

LA PREPARACIÓN DE LA EXPEDICIÓN NAVAL LIBERTADORA AL PERÚ

Capitán de Navío (R) y Dr. Jorge BERGALLO.

[Organización](#) - [Filmación](#) - [Galería de Imágenes](#)

Introducción:

Por su directa relación con nuestra independencia y por la envergadura de la operación en sí, el cruce de Los Andes es el evento más conocido y más difundido de la historia argentina.

La planificación, la preparación y la operación demandó mucho esfuerzo y un genio conductor que pese a las limitaciones logísticas, a los aspectos desfavorables de la geografía y a las dificultades políticas argentinas, asegurara el éxito en una campaña que casi no tiene parangón en la historia militar.

El paso siguiente conocido por la mayoría de nosotros es la Expedición Libertadora al Perú y las operaciones militares que culminaron con la independencia de la República del Perú...

Sabemos que el Ejército Libertador a trasladar estaba compuesto por más de 4.000 hombres. Número que demanda una exhaustiva planificación que comienza al tomarse la decisión y continúa aún después de haber zarpado.

Además llevaban uniformes y armamento personal para equipar 6.000 hombres más que iban a ser reclutados en Perú una vez producido el desembarco. También transportaban artillería y todo el material anexo. Había que alimentar a esa enorme cantidad de personal a bordo y en tierra. Se llevaban unidades de infantería, de artillería y de caballería, entonces también se debía llevar caballos, es decir embarcarlos, mantenerlos a bordo y desembarcarlos...

¿Había que desembarcarlos? ¿Dónde? ¿Cuál de todas las playas era apta para ello? Porque no iban a ningún puerto había que bajar en botes. ¿Los esperaba el enemigo? ¿Era mejor desembarcar lejos o cerca de Lima...?

Concepción Estratégica:

Cuando el Libertador estuvo al servicio del ejército español durante las guerras napoleónicas sirvió en buques como el "[Santa Dorotea](#)" (1) y estuvo prisionero en el HMS "Lion".

Si revisamos su biblioteca encontraremos una gran cantidad de obras relacionadas con la náutica e incluso pintó varias marinas, algunas de las cuales se hallan aún ubicadas en el cuarto donde falleció en Boulogne-sur-Mer.

Algunas de las obras literarias que tenía el [General San Martín](#) (2) consigo eran: Maniobras Navales (2 volúmenes), Táctica Naval, Marina y Matemáticas, Defensa de los Puertos, Examen Marítimo, Artillería Naval, etc. Y obras pictóricas en su alcoba: 4 litografías sobre el combate naval de [Aboukir](#) (3), una litografía marítima y otra del navío Woodford coloreada por él mismo. Sobre diez cuadros, seis eran marinas.

Regresando a nuestro tema específico, San Martín había mencionado en innumerable cantidad de ocasiones su convencimiento de que por el Alto Perú nunca se llegaría a Lima. El camino era a través de Los Andes, libertar a Chile y vía marítima caer sobre la capital virreinal.

Entre la batalla de Maipú, reconocida como una victoria genial por el mundo, y la zarpada de la Expedición Libertadora tuvo duras confrontaciones con el poder político de Buenos Aires y su entorno.

Desde el punto de vista operativo pensaba en trasladar una fuerza importante en medios de combate pero fundamentalmente en explotar la sorpresa. Sorpresa que no se podía dar en cuanto a que si había o no expedición. Esta debía radicar en el lugar de desembarco y en la cantidad de lugares de desembarco.

Para elegir ese lugar, el Libertador especulaba con que no demandara demasiado tiempo de navegación, de tal manera de reducir los efectos perniciosos que podía causar el tipo de vida abordo en el físico y mente de sus soldados.

La idea era, y así lo hizo, transportar y desembarcar su ejército sin oposición en la playa y maniobrar en el terreno peruano evitando llegar a una batalla decisiva. Iba a combatir contra un ejército varias veces superior, concentrado en la defensa de Lima.

Esto último que pareciera ser un objetivo factible de alcanzar transportando una importante fuerza terrestre por mar, demandó más de dos años de planificación y conducción.

El Virrey Brigadier Joaquín de La Pezuela había podido sostener una actitud ofensiva mientras poseía Valdivia, Talcahuano, Chiloé y Callao, que le permitían mantener el dominio del mar; conteniendo simultáneamente los intentos patriotas de avanzar a través del Alto Perú.

Pero luego de Maipú y la caída de Valdivia, considerada un desastre para el dominio español y un acto de extremo heroísmo y coraje por parte del [Almirante Thomas Alexander Cochrane \(4\)](#) y su gente, Pezuela decidió pasar a una actitud de defensa concentrada en la capital virreinal.

Paradójicamente en enero de 1820, las Provincias Unidas se vieron sumidas en una guerra civil. Se disolvió el Ejército del Norte, se sublevaron sus Jefes, se levantaron en armas los caudillos provinciales. Al caer el gobierno de Pueyrredón, su sucesor, el General José Rondeau no dudó en ordenar la reunión del Ejército de Los Andes para salvar al Directorio y restablecer el orden institucional.

Sin embargo, el General San Martín que había edificado una fuerza militar para libertar al país de la amenaza del Reino de España, no iba a permitir que sus hombres derramen su sangre combatiendo contra sus pares; por lo que ordenó retirar a Chile todas las unidades militares que habían repasado la cordillera y que se encontraban licenciadas en Mendoza, San Luis y San Juan.

Nuestro Libertador tomó una de las decisiones más difíciles de su vida militar. Finalmente en Rancagua, Chile, logró la adhesión incondicional de sus hombres y el respaldo del gobierno y del pueblo chileno.

Sabemos entonces que San Martín quería trasladar por mar un ejército del orden de los 4.000 hombres, operar con sorpresa y evitar la batalla decisiva. Pero antes de ello, Chile debía ganar el dominio del mar.

Las operaciones fueron llevadas a cabo con buques que se incorporaron a la Armada de Chile luego de ser capturados, comprados o cedidos por sus dueños. Estas mismas unidades integrarán la escuadra libertadora y por ello los analizaremos a continuación. Con la paulatina incorporación de estos buques, además de armarse la escuadra de Chile, también se van incorporando los buques que constituirán la fuerza naval que liberará al Perú.

Organización:

El 19 de agosto el ministro de guerra José Ignacio Zenteno y el almirante Thomas Alexander Cochrane firmaron un documento donde se asignó el comando superior de toda la operación al General José de San Martín. Establecía que debía subordinarse

“... tanto sobre el punto de desembarco como respecto de los movimientos y operaciones sucesivas que V.S. debe hacer por la Escuadra, de suerte que no podrá V.S. por sí mismo obrar con todo o parte de los buques de guerra de su dependencia, sino que observará absolutamente la línea de conducta que respecto de las operaciones de la escuadra le trazare y fuere trazando el general, según que este lo creyera conveniente.”

Se constituyó una Fuerza de Transportes prácticamente sin defensa de artillería y una Escuadra Escolta. El Ejército embarcó en tres divisiones cada uno con medios para actuar independientemente una de la otra.

Medios Navales:

Ø Escoltas:

La cantidad de buques presenta muy pequeñas diferencias según el autor que tomemos, pero tal como dice el capitán de navío Fermín Eleta debemos tomar al general Espejo porque con seguridad contó más de una vez los buques desde la cubierta del [“San Martín” \(5\)](#). Eran siete escoltas con 231 bocas de fuego y 1.928 tripulantes.

Ø Transportes:

Iban al centro de la formación con su casco pintado de negro con el número que les correspondía pintado en el costado en blanco. Eran 14 transportes totalizando 5.000 Tm de desplazamiento y había otros tres buques que siguieron al convoy desde cerca porque zarparon más tarde.

Logística de Material:

El 2 de septiembre de 1819 se firmó un convenio entre el Director Supremo de Chile [Brigadier Bernardo O'Higgins \(6\)](#) y su ministro Joaquín de Echeverría con los contratistas don Nicolás Rodríguez Peña, don Juan José de Sarratea y don Felipe del Solar. Por dicho convenio se obligaban a presentar en diciembre todos los aprestos para la expedición.

Esto implicaba preparar y pagar los transportes, correr con su manutención como con la de caballos, proveer víveres, vestuario etc. Los uniformes debían componerse de un capote de paño con vivos, gorra de paño, pantalón de brin, dos camisas, un par de zapatos, y un par de ojotas. En caso de no cumplir tendrían una multa de 1.500\$ por día de atraso. Si la culpa fuera del gobierno serían indemnizados.

Como contraprestación el gobierno les pagará una comisión de 60 pesos por cada caballo y por cada soldado, sargento, cabo, tambor, músico que embarque en Valparaíso más el producido de todas las presas. Además se los exceptuaba de impuestos para este fin y se les daba una gracia en impuestos nacionales y municipales para importar hasta 500 Tm de mercadería.

El alistamiento duró tres meses y el embarco 15 días.

Logística de Personal:

Probablemente este sea uno de los aspectos más interesantes y tiene mucho aún para ser investigado.

Dentro de la logística, el tema Personal de Tripulación era muy complejo. Aunque no fuera exactamente así podemos decir que si hacía falta un barco se lo compraba, fabricaba o capturaba. ¿Pero cómo hacían para tripularlo?

La incorporación de personal siempre representó un problema para las Provincias Unidas y para Chile. Tal como ocurría en muchas otras Armadas, en la argentina se procuró tomar a niños huérfanos, abandonados o con graves problemas de conducta, educarlos y simultáneamente ir formándolos como marinos para tomarlos en la escuadra.

La extrema dificultad para conseguir tripulantes en la región motivó que además se procurara conseguirlos en Estados Unidos y en Gran Bretaña.

También O'Higgins le solicita a Buenos Aires que le mande por tierra y por mar 500 tripulantes que se pudieran contratar en esa ciudad. Miguel Zañartu, cónsul chileno en las Provincias Unidas, logra reclutar casi esa cantidad, la mayoría británicos, y los envía tal como se pidiera. Algunos viajaron por mar y otros cruzaron las pampas y la cordillera.

No serán solamente marineros los que se contratarán. Álvarez Condarco en su misión en Londres, contrata varios oficiales navales y para el Ejército, e incluso al mismo almirante Cochrane.

El almirante, de origen escosés, anotó en sus Memorias lo siguiente: *"En el año de 1817, don José Álvarez, agente acreditado del gobierno de Chile, no reconocido aún por las potencias europeas, me propuso encargarme de organizar en aquel país una fuerza naval capaz de hacer frente a los españoles, quienes a pesar de la feliz sublevación de los chilenos por parte de tierra, eran aún señores de las aguas del Pacífico"*.

El contrato correspondiente le garantizaba a Cochrane la jefatura de la escuadra, con el sueldo y las regalías correspondientes al grado de almirante inglés, la integración de una fragata a vapor a la fuerza naval que comandaría y otros puntos referidos a su traslado y alojamiento. Finalmente, arribó a Valparaíso en noviembre de 1818, siendo recibido al desembarcar por el mismo O'Higgins.

Los problemas con el personal no se limitaban a conseguir tripulantes y conducirlos sino que guardaban directa relación con las dificultades para pagar los sueldos y los beneficios procedentes de las presas capturadas. Por otra parte, los norteamericanos y británicos pedían altas sumas de dinero porque se sabían indispensables. Cuando los impagos se acumulaban, estos se insubordinaban.

Sin poder precisar con detalle la composición de alguna dotación, los registros chilenos hablan de hindúes, chinos, y mulatos. Y en diferentes documentaciones encontramos expuestas las dificultades generadas como consecuencia de que los comandantes y oficiales no hablaban español. La heterogeneidad de hombres hacía que las faltas disciplinarias fueran tan frecuentes y de tal gravedad que debían imponerse castigos severos para poder controlar a la tripulación.

Se les puede adjudicar todo tipo de felonías, pero no puede dejar de admirarse su coraje en combate y su lealtad para con sus comandantes.

Este cuadro de situación que parece tan desalentador en realidad constituye una de las mayores muestras de las enormes dificultades que debieron superar San Martín, O'Higgins, Cochrane y sus comandantes subordinados. Indudablemente no se trató simplemente de formar un ejército y embarcarlo. Nos muestra las dificultades, pero también confirma la gran capacidad de organización y conducción de los responsables de la operación.

El reclutamiento se realizaba casi siempre a la fuerza (*hot press*), a base de bandas de enrolamiento que recorrían las ciudades portuarias llevándose a casi todos los hombres útiles que encontraban, marineros o no, convirtiéndose en una indiscriminada caza del hombre. Ante el rumor de una nueva leva, las poblaciones costeras se quedaban desiertas, hasta el punto de levantar airadas protestas por parte de los propietarios de buques mercantes, que veían como se les llevaban a tripulaciones enteras.

La vida a bordo:

La vida a bordo no era lo más agradable que debían experimentar los marineros y mucho menos para los hombres del Ejército que no estaban acostumbrados a esas limitaciones. Estos últimos debían dormir a bordo en el piso.

Cuando hablamos de la concepción estratégica dijimos que el Libertador aspiraba a que el traslado por mar fuera corto: para reducir los perjuicios que resultaba de pasar muchos días embarcado, sin estar acostumbrado, luego desembarcar y estar listo a combatir de inmediato, tal vez en el mismo momento de estar desembarcando.

¿Cómo se vivía a bordo entonces que podía tan perjudicial?

Un navío constituía el fiel reflejo de la muy estratificada sociedad de la época. El alcázar ocupaba casi la mitad de la cubierta superior y era coto exclusivo de los oficiales, de forma que a ningún marinero corriente se le permitía el acceso, salvo que fuera requerido para ello o para una tarea específica.

El capitán y los almirantes ocupaban una espaciosa cámara abierta, con ventanales y balaustradas a popa, acogedora y bien iluminada, pero los oficiales dormían en unas cabinas parecidas a armarios en el comedor de oficiales, mientras que los guardiamarinas (entre 20 y 30, según los

casos) se apiñaban en un espacio reducido en la cubierta de sollado y en otro pequeño situado en la cubierta inferior.

Sin intimidación alguna, atestadas y hediondas, cientos de hombres dormían en la cubierta inferior, sobre hamacas que se colgaban justo encima de los cañones. Los que no hacían guardia desplegaban sus hamacas y las colgaban de ganchos fijos a las vigas del techo. De día comían sobre tablas de madera que pendían de dichas vigas y la espalda apoyada contra las mismas.

Las únicas ventanas por las que penetraba el aire fresco y la luz natural eran las portas de los cañones. Si hacía mal tiempo, se cerraban dichas portas permaneciendo cientos de hombres encerrados y apiñados en casi total oscuridad. A los pocos días de permanecer en esta situación se amontonaban en la sentina, todas las aguas negras del barco produciendo tales emanaciones que el aire, ya de por sí enrarecido, se hacía irrespirable.

Luego de diana, el personal concurría a cubierta a higienizarse con manguera o balde. No hacerlo era castigado severamente.

El domingo era el día en el que el capellán celebraba misa, y a la que solía acudir toda la tripulación con sus mejores galas.

La Tripulación:

Los Oficiales:

Entre los oficiales reinaba un gran sentimiento de caballerosidad y ciertas normas de etiqueta debían cumplirse sin excepciones.

Antes de embarcarse solían poner un "fondo" de dinero para la compra de licores o alimentos de lujo, para su disfrute personal en las frecuentes reuniones que solían hacer tras la comida o la cena, y en la que jugaban a las cartas, leían o tocaban algún instrumento.

Los oficiales hacían cuatro horas de guardia, en popa sobre la banda de barlovento para poder observar bien como trabajan las velas. El antejo, o catalejos como muchos le dicen, solo era usado por el comandante y el piloto. Los oficiales de guardia utilizaban una bocina o megáfono para dar las órdenes en cubierta normalmente de velas.

Un guardiamarina de ayudante ubicado sobre la banda de sotavento y en muchas Armadas se lo llamaba "oficial aventurero" porque estar en ese lugar con fuertes vientos y grandes escoras no era fácil. Debían adiestrarse permanentemente. Hacían faenas marineras y ejercicios con cañón.

Los Pilotos:

Uno de los puestos que no podía ser improvisado era el de piloto. Era el único que forzosamente debía saber leer, escribir y poseer conocimientos de matemáticas elevadas, ya que era el responsable de la navegación de ultramar y por ende de posicionar el buque por métodos astronómicos.

En los barcos mercantes muchas veces eran más preparados que el capitán. Recordemos que los que egresaban de las escuelas náuticas lo hacían con el grado de pilotos.

El Médico Cirujano:

Habitualmente cada buque contaba con un médico-cirujano. Como mesa de operaciones utilizaban la mesa del comedor de los guardiamarinas, en donde colocaba sus sierras, hojas y torniquetes. En tiempos de guerra, la solución para todas las heridas era la amputación.

Los Marineros de la Tripulación:

La conducción de las tripulaciones era dificultosa, porque estaban compuestas por hombres de diferentes nacionalidades, que profesaban diferentes credos religiosos y además sus usos y costumbres diferían también notablemente. La honestidad, el concepto de vida o muerte, el sentimiento de identificación con algún valor superior etc. no eran lo más común que podía hallarse. Realmente había una gran mezcla de profesionales, aventureros, advenedizos y forzados.

Los timoneles de guardia picaban la hora y diana era tocada con pífano o tambores.

Los buques no permanecían mucho tiempo en puerto porque desertaban muchos tripulantes. Las tripulaciones eran acreedoras de un porcentaje de lo encontrado en los buques capturados, o en las instalaciones portuarias atacadas y ocupadas. Cochrane anunció a su tripulación antes de lanzarse a la toma de la fragata *Esmeralda* en El Callao “...el valor de los bajeles que se capturen en El Callao os pertenecerá...”.

La marinería disfrutaba también de los pocos momentos libres a bordo y se solía cantar y bailar mientras algún marinero tocaba la guitarra, la flauta e incluso la gaita. Todo valía para sobrellevar la rutina y la dureza del mar.

Conformación “tipo” de un buque:

La mayoría de los buques del porte que integraban la escuadra libertadora tenían la siguiente conformación:

Una cubierta principal o puente corrido de proa a popa, con cañones (excepto los transportes). Próximo a la proa y a la popa, nos encontramos con una especie protección o techo que permitía tener mayor espacio de estiba y en el caso de la popa, tener un lugar elevado para la operación del buque.

Sobre las bandas, es decir a los costados, corría una borda de madera de una altura aproximada de un metro sesenta para proteger a la tripulación y a los soldados del fuego de fusilería del enemigo. Allí también solían ubicarse las [batayolas](#) (7) para guardar [jarcias](#) (8) y los [coys](#) (9) durante el día.

En la cubierta que seguía hacia abajo, llamada entrepuente, y hacia la proa se encontraba la cocina y el fogón. Este último era el único fuego que se mantenía encendido todo el día, excepto durante los temporales, para disponer de él en forma inmediata.

Bien a popa se encontraban los alojamientos del almirante, del comandante, de los oficiales más antiguos, del cirujano y del condestable. Poseían escaso moblaje, eran muy modestos. Pensemos que debían desarmarse para instalar cañones durante el combate y que en el camarote del comandante o en la cámara de los oficiales según el tipo de buque el cirujano atendía a los heridos. La mesa era la mesa de cirugía.

Inmediatamente a proa de estos compartimentos, sin apenas más separación que unas lonas, se alojaban los oficiales. La tripulación y guarnición del navío, dormía en coys o hamacas colgados de los baos, entre las piezas de artillería. Los oficiales poseían cámara propia, y la dotación armaba mesas para comer, que luego eran desmontadas para dejar el lugar de trabajo despejado.

En la cubierta que seguía hacia abajo, también se ubicaban sollados destinados a la tripulación que “colgaba coy”. Además les evitaban a los marineros, las mordeduras de roedores, que atacan las orejas, las puntas de los dedos y sobre todo, los ojos.

Generalmente, cada navío estaba dotado de una embarcación menor de 11 metros de eslora y tres de manga, que podía llevar 44 hombres, construida de maderas fuertes, utilizadas para suspender las anclas, hacer aguada y víveres, transportar gente, y en caso de guerra para realizar desembarcos.

También podía ser armada con un cañón de a 24, operación en la que los españoles fueron maestros y pioneros en este uso. Los franceses llamaban a este estilo de combatir *flotille à l'Espagnol* y con los británicos imitaron en su empleo.

En el caso de los transportes los soldados dormían en catres o en el piso con bolsas rellenas con el alimento de los caballos (alfalfa).

Sobre las bandas había una suerte de corredor de baja altura, llamado “pasadizo de combate”, donde estaban los cañones de la batería principal y por donde debían correr los mensajeros y los chicos que llevaban pólvora, munición y otros materiales necesarios.

En la popa, en las cubiertas bajas, estaba la santa bárbara (bien abajo y hacia el centro), y había más pañoles de velas, de alimentos y otros elementos.

Operación:

La expedición debía navegar 2.000 millas náuticas dependiendo del lugar elegido para desembarcar.

Comunicaciones:

Por la velocidad que podía alcanzar y por ser de reducido porte, es decir que podía aproximarse a otros navíos y eventualmente a la playa; la Goleta “Montezuma” fue designada Correo de la Escuadra.

El General San Martín en persona diseñó un código de señales para usar de día y de noche. Este código se entregó en sobre cerrado a cada comandante y solo pudieron abrirlo una vez que zarparon de Valparaíso. Las diurnas eran combinaciones de banderas y las nocturnas de luces y de disparos de armas de fuego.

Era un sistema muy interesante que incluía también a buques repetidores para que todo el convoy recibiera las órdenes o informaciones que se transmitían. Las señales estaban a cargo de los pilotos y de los timoneles.

Meteorología en el Tránsito:

Por estadísticas obtenidas de las informaciones de los navegantes de la zona, sabían que para esa época eran raros los temporales fuertes. Se sabía además que en proximidades de la fecha de Santa Rosa se producía un incremento del viento con tormentas eléctricas. La temperatura media era de 15°C y del agua 10°C. Los vientos superiores a 90 km/h se daban solo el 30% de las veces.

Los vientos predominantes eran del sudoeste circunstancia que favorecería la navegación pudiendo alcanzar velocidades muy aceptables.

Selección de Playas:

Al hablar de las complejidades de una operación anfibia mencionamos la importancia de seleccionar correctamente la playa de desembarco. Se necesitaba sorprender al enemigo pero debía ser un lugar factible de desembarcar con cierta comodidad. Debían ser difíciles de defender desde tierra. Había que tener en cuenta que los soldados llegarían a la playa mojados, con frío, mareados, nerviosos y excitados. El tránsito buque - playa debía ser seguro y cómodo en especial para bajar a las caballadas y la artillería.

El Estado Mayor del Libertador debió analizar las características de los lugares posibles y por supuesto se lo expuso. Se estudiaron todas las playas posibles desembarco. La zona había sido relevada por huaneros, pescadores y contrabandistas.

Existían buenos fondeaderos entre Nazca y Cobija, aunque las mejores eran las de [Paracas \(10\)](#) y la peor, la de Arica.

Por un instante imaginemos a uno de sus subordinados en el Cuartel General de Quillota dándole el informe sobre la Bahía de Paracas y al general escuchando algo que debe haber sonado más o menos así:

- [Paracas \(11\)](#) está ubicado a casi 300 km al sur de Lima.
- *En la costa sur de la Bahía de Paracas el relieve submarino es de pendiente suave encontrándose el veril de los 10 m de profundidad, alejado de la costa un poco más de una milla, mientras que en la costa occidental se encuentra mucho más cerca, permitiendo acercarse mucho más a los transportes y dando más libertad de acción a la escuadra para proteger con artillería el desembarco.*
- *La bahía tiene [aguas tranquilas y mansas \(12\)](#), pues en ella no se producen bravesas del mar y tiene la tranquilidad de una laguna.*
- *El tenedero que predomina es de arena y fango; razón por la cual agarran bien las anclas.*
- *La temperatura del aire media en agosto es de 16° C, en septiembre de 17° C y la del agua de mar 18° C. No llueve prácticamente nunca, en junio y julio puede producirse alguna pequeña llovizna esporádica.*
- *El viento predominante en agosto es del oeste con una intensidad de 6 nudos y en septiembre, del sudoeste a 8 nudos. Los predominantes en toda la costa peruana son del SE con una intensidad general de suave a moderada que muy rara vez excede los 20 nudos. Sin embargo cerca del mediodía se deja sentir una virazón predominante del S y SE que se les conoce como Paracas. Es un viento local que no dura más de dos horas.*
- *En los extremos de la Bahía hay zonas rocosas habitadas por colonias de lobos marinos y en sus aguas transparentes son visibles varias especies de peces, pero en la zona baja de la costa, muy próxima a la costa, donde la arena cambia por tierra y hay acumulación de agua en algunos extensos espejos, la fauna está caracterizada por flamencos de cuerpo blanco y alas de color rosado intenso.*

Concepto de la Operación:

El factor tiempo era vital ya que la amenaza de una nueva invasión desde España estaba siempre latente. La imperiosa necesidad de evitar que el enemigo esperara en la playa del desembarco hizo que con bastante antelación la disciplina del secreto fuera extrema. Eran tantos los barcos que navegaban entre Callao y Valparaíso que se imponía manejar este tema con mucho cuidado.

Los españoles enviaban espías y los patriotas comenzaron a enviar información distorsionada. Evidentemente la intención no se podía ocultar. La maniobra de embarco y zarpada, daba tiempo a los españoles para ubicarse y prepararse para la defensa si conocieran la playa, pero al menos se debía confundir, dispersar esfuerzos.

Las diferencias entre San Martín y Cochrane no se circunscribían a lo personal, también tenían inconvenientes en el concepto de la operación. El Lord quería una expedición de no más de 2.000 hombres a sus órdenes que luego de atacar varios puertos y capturar varios buques enemigos cayera directamente sobre Lima. No aceptaba de buena gana la idea del Libertador de emplear una fuerza terrestre de 4.000 hombres que efectuara una aproximación indirecta, con mucha movilidad y promoviendo la insurrección generalizada. Sin necesidad de buscar la batalla decisiva.

En abril de 1820, [Cochrane \(13\)](#) presentó su renuncia al cargo. Manifestó su diferencia de criterio con San Martín desde el punto de vista operativo pero además planteó todos los problemas logísticos que tenía que enfrentar, sin soluciones.

Cuando pide charqui le informan que hay en una quinta de un marqués y que debe conseguirlo; de 2.000 pipas de agua solo le proveyeron 120. Aseguró que con los cuatro barcos que ya ha apresado y 1.000 hombres más, pueden hacer toda la campaña con éxito. Finalmente se salvaron las diferencias.

Así se había alistado la [Escuadra \(14\)](#) para recibir, trasladar, proteger y desembarcar a más de 4.000 hombres. La mayoría, hombres que habían salido de su tierra en las Provincias Unidas o Chile, varios meses o años atrás, que habían dejado su familia o sus cosas queridas, esas cosas que parecen pequeñeces cuando las tenemos al alcance de la mano y se agigantan cuando nos alejamos.

Un espectáculo pocas veces visto. Dieciocho buques perfectamente estacionados y listos a recibir su magno cargamento. Probablemente los marinos estuvieran tranquilos, iban a comenzar [una navegación \(15\)](#), habría o no combates navales, deberían o no enfrentar temporales o calmas chichas, pero sabían de que se trataba.

Sus camaradas del Ejército estaban por enfrentar un desafío absolutamente desconocido. Probablemente prefirieran tener enfrente al bravo enemigo realista y no al intempestuoso océano. Desfilaban por las empinadas [calles de Valparaíso \(16\)](#) hacia la ribera, tenían enfrente el espectáculo de la bahía llena de buques. El pueblo estaba en la calle, los saludaba, los tocaba, aplaudían y vivaban, algunas mujeres les entregaban rosarios.

[En la costa \(17\)](#) también había mucha gente, también se escuchaban aplausos a medida que los hombres llegaban al lugar de embarco. Los aplausos se apagaban y tornaban en llantos cada vez que una lancha se separaba del muelle improvisado. Imagino sus corazones latiendo aceleradamente, muchos rezando, sus miradas recorriendo los buques, preguntándose: ¿Cuál será el mío?

Allí van, son militares, son hombres del Ejército y de la Armada. Hombres que como siempre lo han hecho a lo largo de toda la historia argentina, superarán la incertidumbre y el temor, hombres que caerán en combate o que verán caer a sus camaradas. Que no especulan con las consecuencias, ni con el agradecimiento o rechazo de sus conciudadanos, simplemente cumplen con su deber (como si fuera tan fácil) y aseguran la libertad de su pueblo.

El 19 a la noche los buques se mecían en la bahía, se veían las luces de la ciudad, se escuchaba alguna música por allí.

Espejo relata:

“El día 19 de agosto al amanecer, dio principio el embarque del ejército, pues todo lo había previsto y mandado preparar el general: planchadas a manera de muelles en la ribera del mar, grandes lanchas de las de descarga de la aduana y botes para que las remolcasen hasta el costado de los transportes, de suerte que así que un batallón llegaba formado a la plazas de resguardo, cada compañía desfilaba a una de las planchadas y simultáneamente se embarcaban con sus oficiales en sus puestos, sin confusión y sin detenerse por ningún motivo. El parque, toda clase de repuestos y los caballos se habían embarcado en días anteriores.”

La [fragata \(18\)](#) *Emprendedora* cargó 1.280 cajones de munición para fusil y 1.500 bultos con herramientas y útiles de maestranza. El [bergantín \(19\)](#) *Nancy* embarcó 80 caballos para las primeras operaciones.

Completado el embarco al caer la tarde el movimiento de lanchas se detiene, los gritos dando órdenes en cubierta se apagan, todo retorna a la calma.

Pese a ser una noche fresca de invierno los soldados prefieren el aire de la cubierta principal. Se juntan, comienza alguna rueda de mate, alguien toma una guitarra y según los diferentes estados de ánimo se elige la música a cantar. Las zambas alternan con las cuecas y los cielitos. Los marinos ingleses observan, escuchan y prefieren el trago de ron.

Las olas golpean suavemente el costado de los buques, el viento zumba entre las jarcias y se divisan las luces de toda la ciudad. Está todo listo.

Al día siguiente, 20 de agosto de 1820, el Libertador, en una falúa, recorrió todos los buques, embarcó en el *San Martín* y ordenó ZARPAR.

Las velas comenzaron a desplegarse, los pitos marinos trinaban por doquier y las tablas comenzaron a crujiir. Más de 6000 hombres entre marinos y soldados saludaban con sus manos y sombrero, y gritaban Viva la Patria. Era el onomástico y cumpleaños de don Bernardo O’Higgins.

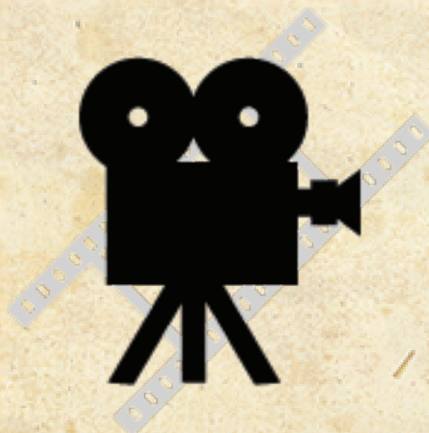
La fuerza naval era cerrada por 11 lanchas cañoneras y al final el *San Martín* con su escolta la [corbeta *Independencia* \(20\)](#).

Entre las dos y las tres de la tarde, comenzó la zarpada con salvas desde los fuertes, en los picos de los barcos flameaba la bandera de Chile.

Caballos embretados en tres por dos, asustados por el movimiento y por gritos de la marinería en maniobra de vela y por el sonido de los pitos marinos, procurando mantener el equilibrio y recibiendo castigo para evitar el pánico general.

Imaginemos también la emoción del General San Martín. Estaba en la cubierta de su propio buque insignia, tenía a la vista uno de los mejores espectáculos del mundo, una escuadra zarpando, él era el Comandante. Con seguridad recordaría la escena premonitoria cuando vio desde la cubierta de la Santa Dorotea, zarpar a la flota francesa que iba a combatir a Nelson en Aboukir.

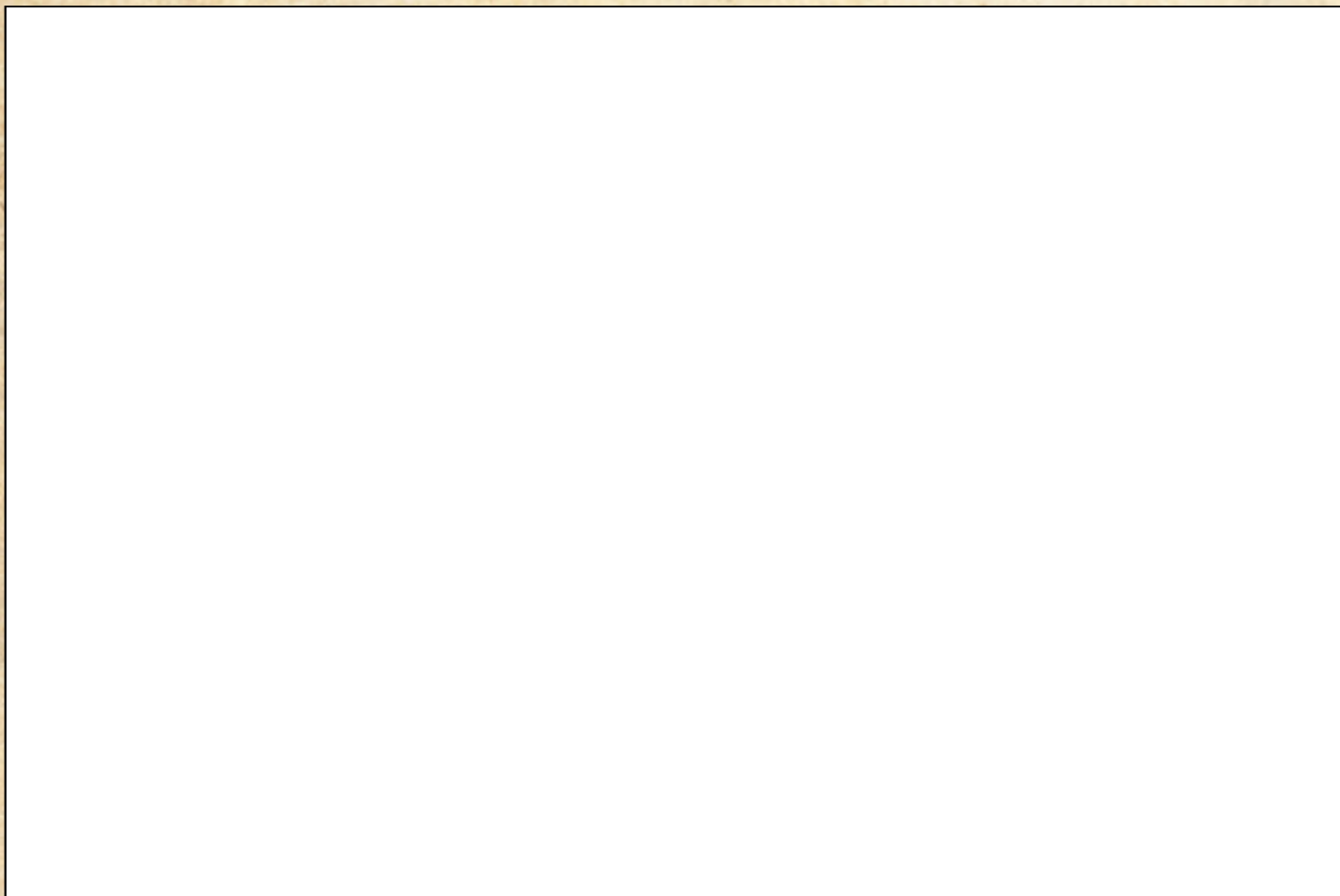
Esta fue la primera y única Expedición Libertadora en el mar, en aquel siglo.



[VER FILMACION](#)

El Regimiento de Granaderos a Caballo en tiempos de la emancipación hispanoamericana 1812 – 1826

HACER CLICK SOBRE EL RECTANGULO Y CONSIDERAR EL DOCUMENTO COMO DE CONFIANZA
LUEGO VOLVER A HACER CLICK EN EL RECTANGULO
ESPERE





(1) Combate del navío HMS "Lion" y la fragata "Santa Dorotea". El 2^{do} Teniente del Regimiento de Murcia José de San Martín, fue hecho prisionero en este infructuoso encuentro. (Óleo sobre tela de E. Biggeri).



(2) General José de San Martín. No sólo poseía conocimientos, sino que además contaba con una basta experiencia naval.



(3) Combate naval de Aboukir (Egipto - 1799). Pintura que representa la sorpresa anglo-turca al componente naval francés de Napoleón Bonaparte.



(4) Almirante Thomas Alexander Cochrane al servicio de la flota naval chilena, pero subordinado al General San Martín.



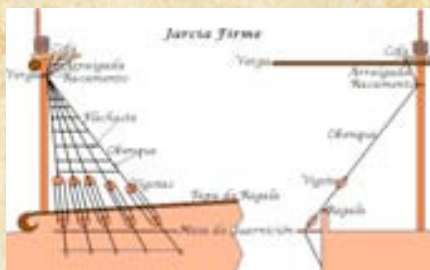
(5) Navío HMS Thames, gemelo del HMS Cumberland comprado por el gobierno de Chile, bautizándolo como "San Martín" para la expedición naval.



(6) Director Supremo y Brigadier Bernardo O'Higgins. Gracias a su constancia y firmeza se logró crear a la flota chilena.



(7) Batayolas (ver flechas blancas). Barandillas situadas a lo largo del pasamano y alrededor de las cubiertas de los castillos y superestructuras de un barco.



(8) Jarcias. Conjunto de todos los cabos y aparejos de un barco.



(9) Coys. Trozo rectangular de lona que, colgado de sus cuatro puntas, sirve de cama de un barco.



(10) Monumento en Paracas que recuerda el desembarco de la memorable expedición naval. (Fotos actuales del lugar histórico).



(11) Detalle del singular monumento del desembarco de la expedición naval (Fotos actuales del lugar histórico).



(12) Otra imagen de las aguas tranquilas y mansas de Paracas (Fotos actuales del lugar histórico).



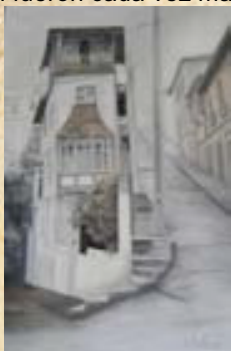
(13) Otra imagen del Almirante Cochrane. Las diferencias con San Martín fueron cada vez mayores.



(14) Partida de la Escuadra Libertadora del Perú. Óleo de Antonio Abel. INS



(15) Vista parcial de los Buques en navegación.



(16) Calles de Valparaíso. (Pintura).



(17) Costa de Valparaíso. (Foto antigua).



(18) Fragata británica de la misma clase que la "Lautaro".



(19) Bergantín de guerra británico HMS The Wolf de la misma clase que el "Águila", el "Araucano" y el "Galvarino".



(20) Bergantín británico HMS Thetis de la misma clase del "Chacabuco" y del "Independencia".



(1) Combate del navío HMS "Lion" y la fragata "Santa Dorotea". El 2^{do} Teniente del Regimiento de Murcia José de San Martín, fue hecho prisionero en este infructuoso encuentro. (Óleo sobre tela de E. Biggeri).

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(2) General José de San Martín. No sólo poseía conocimientos, sino que además contaba con una basta experiencia naval.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(3) Combate naval de Aboukir (Egipto - 1799). Pintura que representa la sorpresa anglo-turca al componente naval francés de Napoleón Bonaparte.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(4) Almirante Thomas Alexander Cochrane al servicio de la flota naval chilena, pero subordinado al General San Martín.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERÍA](#)



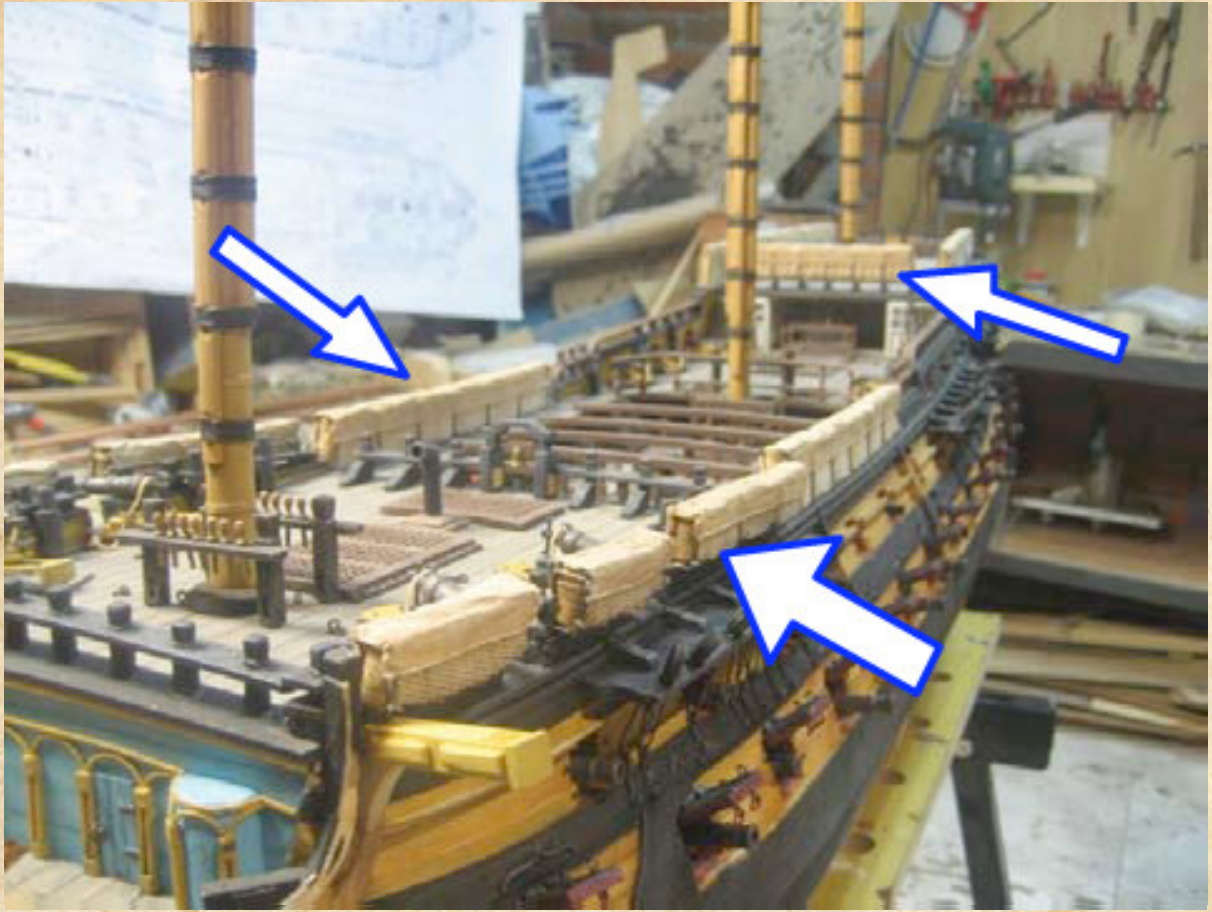
(5) Navío HMS Thames, gemelo del HMS Cumberland comprado por el gobierno de Chile, bautizándolo como "San Martín" para la expedición naval.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



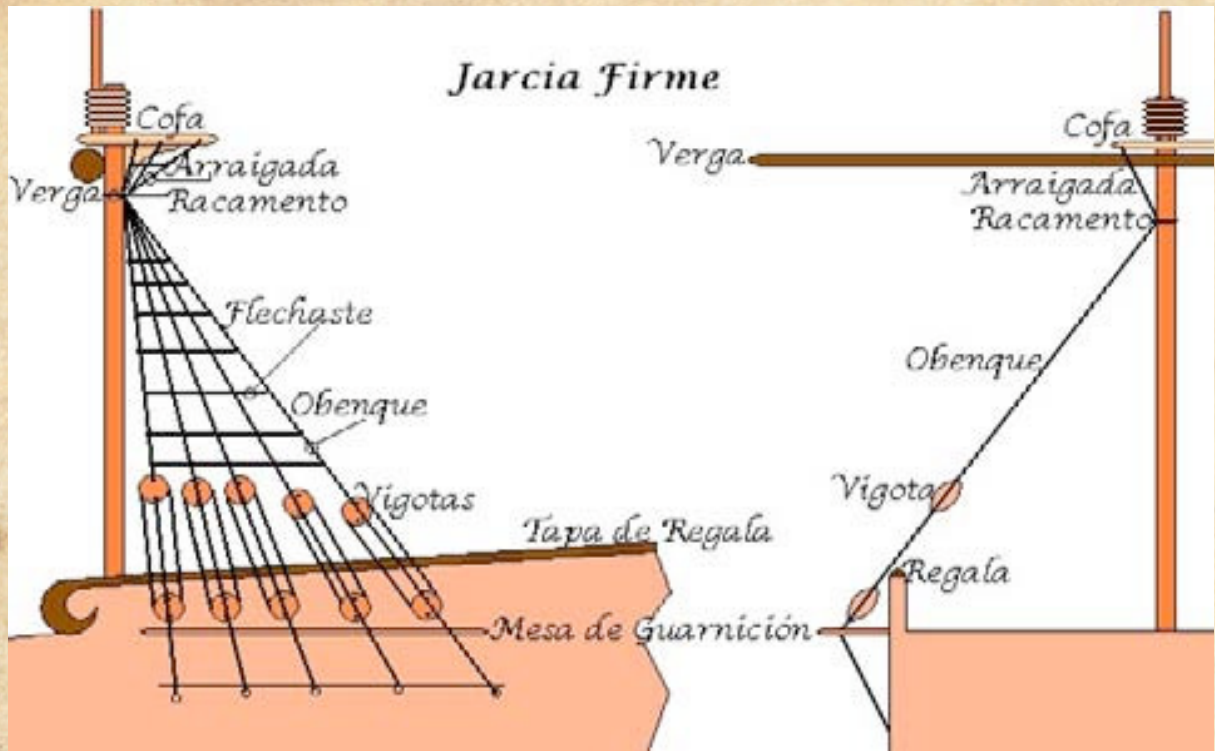
(6) Director Supremo y Brigadier Bernardo O'Higgins. Gracias a su constancia y firmeza se logró crear a la flota chilena.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



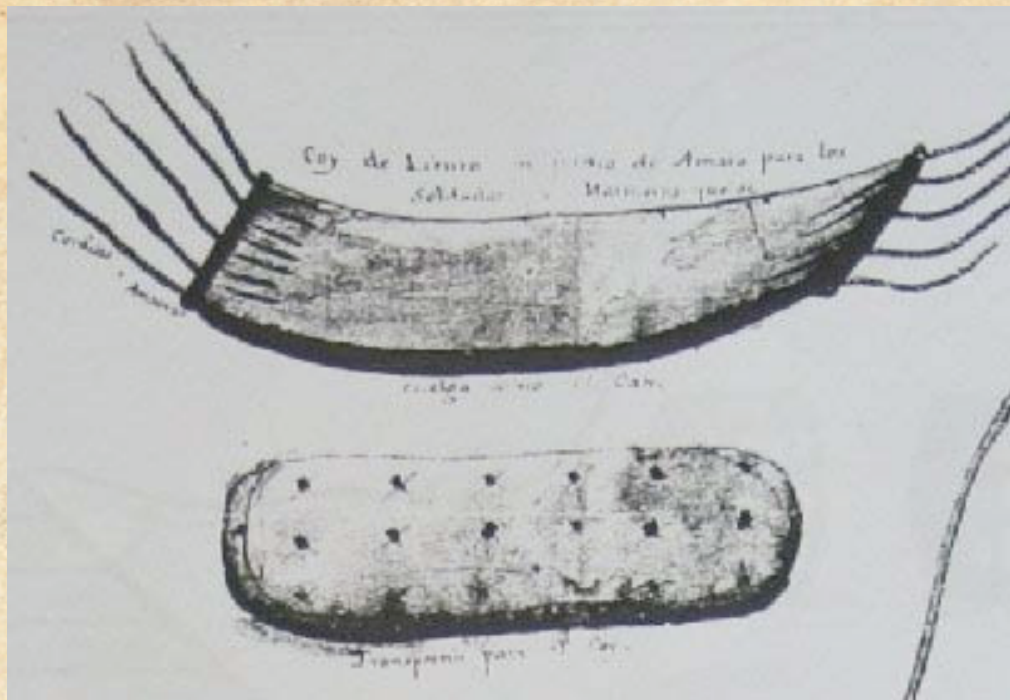
(7) Batayolas (ver flechas blancas). Barandillas situadas a lo largo del pasamano y alrededor de las cubiertas de los castillos y superestructuras de un barco.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(8) Jarcias. Conjunto de todos los cabos y aparejos de un barco.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(9) Coys. Trozo rectangular de lona que, colgado de sus cuatro puntas, sirve de cama de un barco.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(10) Monumento en Paracas que recuerda el desembarco de la memorable expedición naval. (Fotos actuales del lugar histórico).

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(11) Detalle del singular monumento del desembarco de la expedición naval (Fotos actuales del lugar histórico).

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(12) Otra imagen de las aguas tranquilas y mansas de Paracas (Fotos actuales del lugar histórico).

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(13) Otra imagen del Almirante Cochrane. Las diferencias con San Martín fueron cada vez mayores.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(14) Partida de la Escuadra Libertadora del Perú. Óleo de Antonio Abel. INS

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(15) Vista parcial de los Buques en navegación.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



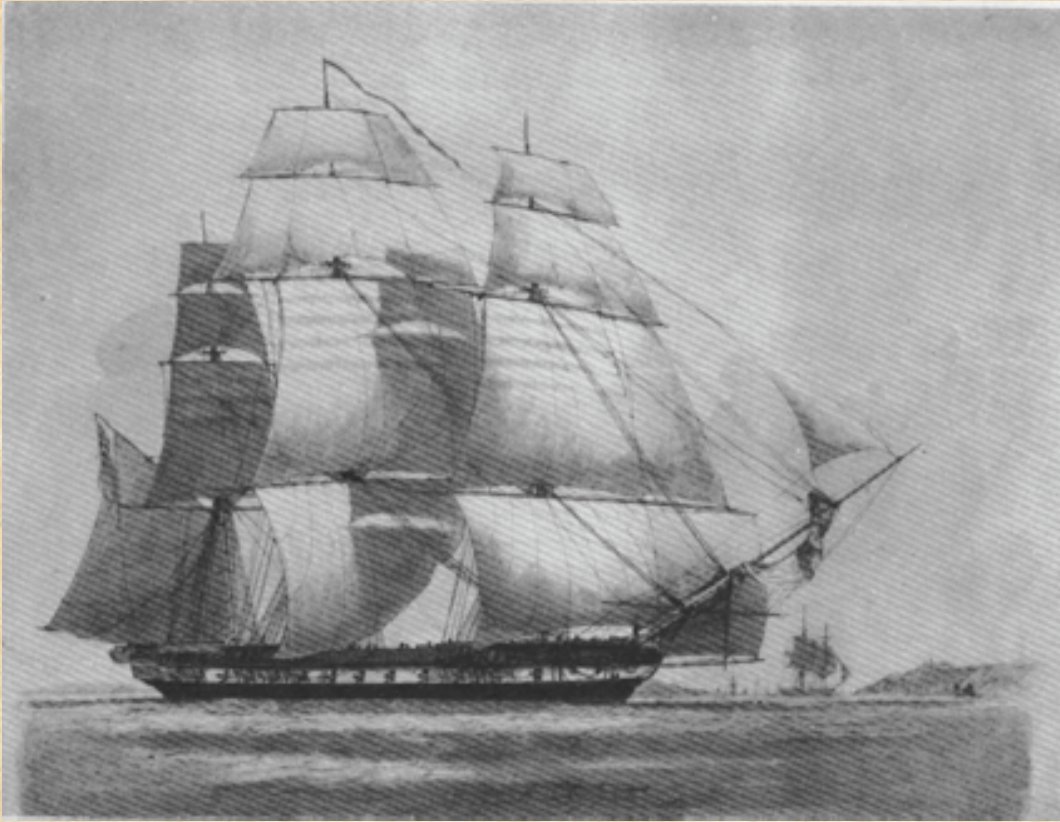
(16) Calles de Valparaíso. (Pintura).

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



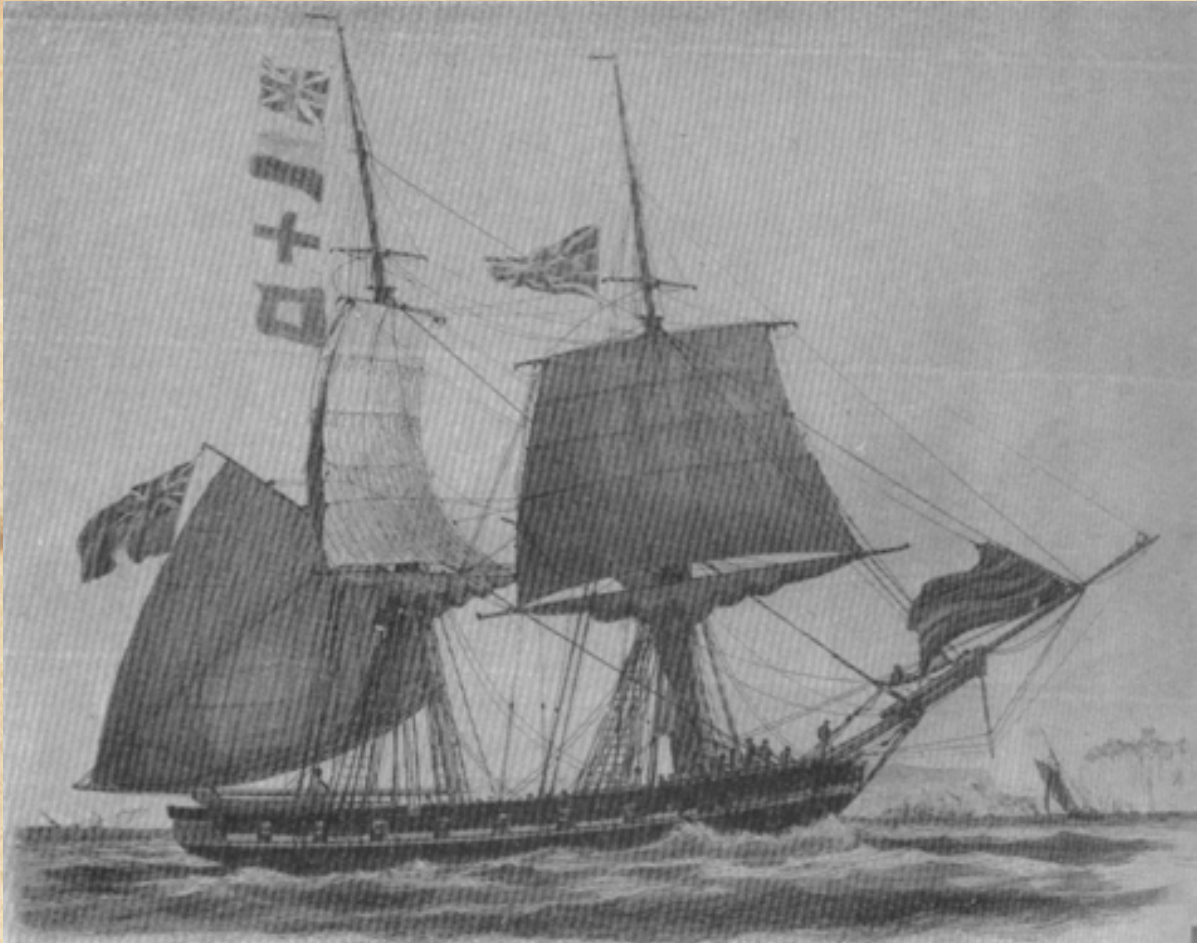
(17) Costa de Valparaíso. (Foto antigua).

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



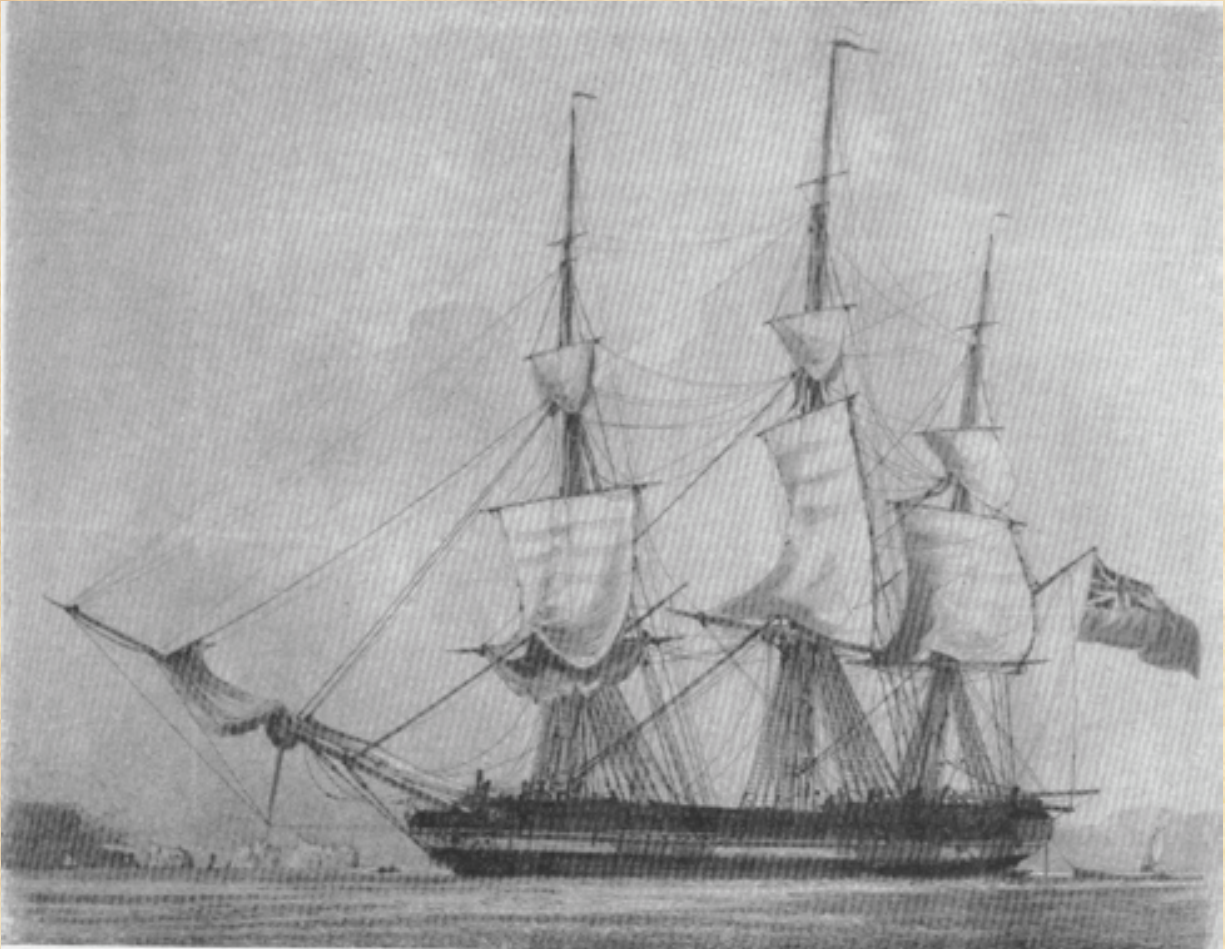
(18) Fragata británica de la misma clase que la "Lautaro".

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(19) Bergantín de guerra británico HMS The Wolf de la misma clase que el “Águila”, el “Araucano” y el “Galvarino”.

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)



(20) Bergantín británico HMS Thetis de la misma clase del "Chacabuco" y del "Independencia".

[VOLVER AL TEXTO](#)
[VOLVER A LA GALERIA](#)