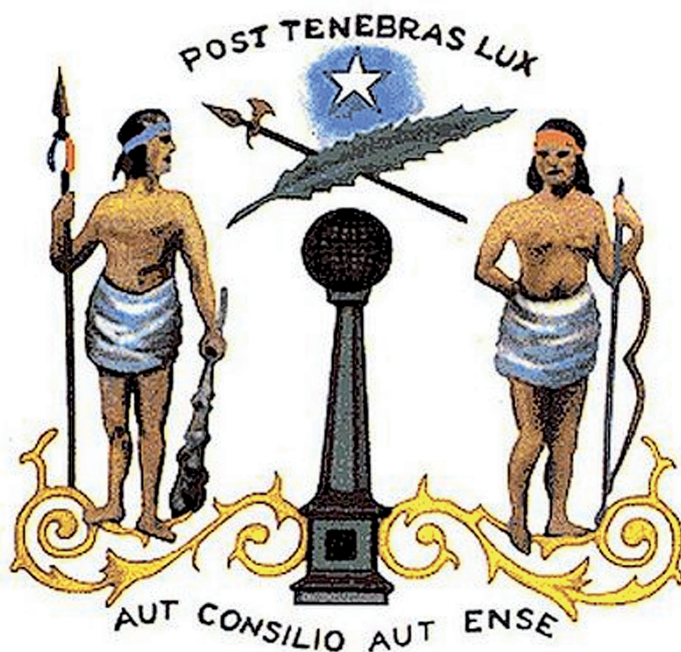


LA NUEVA
AURORA DE CHILE
¡LUCE BEET POPULOS, SOMNOS EXPELLAT, ET UMBRAS!

GACETA DIGITAL DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS GENERAL JOSÉ MIGUEL CARRERA

Número 24 - Mayo-Junio 2013

NÚMERO DEDICADO
AL MES DEL MAR
Y LAS GLORIAS
DE LA ARMADA
DE CHILE



Gaceta digital "LA NUEVA AURORA DE CHILE": Representante legal: Ana María Ried Undurraga - Director: Emilio Alemparte Pino

Sub-Director Editorial: Criss Salazar Naudón - Blog gaceta: www.lanuevaaurora.blogspot.com

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS GENERAL JOSÉ MIGUEL CARRERA: Website: www.jmcarrera.cl

Av. Francisco Bilbao 4509, La Reina, Santiago de Chile - Fono: (56-2) 277 5730 - E-mail: institutojmcarrera@yahoo.es

CARRERA Y EL MAR

Por Emilio Alemparte



Para el Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera constituye un privilegio la publicación de los siguientes artículos, ya que en ellos se rescatan elementos centrales de la visión y obra del general Carrera quien, con perspectiva preclara, identificó en el mar el escenario natural de nuestra proyección como nación, al punto de materializar la formación de nuestra Marina Nacional y gastar su esfuerzo y su fortuna, en la adquisición de las primeras naves de Chile.

La idea del mar como elemento de proyección, ha de ser para los chilenos una preocupación permanente, y para los carrerinos es sin duda, una forma concreta de unir nuestro esfuerzo cotidiano a la formación de una nación grande y poderosa, tal como él lo soñara.

General don Héctor Osorio Gómez ⁽¹⁾

Con estas palabras, escritas hace algunos años por el general don Héctor Osorio, queremos sintetizar hechos casi ignorados o, simplemente, poco destacados por la Historia de Chile; los que nos muestran a un general Carrera como militar y estadista, con una amplia visión futurista; aquel que organizó nuestra naciente nación hasta los últimos detalles y que enfatizó la enorme importancia que tiene hasta nuestros días, este “mar que tranquilo nos baña”.

El mes de Mayo, dedicado oficialmente al enorme océano que nutre nuestro litoral, desde la frontera Norte hasta el mismo continente Antártico, nos proporciona una proyección estratégica y económica privilegiada con respecto a la mayoría de las naciones de la tierra.

Fue en el año 1813 cuando el general Carrera

hizo presente a la Junta de Gobierno, la urgente necesidad de contrarrestar el predominio marítimo del Virrey del Perú, e impedir el desembarco de tropas y armamento en el litoral chileno y, al mismo tiempo, el avituallamiento de las guarniciones realistas en Valdivia y Chiloè.

La Junta respondió a este requerimiento comprando un bergantín, el “**Potrillo**” (ex USS Colt), y arrendando la fragata “**Perla**”; buques que fueron equipados y artillados para cumplir esos propósitos. De lo anterior se desprende que, sin lugar a dudas, el “Potrillo” fue **la primera unidad** de nuestra Marina de Guerra, nave que conjuntamente con la “Perla”, conformaron **la primera flotilla** de la Armada de Chile.

Desgraciadamente, estos navíos se perdieron debido a la traición de comerciantes peninsulares radicados en Valparaíso, de manifiesta tendencia realista, quienes sobornaron a las tripulaciones de ambos buques, las que eran mayormente extranjeras. Ambas embarcaciones enarbolaron la bandera del Estado chileno; con sus colores **azul, blanco y amarillo**.

Posteriormente, en 1816, el general Carrera viajó a los Estados Unidos de Norte América donde, con un esfuerzo sobrehumano pues no contaba con recursos - solo con su palabra de honor – logró organizar en menos de un año, una flota de guerra compuesta por la corbeta “**Clifton**”, el bergantín “**Savage**”, el schooner “**Davy**”, la corbeta “**Regent**” y el “**General Scott**”. Todos ellos enarbolaron también la enseña de Chile, con los colores de la **primera bandera de nuestra patria**, creada por Carrera en 1812, como uno de sus primeros actos de gobierno.

Remitiéndonos a la mas estricta verdad; si la “**Perla**” y el “**Potrillo**” componían la primera flotilla de nuestra Marina de Guerra; la segunda fue, sin lugar a dudas, la **Primera Escuadra Nacional**, la que fuera requisada en forma arbitraria al recalar en Buenos Aires, sin ninguna compensación económica. Muy por el contrario, todos los costos de esta expedición fueron cargados al patrimonio de la familia Carrera, aun cuando pocos años después, al menos uno de aquellos buques (2), pasó a formar parte de la Escuadra chilena que transportó, sustentó y protegió a la Expedición Libertadora del Perú, organizada por el general O’Higgins y cuyo comando marítimo correspondió al afamado almirante británico, Lord Thomas Cochrane.

Como sucede en pocas naciones, el firmamento de nuestra Marina de Guerra se encuentra plagado de nombres ilustres. El patriotismo y capacidad profesional de Manuel Blanco Encalada; el valor y la audacia de Juan Williams Rebolledo en Papudo; el inmenso coraje, sereno y meditado, del insigne comandante Arturo Prat en el combate de Iquique; la astucia y valentía sin par de Carlos Condell en Punta Gruesa; la capacidad profesional de Galvarino Riveros planeando la caza del “Huascar; la impecable ejecución de la estrategia naval ejercida por Juan José Latorre en Angamos; la visionaria toma de posesión de la Isla de Pascua por Policarpo Toro; son solo algunos de los hechos y nombres famosos en el Cuadro de Honor de nuestros valientes marinos, los que nos hacen permanecer en constante homenaje a quienes nos entregaron la Patria libre, grande y orgullosa que hoy tenemos la suerte de gozar todos los chilenos.

Han pasado los años y los desafíos impuestos

a nuestra nación han ido cambiando en forma cuantitativa y cualitativa. No obstante, en todos los casos, la Armada de Chile ha sabido superarlos con gloria, victorias y honor.

En este mundo globalizado en que vivimos; Chile, con su conformación tricontinental que incluye América, Antártica y Oceanía; se encuentra situado en una posición geográfica que le permite el acceso directo a la cuenca del Océano Pacífico y a los enormes e importantes mercados que lo circundan.

En nuestros días hay muchos intereses adversos que se ciernen sobre esta posición de privilegio de Chile en el Pacífico; algunos soterrados y otros potencialmente inquietantes; aunque ninguno de ellos puede llegar a perturbarlos. Tenemos a nuestro favor la Ley Internacional y, por sobre todo, unas Fuerzas Armadas reconocidamente eficientes y con una tradición y doctrina ejemplares.

En este mes de las Glorias Navales, podemos exhibir con orgullo una historia de límpida y sublime trayectoria marina, plagada de hechos heroicos y de victorias resonantes, que nos hacen permanecer tranquilos al saber que nuestros mares están protegidos por las mejores manos.

(1) Revista Patria Vieja, No. 35, Noviembre del 2005, Pág. 60.

(2) La corbeta “Clifton” formó parte de la flota traída por el general Carrera desde Estados Unidos; pasando posteriormente, con el nombre de “Chacabuco”, a engrosar la escuadra chilena que acompañó en 1820, a la Expedición Libertadora del Perú.

Cabe señalar además, que tanto el bergantín “Potrillo” como la fragata “Perla”, fueron recapturados por la Armada chilena y en dicho año, pasaron también a formar parte de esa Expedición.



Fragata PERLA

- Año: 1811
- Armamento: 2 cañones de 24 lbs., 22 cañones de 12 lbs.
- Nombres anteriores: *Pearl*.

Se presume que fue construida en Baltimore, EE.UU. Armada en guerra con los cañones de la corbeta portuguesa “San José de la Fama”, como consecuencia del Decreto de 22 de abril de 1813. Fue la primera nave en enarbolar el pabellón tricolor, azul, amarillo y blanco de la primera bandera nacional. El 2 de mayo de 1813 en el primer intento por desafiar el poder español, se unió a los corsarios de esa nacionalidad que bloqueaban Valparaíso. Fue capturada por la Escuadra chilena a principios de octubre de 1817. Por mal estado de su casco, no se armó nuevamente, hasta 1820, para la Expedición Libertadora del Perú.



Bergantín POTRILLO

- Año: 1812
- Desp.: 260 tons
- Armamento: 10 cañones cortos de 9 lbs., 8 cañones largos de 12 lbs., 2 cañones de 6 lbs., 2 pedreros.
- Nombres anteriores: *Colt*

Armado en guerra como consecuencia del Decreto de 22 de abril de 1813. El 2 de mayo de 1813, en el primer intento por desafiar el poder español, se unió a los corsarios españoles. El Virrey lo armó con 18 cañones. Fue recapturado posteriormente el 20 de enero de 1820 por la fragata “O’Higgins” y empleado como transporte en la Expedición Libertadora del Perú.

Fuente información: Armada.cl

LA MARINA DE GUERRA DEL CHILE NACIO CON LA PATRIA

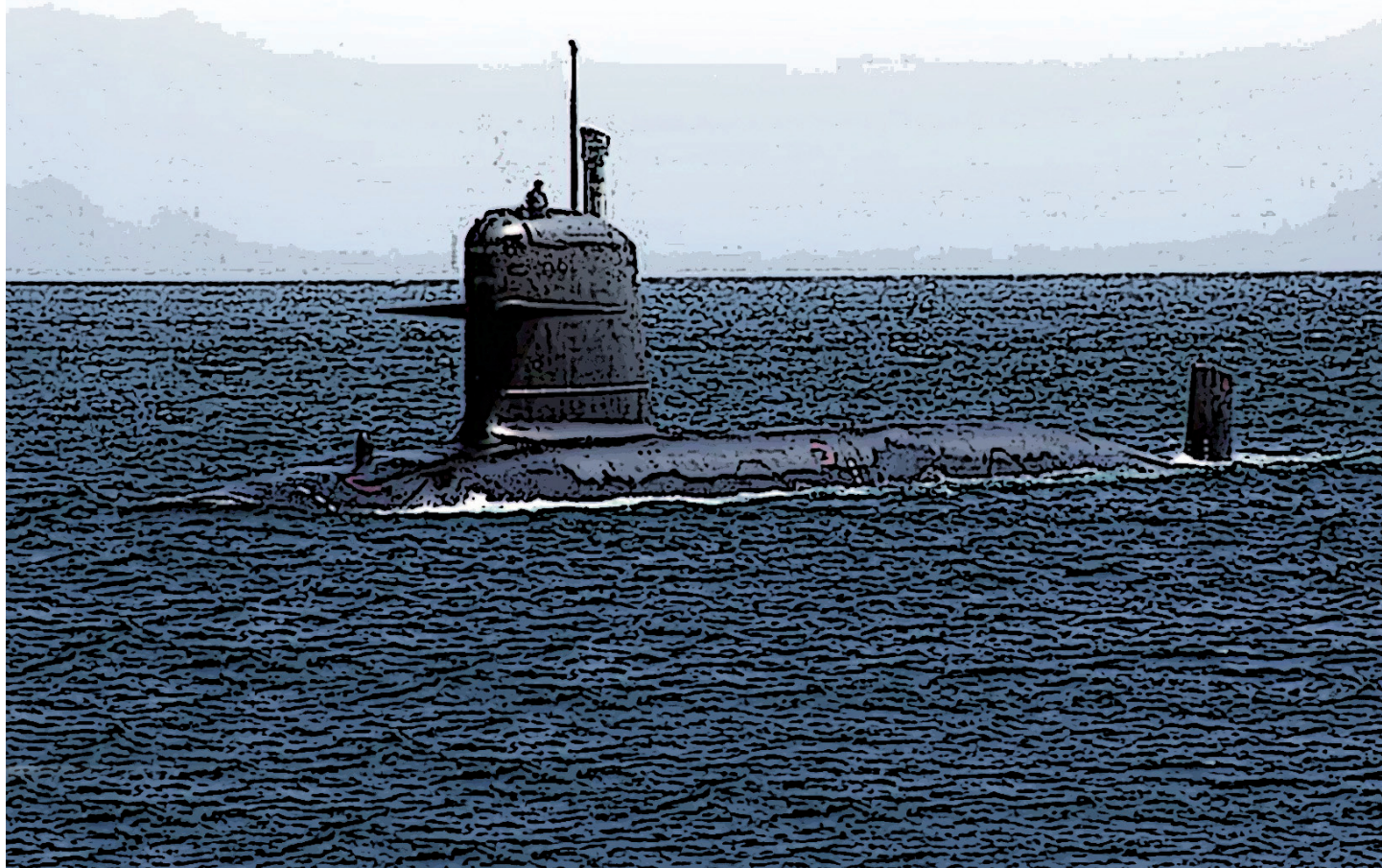
Por Rodolfo Schmidlin Chávez

Cuando se escudriña en los archivos buscando la verdad histórica de nuestras Instituciones fundamentales, podemos encontrarnos con sorpresas que podrían confundirnos si no las moderamos con el conocimiento que tenemos de la sociedad humana y de su eterno afán de escribir la historia, adecuándola a los intereses del bando ganador.

La mal llamada Patria Vieja, fue un crisol bullente de formación de ideas, estructuras e Instituciones. El Reglamento constitucional de 1812 es la primera expresión de soberanía e Independencia de Chile, bajo los cánones del Derecho Internacional de esa época y al momento de dictarla, el jefe del gobierno chileno era don José Miguel Carrera Verdugo, quien puso en marcha todas las potencialidades de esa naciente

Patria, para preservar su soberanía e independencia. Sabía, como cualquier gobernante contemporáneo, que además de tener un ejército entrenado, equipado y adoctrinado; debía formar una barrera marítima para neutralizar a la esperada reacción realista.

Dispuso la creación de una **Escuela de Pilotines**, con el fin de formar oficiales navales criollos; misión que recayó en los capitanes Tortel, Burr y Monzón bajo el mando directo del Gobernador de Puerto de Valparaíso, brigadier Francisco de la Lastra. Estos reclutaron a jóvenes porteños, embarcándolos en calidad de grumetes aprendices de las artes marineras, en los dos buques de guerra de la naciente nación, los que estaban en proceso de equipamiento en dicho



puerto, bajo la protección de su artillería de costa.

La compra de un buque de guerra, el arrendamiento y armado de otro, las primeras **Ordenanzas de la Marina de Guerra, un Reglamento de Uniformes Navales**, el nombramiento de sus primeros oficiales, el enganche y adiestramiento de Gente de Mar; evidencian el interés del gobierno de la Patria naciente en esta rama de la Seguridad Nacional.

Pero había que partir inmediatamente, y la forma era entregando Patentes de Corso a capitanes de buques que estuvieran dispuestos a luchar por la causa patriota y bajo la bandera chilena, la de los campos horizontales **azul, blanco y oro** de la primera enseña patria; con la limitante de atacar solo a barcos realistas o de sus aliados, pagándose con los botines obtenidos.

El primer nombramiento de Capitán de Puerto recayó en don Juan Tortel Maschet (solo una caleta en la zona de los canales, recuerda su presencia en los orígenes de nuestra Armada), siendo en consecuencia dicho capitán, el primer oficial de la naciente Marina de Chile. En Abril de 1813 participó en la compra del bergantín “Potrillo”, de origen norteamericano, en la suma de \$ 16,000 y en el arriendo de la fragata “Perla”, de la misma procedencia. Estos trámites los supervisó el gobernador de Valparaíso, Francisco de la Lastra, por instrucciones directas del general Carrera, ratificadas por los miembros de la Junta Provisional de Gobierno.

En el Acta del Cabildo de Santiago, de fecha 5 de Abril de 1813 y a instancias del general Carrera, se tomó el siguiente acuerdo que transcribo textual:

“...y a la tercera, proponer al Gobernador de Valparaíso si convendría armar prontamente dos buques de guerra con el objeto de bloquear a Talcahuano para embarazar a nuestros enemigos los auxilios y refuerzos que le puedan mandar de Chiloè y Lima”.

El bergantín “Potrillo”, botado al agua en 1812 en Baltimore, con el nombre de “USS Colt”, con un desplazamiento de 260 toneladas, tripulación de travesía de unos 30 hombres, dos palos (mesana con vela cuadrada y trinquete con vela cangreja); era un buque de muy buen andar y de una notable flexibilidad de maniobras, pues sumaba a su gran y bien distribuida superficie vèlica, la opción del uso de remos.

Arribó a Chile en funciones de cabotaje, pero artillado con 10 cañones cortos de 10 lbs., 8 cañones largos de 12 lbs., 2 cañones de 6 lbs., y 2 cañones “pedreros” (anti abordajes). Su llegada a Chile habría sido propuesta por Poinsett, a

instancias de Carrera, al gobierno norteamericano; como una forma soterrada de entregar apoyo a la causa independentista de Chile, pero evitando crear un conflicto con España. Estados Unidos estaba en esos momentos en guerra con Inglaterra y, pese a no ser aliado de los españoles, este último país también estaba en conflicto con los británicos.

La segunda razón de esta hipótesis, se deriva del cambio de nombre del bergantín antes de su zarpe a Chile, cambiando su original nombre de “USS Colt”, por el muy criollo nombre de “Potrillo”.

La tercera razón se apoya en el inusitado interés del gobierno de Carrera por el arribo de este buque, manifestado en “La Aurora de Chile”, de la que era uno de los redactores, Samuel Burr; la que en su edición No. 33, del jueves 24 de septiembre de 1812, página 4, señala: **“Llega a Coquimbo el bergantín “Potrillo”.**

Fondeó en este surgidero el bergantín “Potrillo”, del comercio de Norte América, armado, procedente de Cantón, con 95 días de navegación; había arribado (sic) a Coquimbo. Cargamento manufacturas de China. Su capitán Monson”.

La recalada no prevista del bergantín en La Herradura, fue forzada por la fragata “Bretaña”, con patente de Corso de Lima; la que persiguió a dicho buque “...cometiendo ultraje a la bandera de los Estados Unidos de Norte América”, como escribe fray Melchor Martínez en el documento 10 de su Vista del Fiscal.

La cuarta razón deriva del precio pactado por la transacción. Los \$ 16,000 oro es mas bien un precio simbólico, tratándose de un buque equipado y artillado, y con menos de un año de uso. Además, no hay evidencia de que este pago se haya hecho efectivo en algún momento.

La quinta razón de esta presunción se apoya en el hecho de que el segundo oficial, Edgard Barnewal, asumió como Capitán y participo activamente en la selección y capacitación de los grumetes de la **Escuela de Pilotines**, junto a Burr, que habiendo ingresado a Chile como tipógrafo, tenía también experiencia marinera en Norte América.

La sexta razón la entrega el periplo de la travesía del “USS Colt”, desde su zarpe de Baltimore. En vez de venirse costeando el litoral de América, en una navegación de bajo riesgo y bajo pleno dominio del Imperio Español; lo que podría haber hecho dada su condición de buque de un país neutral (tal como en cambio si lo hizo la fragata “Perla”); arrumbó en cambio a Cantón, donde habría adquirido telas y

pólvora en barriles. Desde ahí, su “track” de navegación lo hizo directamente a Chile, siendo lo lógico iniciar la venta de su cargamento en el Virreinato del Perú, con una capacidad de compra muy superior al empobrecido Chile.

La vida social de Santiago en esa época, se desarrollaba principalmente en tertulias vespertinas, en casas de personas ligadas por intereses, idearios o ancestros comunes. Es de presumir en consecuencia, que los residentes de origen norteamericano, liderados por Poinsett y Burr, “*hayan elaborado el proyecto*” de apoyo a esta naciente potencia; al ansioso requerimiento de Carrera de dotar a nuestra frágil patria naciente, de la capacidad de controlar y extender la soberanía a nuestro mar jurisdiccional.

Don José Miguel Carrera, a diferencia de otros próceres de nuestra Independencia, era claramente pro norteamericano y mantenía una estrecha relación con este grupo.

Esta definición de política internacional, dará origen a un nuevo trabajo de investigación histórica, del que quiero mencionar solo un hecho: Años después, en 1816, los cinco buques que trajo el general Carrera desde Norte América, navegaban bajo bandera chilena y en su condición de buques chilenos. A su arribo a Buenos Aires, este hecho permitió al Gobernador Pueyrredón requisarlos, lo que no habría podido hacer bajo ninguna circunstancia de haber estado bajo bandera y jurisdicción de Estados Unidos. Este acto de despojo lo efectuó el gobierno argentino sobre buques, tripulaciones e insumos que conformaban la **Segunda Escuadra de la Armada de Chile**, y su pago se cargó finalmente al patrimonio de la familia Carrera, situación que debería considerarse pendiente y digna de ser revisada.

Volviendo a los dos primeros buques de nuestra Marina de Guerra, la “Perla” y el “Potrillo”; y al ver como se arriaba en ellos la bandera norteamericana, siendo reemplazada en la perilla del trinquete por la bandera “azul, blanco y oro” de la patria, se produjo un desbordante entusiasmo y expresiones de júbilo entre los espectadores que observaban el acto desde tierra. Los botes y faluchos de los pescadores estuvieron siempre dispuestos para transportar tripulaciones y carga en apoyo de la nueva fuerza naval. La Casa de Moneda de Santiago, confeccionó los proyectiles para sus cañones, la comunidad porteña hizo erogaciones que permitieron un incentivo económico a los enganchados y las costureras de Valparaíso hicieron los uniformes para la marinería.

La fragata “Perla” fue armada aceleradamente por Tortel y Barnwal con 2 cañones de 24 lbs., y 22 cañones de 12 lbs., y el armamento menor se distribuyó entre los dos buques.

El gobierno, argumentando “superiores intereses de defensa de la soberanía nacional”, ordenó trasladar los cañones y el armamento menor de la corbeta portuguesa “San José de la Fama”, a la gira en esos momentos en la bahía de Valparaíso esperando ser cargada con trigo; lo que significó un roce diplomático con la Casa Real de Portugal, el que fue resuelto rápidamente con una adecuada indemnización al armador del barco.

El mando fue entregado a Juan Vicente Barba, avezado marino aunque sin formación militar. Su tripulación de oficiales fue integrada por el padre Aymar, Vicente Guzmán, Francisco Lastarria, José Manuel Molina, José Rodríguez, Luís Ovalle y algunos marinos norteamericanos, a los que se sumó un importante contingente de portuarios que por premura, no fueron objeto de indagación de antecedentes ni aptitudes. Entre ellos descollaba Carlos Antonio Magi, italiano que se enroló junto con un grupo de realistas quienes, con fondos entregados por comerciantes españoles de Valparaíso, compraron la lealtad de la mayoría de los tripulantes de “La Perla” y de algunos del “Potrillo”, especialmente un grupo de marineros portugueses, contratados de la corbeta “San José de la Fama”.

El bloqueo de Valparaíso era sostenido por la fragata “Warren” (también llamada “Javiera”) de origen norteamericano; pero con bandera corsaria española y con oficiales del Virreinato del Perú. Debía mantenerse al paio, fuera del alcance de los cañones de costa, presta a caer sobre cualquier embarcación que no pudiese acreditar su condición de española, o bajo bandera de un país neutral.

Era apoyada desde tierra con aportes de víveres y agua que trasbordaban en botes desde Punta Ángeles, los comerciantes realistas de Valparaíso. Por este medio de comunicación se coordinó la estrategia de comprar a la tripulación de “La Perla” y a los portugueses embarcados en “El Potrillo”; ofreciéndoles una suculenta indemnización en cuanto llegaran con estos buques al Callao.

Para Chile, era vital y urgente romper el bloqueo español y de estar en condiciones de neutralizar la reacción realista a nuestra independencia. Se dio preferencia al entrenamiento de velas y maniobras y en el apoyo a los artilleros norteamericanos y portugueses, que estaba previsto fueran los apuntadores de los cañones.

La definición del momento en que esta flotilla entraría en acción, debía ser tomada por la Autoridad Naval jurisdiccional, y autorizada por el representante del Gobierno Central, el Gobernador del Puerto de Valparaíso,

brigadier Francisco de la Lastra; quien en el mas grave error de los muchos cometidos en su ejercicio del mando, estimó que diez días eran suficientes para comprometer en una acción de guerra, a este irremplazable recurso de la defensa nacional.

Sumado a lo anterior, la proclama de enganche que se emitió, pudo ser otro factor contribuyente a los hechos que sucederían poco tiempo después, la cual decía textualmente:

“¿Sois laboriosos y deseáis aumentar vuestros intereses y con ellos, los de la Patria? Pues aprovechad la oportunidad de enriquecer a vuestras familias y sacarlas del triste abatimiento. Los despojos del enemigo serán vuestros y a la gloria de los salvadores de Chile, añadiréis

la fortuna de vuestras casas”.

Es indudable que esta proclama atrajo a muchos aventureros que pululan en todos los puertos. El amor a la patria fue largamente sobrepasado por el bienestar personal y familiar. El compromiso y la lealtad se inclinan a favor de quien ofrezca más dinero, y lo ofrecido por los comerciantes españoles, resultó ser mucho más atractivo para estos corsarios criollos.

La comunidad realista porteña fue informada de que un contingente de soldados veteranos procedentes de Santiago, se embarcaría para conformar una unidad de abordaje, lo cual hacía inviable el motín programado, por lo que se decidió mover sus poderosas influencias y forzar la entrada en acción de los buques en forma anticipada. El zarpe fue

Submarino Carrera en el día de su bautizo. Fuente imagen: Armada.cl



fijado para el 3 de Mayo de 1813, pero en la tarde anterior, día 2 de Mayo; la fragata “Warren”, obviamente advertida de estas intenciones, se acercó a los buques chilenos y lanzó un cañonazo en son de desafío.

La oficialidad de ambos buques patriotas, que se encontraba reunida en tertulia por el capitán Barnewal, decidió solicitar la autorización del gobernador del puerto para salir inmediatamente a presentar combate al buque corsario, con la confianza en la superioridad en cañones, buques y tripulaciones, facilitaría derrotar y apoderarse del buque enemigo.

Poco antes del crepúsculo de ese día 2 de Mayo, la playa de los pescadores (hoy Playa Ancha), fue solemne marco de la liturgia del padre Aymar, que en su condición de capellán de **la Primera Fuerza Naval de Chile**, ofició una misa de campaña para las tripulaciones de ambos buques. Una inmensa cantidad de porteños, ávidos de ser testigos del nacimiento y bautizo de fuego de la Armada de Chile, repletaban la playa y requeríos circundantes.

Izadas las velas y levadas las anclas, ambas embarcaciones aprobaron hacia la fragata “Warren”, yendo en vanguardia “La Perla”. A bordo de esta fragata, no bien se ordenó su curso, se desencadenó el motín dirigido por Magi; tomando prisioneros al capitán Barba, al capellán, oficiales y a los tripulantes chilenos y norteamericanos. Mientras tanto, “El Potrillo seguía las aguas de “La Perla”, sin percatarse del motín ya consumado a bordo del otro buque.

En las cercanías del corsario y fuera del alcance de las baterías de tierra, “La perla arrió la bandera chilena e izó la española y enfiló hacia el “Potrillo”, al igual que lo hizo la “Warren”. Al iniciar una maniobra evasiva, los oficiales del buque chileno notaron que las drizas de la vela cangreja habían sido cortadas y ante la aproximación de los ahora, dos buques enemigos, un sector importante de la tripulación adhirió al motín, reduciendo a la oficialidad y a los tripulantes leales.

Los tres buques, ahora todos bajo la bandera de España, enfilaron hacia alta mar rumbo al Perú, donde pasaron a engrosar la flota del Virrey, siendo sus oficiales y tripulantes que no participaron en el motín, encarcelados en las mazmorras del Callao. Providencialmente, el capitán Monson, ex comandante del “Potrillo”, residía transitoriamente en Lima y logró con una gestión de meses, la liberación de la oficialidad extranjera, la que regresó a

Chile en el navío norteamericano “Hope”.

El Virrey Abascal hizo reforzar la artillería de “La Perla” y ambos buques cubrieron funciones de control, enlace y abastecimiento, durante todo el período de la reconquista de Chile.

El 20 de Enero de 1820, encontrándose Cochrane con la fragata O’Higgins reconociendo Corral, supo del próximo arribo del “Potrillo”, trayendo sueldos y víveres para la guarnición realista de Valdivia. Izando la enseña española, logró su captura, restituyéndosele la bandera chilena y destinándosele como buque de enlace de la escuadra.

La fragata “Perla” había sido ya recapturada el 8 de Octubre de 1817 en las cercanías de Valparaíso, portando víveres a las dotaciones de Valdivia y Chiloé, por lo que ambos buques pasaron a formar parte de la Escuadra Libertadora del Perú; zarpando junto a ella el 10 de Agosto de 1820, en calidad de transportes artillados y permanecieron bajo la bandera chilena, hasta el fin de su vida útil.

Regresada la flota a Valparaíso, el bergantín “Potrillo”, al igual que casi todos los buques de la Armada, fue desarmado y transferido a la Marina Mercante nacional, sin tener nuevos registros de sus quehaceres.

Es así como el ex USS Colt desaparece en la bruma de la Historia, que no ha querido reconocer que este bergantín, fue el primer buque de guerra comprado por el gobierno de la naciente República de Chile; artillado y equipado para constituir la base de la Marina de Guerra. Fue enviado al combate después de una solemne liturgia, enarbolando nuestra bandera, ahora llamada de “La Patria Vieja”; fue tripulado por oficiales y Gente de Mar contratados por el gobierno de Chile, los que no fueron vencidos en combate pues no tuvieron la oportunidad de iniciarlo, si no que por un acto de traición y desertión, orquestado desde tierra por el poderoso grupo de realistas del puerto.

Cuan diferente se habría escrito la Historia de Chile y del Pacífico Sur, si no hubiese interferido este acto de sabotaje en la visión de Carrera, de conquista y control temprano de los mares de estas latitudes.

Esta otra historia que no fue, acompaña en la bruma del tiempo a este bergantín, **que sí fue el primero**; aunque un sesgo de la historia se resista a reconocerlo.

ACTIVIDADES del INSTITUTO

CONMEMORACIÓN DE LA
EPOPEYA DE IQUIQUE
DEL 21 DE MAYO DE 1879,
EN EL MONUMENTO A LOS
HÉROES DE LA “ESMERALDA”
EN SANTIAGO
(MARTES 21 DE MAYO DE 2013)

