

HISTORIA MARITIMA DEL PERU
NOTAS PARA UNA BIOGRAFIA
DEL VICE ALMIRANTE GUISE

CAPITAN DE FRAGATA A.P. (r) Dr.
FERNANDO ROMERO



3. 5385

81

74

3159

MINISTERIO DE MARINA



Notas para una Biografía del Vicealmirante Guise

Capitán de Fragata A.P. (r) Dr.
FERNANDO ROMERO

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
 Class: 923.5385/R8/
 No. Inv: 3159
 Proceso: 03150

1
03
9
R

Aporte divulgatorio editado al inaugurarse en el Callao la estatua del Vicealmirante Martín Jorge Guise.



MINISTERIO DE MARINA

10-1-1919

Notas para una Biografía del
Viceministro Guise

BIBLIOTECA CENTRAL
 No. 125.888/RS
 3124
 03.12.19

10-1-1919

Prohibida la reproducción en todo o partes de este libro,
sin autorización del Autor, conforme a las disposiciones
legales vigentes.

PRESENTACION

El Ministerio de Marina en su loable afán de enaltecer a los hombres ilustres, que han contribuído al engrandecimiento de nuestra Armada; y, con motivo de la inauguración del monumento al Vice-Almirante Jorge Martín Guise, en el Callao, ha resuelto editar estas notas biográficas.

El autor de los tres artículos que aqui se publican, es el Capitán de Fragata (r) Dr. Fernando Romero P., quien ha consentido en la recopilación.

La Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú editará, próximamente, la biografía de todos aquéllos personajes que, con su acción, hicieron la historia del mar peruano, dentro de los volúmenes que hemos venido en llamar DICCIONARIO HISTORICO BIOGRAFICO MARITIMO. La biografía completa del Vice Almirante Guise será escrita por el Comandante Romero, cuyos méritos de historiador naval, profundo educador y acucioso investigador de nuestras más altas tradiciones maríneas, aseguran su calidad y la trascendencia de su mensaje.

Nos sentimos sumamente satisfechos de propiciar esta edición previa, considerando que todo cuanto se escriba sobre hombres de tan meritísimo valor, enriquece la generosa historia naval peruana y a ello contribuye, innegablemente, el presente trabajo del distinguido Jefe de nuestra Armada, Capitán de Fragata Fernando Romero P.

Como Presidente de la Comisión, me es particularmente grato hacer esta presentación estrechamente vinculada a nuestros más grandes propósitos.

FEDERICO SALMON DE LA JARA

Contralmirante A.P. (r)

EXPLICACION DEL AUTOR

Con el mayor agrado he accedido a la recopilación de tres artículos míos sobre el vicealmirante Martín Jorge Guise, que en este folleto edita el Ministerio de Marina, a solicitud de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, la cual viene realizando una magnífica tarea bajo la hábil y patriótica dirección del contralmirante Federico Salmón. Dos de ellos fueron escritos hace unos treinticinco años. El que se ocupa de los servicios de Guise en la marina británica se basó en una bibliografía pobre y en datos conseguidos de Inglaterra gracias al empeño del fallecido D. Clemente de Althaus Dartnell, quien ponía especial interés en cuanto se relacionaba con su ilustre antepasado (*). Para el que describe los últimos años y la muerte de Guise, utilicé principalmente algunos documentos que en 1939 se hallaban en el Archivo Histórico de la Marina.

Como la premencionada Comisión se propone publicar en un futuro cercano la completa biografía del héroe de Guayaquil, y seré yo quien tenga el honor de escribirla, me há parecido que por ahora debía dejar los tres artículos mayormente en su forma original. Me he limitado a realizar supresiones de algunas partes que hoy considero innecesarias, y de anexos que recargarían el folleto; a corregir errores, y a hacer aquellas adiciones que creo indispensables para aclarar la relación de los hechos. También he eliminado las referencias documentales y bibliográficas, excepto las que se hallan formando parte del texto. En el libro próximo a publicarse, el lector interesado encontrará la relación de abundantes fuentes de consulta, así como el respaldo que a mis aseveraciones les prestan los items de los repositorios que se especificarán.

F. R.

* (Véase p. 107).

I

A MANERA DE EPITOME (*)

(*) Abreviación de un artículo publicado en **La Prensa** de Lima, el 8 de octubre de 1971, al conmemorarse el sesquicentenario de la fundación de la Marina de Guerra del Perú.

El sesquicentenario de la creación de la Marina de Guerra del Perú es un acontecimiento nacional de la mayor importancia. La gloriosa historia institucional, los altos valores morales que han guiado su misión y la eficacia técnica de su sistema le han ganado el respeto de la ciudadanía. Puede el país estar satisfecho del espíritu que la anima. El hálito de su grandeza espiritual es de tan elevada calidad que para quienes hemos vestido su uniforme, esto constituye un timbre de orgullo. Cualesquiera que hayan sido las circunstancias de nuestra carrera naval y de nuestra vida fuera de la institución, guardamos la más acendrada gratitud por lo mucho de bueno que debemos a la honradez con que nos educó.

En esta conmemoración reviste particular importancia el recuerdo de los héroes navales. Por significativa coincidencia, el 8 de octubre se cumplen noventa y cinco años del sacrificio patriótico del contralmirante Miguel Grau, personaje epónimo de la Marina, y ciento cincuenta años de que el capitán de navío Jorge Martín Guise asumió la comandancia general de la institución republicana que tal día nació en virtud de un decreto del generalísimo San Martín. Afortunadamente los detalles de estos y otros muchos hechos de importancia nacional se tratarán en la amplia e importante historia marítima peruana que se publicará el próximo año.

Esta obra, por su aliento y por la conjunción de esfuerzos con que se lleva a cabo, completará la meritoria tarea que con empeño penoso, porque tuvo un carácter personal, han realizado en forma destacada, principalmente y desde 1907, Rosendo Melo y los distinguidos jefes Manuel Vegas G., J. J. Elías y José Valdizán G.

Aunque en el pasado quien esto escribe incursionó en el campo de la historia de la Marina peruana, últimamente una agobiante carga de trabajo educativo le ha impedido colaborar en la encomiable tarea, preparatoria de la importante obra por aparecer, que desde hace años viene realizando el seleccionado equipo que con entusiasmo y dedicación dirige el contralmirante Federico Salmón. Esto me ha sido penoso por el aporte que hubiera podido ofrecerle respecto a la historia de Guise, a base de la apreciable cantidad de datos inéditos que poseo. Como desde hace más de treinta años tengo especial interés en este personaje, aprovechando mis viajes recogí abundante material sobre su vida. No sólo he investigado en varias bibliotecas de Londres, Madrid, Marsella, los Estados Unidos y las Antillas. He visitado las mansiones señoriales de Gloucester, estableciendo contacto con la familia y los historiadores locales. Gracias a la gentil ayuda que me prestaron las oficinas navales y de registros públicos de Inglaterra, he logrado obtener copias de memorias, testimonios notariales y documen-

tos familiares. Poseo los diarios de navegación de la mayor parte de los buques en que Guise sirvió en Europa y las Américas. Hay en mi biblioteca una abundante bibliografía auxiliar.

Mi interés en esos aspectos de la biografía del fundador de la Marina peruana tiene una explicación. De los cuarentinueve años de su vida, Guise sólo estuvo ocho en el Perú. La escasez de documentos oficiales que sobre este personaje se advierte en los archivos de nuestro país, así como de correspondencia privada del vicealmirante, hacen difícil estudiar al **hombre** que existió bajo el uniforme. Para conocerle, y para buscar las posibles causas de sus desavenencias con Cochrane y con Bolívar, precisa investigar el lapso de cuarentiún años que media entre su nacimiento y sus servicios en el Perú. En lo que sigue se consignan algunas informaciones que he recogido y ciertas conclusiones que de las mismas se desprenden.

* * *

La mansión ancestral de los Guise está al centro del que fue señorío de Elmore, que desde 1267 pertenece a la familia. Se trata de un edificio hecho de siglos. Por eso en cuanto a estilo arquitectónico va de la tosquedad medioeval de los sótanos, al ornamento post-renacentista isabelino y al barroco georgiano. Hasta tiene el toque victoriano de los vidrios coloreados que, en el gran ventanal de la sala mayor, muestran la heráldica familiar cuya complicación puede apreciarse al considerar que en el centro aparecen cuarentidós cuarteles entre los de linaje y los aportados por alianzas matrimoniales. Como los Guise han venido habitando ininterrumpidamente esta mansión durante más de setecientos años, es ella el repositorio de la historia familiar. Atesora documentos, los retratos de los varones ilustres del linaje —incluyendo dos pintados por Van Bleek—, cuadros de Carracci, Murillo, Van Dyck y otros artistas famosos, así como tapices flamencos y finas piezas de mobiliario tallado.

Nuestro almirante no nació en Elmore Court, como se ha dicho, sino en Highnam. La familia había entrado en posesión de esta baronía por lazo matrimonial con los descendientes del Sir William Cooke empicotado por Shakespeare como el "Juez Shallow". Capturada por los galenses en el invierno de 1642, la mansión quedó destruida en un combate con los parlamentistas de Gloucester. La casa que yo visité es una reconstrucción realizada inmediatamente después, bajo la influencia de Iñigo Jones, el arquitecto del **Banquet Hall** de Whitehall y de la iglesia de San Pablo, del **Covent Garden**. Muestra un bello delirio rococó en las jambas, en los techos y en la elaborada decoración de estuco de los muros que en la sala de música presentan obras de virtuosis-

mo. Es ambiente poco apropiado para el nacimiento de un guerrero. Menos mal que por allí asoma ahora un retrato del contralmirante Sir William Edward Perry, explorador del Artico que en 1776 llegó a la más septentrional altitud alcanzada hasta entonces. Highnam está hoy habitada por uno de los más excéntricos personajes que he encontrado en mi vida. Se trata de un descendiente del artista y filántropo Thomas Gambier Parry. El y su familia han acumulado una valiosa pinacoteca que va de Fra Bartolomeo a Reynolds.

Tempranamente, y hasta podría decirse que en forma total, se desprende Jorge Martín Guise de esas mansiones, del medio y del ambiente en que se hallan y hasta de las raíces profundas de su linaje. En mayo de 1794 muere el padre, y este cuarto hijo emprende su propio camino por la vida como ya lo han hecho sus hermanos siguiendo la tradición de la aristocracia inglesa: el mayorazgo ha terminado leyes en Oxford, el segundo está en el ejército, el tercero estudia en un seminario. A él le toca la marina.

A los catorce años de edad se hace a la mar a bordo del H.M.S. MARLBOROUGH, comenzando así una carrera naval que lo une con la Marina real durante casi veinte años. Los amplios intereses mundiales de Gran Bretaña, las largas campañas que por entonces se realizaban en los lentos buques de vela, la incansable actividad de las naves de guerra, lo mantienen todo ese tiempo fuera de su hogar, al que durante tal lapso sólo vuelve muy pocas veces y durante cortísimos períodos. Su vida transcurre en los teatros de operaciones de Francia, Portugal, España, Suecia, Dinamarca, Holanda, el Caribe, los Estados Unidos y la costa nororiental de Sudamérica. Sirve en catorce buques de guerra de diferentes tipos, comprendiendo dos navíos de línea de los que uno es nave capitana. Asiste al tenaz y durísimo bloqueo de las costas del Canal para impedir que escape de Brest la escuadra del almirante Villaret-Joyeuse, a las acciones de Quiberón y de la boca del Gironde, a la toma del Ferrol, al combate del LEOPARD y la CHESAPEAKE, al de la Coruña para reembarcar a las tropas del general Moore, al de Anse-la-Barque. En los climas más rigurosos y en las circunstancias más duras toma parte en operaciones de convoy, caza de corsarios, demostraciones contra fuertes terrestres, desembarcos en fuerza. Tiene por compañeros y por subordinados a oficiales que vendrán al Perú cuando él se traslada a nuestro país. Navega en grandes escuadras y en pequeños grupos de tareas, bajo las órdenes de jefes tan prominentes como Howe, Jervis, Warren, Saumarez, Nicholls, Berkeley, Alexander Cochrane, Purvis, Bouverie y Pelly. No participa en ninguno de los cuatro grandes combates navales de las guerras napoleónicas

ni está directamente bajo las órdenes de Nelson, como equivocadamente se ha dicho. Pero esto no resta méritos a su carrera. Ni lo uno ni lo otro le tocaron tampoco a Thomas Cochrane. Sin embargo fue uno de los más brillantes oficiales de esa Marina británica de comienzos del XIX en la cual las grandes figuras se contaron por decenas.

Guise ha servido en las Antillas desde 1809 hasta 1814, es decir, ha permanecido en nuestro continente, y en forma precisa en el foco septentrional de la revolución durante el período de gran trascendencia histórica para Sudamérica que comprende desde la segunda expedición de Miranda y la iniciación del movimiento independentista de Venezuela, hasta la victoria patriota de Carabobo, la "guerra a muerte" y la espantosa emigración de los habitantes de Caracas, cuando parece que ya la insurrección ha fracasado. No ha visto los acontecimientos de lejos. En los diarios de navegación de las unidades que estuvieron a sus órdenes se registran relaciones con los criollos.

Lo anterior demuestra que al volver a Inglaterra lo hace bien enterado de la dudosa situación que existe en Sudamérica. Por eso cuando, derrotado Napoleón en Waterloo, se firma la paz y pasa Guise al retiro con los miles de oficiales a quienes afecta el desarme, su deseo de trasladarse a nuestro continente se tuvo que basar en una madura reflexión. No pueden haber afectado su ánimo los argumentos que en los diarios londinenses se esgrimen a favor o en contra de aquellos a quienes, en la amplia polémica que por entonces existe, unos llaman "insurgentes" y otros, "patriotas"; unos atacan y otros alaban. Guise adopta su decisión porque está contra el colonialismo español, tiene fe en nosotros y cree que su deber es prestarnos su ayuda personal.

Hacer esto último significa correr varios riesgos. Contra la opinión pública mayoritaria, el gobierno inglés ha cedido ante las exigencias españolas. No solamente ha prohibido la venta de armas, buques y pertrechos a los sudamericanos. Ha establecido duras penas contra los británicos que se unan a la causa de los rebeldes, especialmente si figuran en los registros de la Marina real comprendidas las listas pasivas. Se sabe que la situación económica de los patriotas es de tal naturaleza que pagan tarde, mal o nunca lo que compran, y a quienes se incorporan a sus fuerzas armadas. España está despachando fuertes expediciones militares destinadas a sofocar la insurrección. El **Bell's Weekly Messenger** dice el 18 de enero de 1818 que es el fusilamiento el final que aguarda a quienes sirvan en la "guerra civil" americana.

Las perspectivas que a Guise se presentan en Inglaterra, son en cambio, bastante promisorias. Cuenta con bienes patrimoniales y con el fondo que ha formado mediante el ahorro forzoso de sus sueldos, debido a los largos años de vida a bordo. La situación social de sus numerosos familiares y relacionados le abre cualquier puerta. El hermano Berkeley William, quien está en el Parlamento, y el hermano John, quien en la guerra ha ganado el grado de general y la Gran Cruz de la Orden del Baño, tienen influencia política en la oposición y en el gobierno, respectivamente. Todo esto le ofrece expectables posibilidades, en un país que se halla en tremenda expansión industrial dentro de un mundo del que ha eliminado a sus enemigos, obteniendo el completo control de los siete mares. Más, Jorge Martín Guise invierte su fortuna en comprar el HECATE, al que rebautiza LUCY, en armarlo, equiparlo y contratarle tripulación. El 29 de enero de 1818, es decir, pocos días después de que Lord Cochrane ha sido contratado por los agentes de Chile, sale de Londres, prácticamente de escapada y en apariencia con destino final a Río de Janeiro.

Así como las circunstancias personales y familiares que se acaban de exponer obligan a rechazar cualquier sospecha de que nuestro almirante haya sido un aventurero pobre que venía al continente sudamericano ansioso de conseguir una posición que en su país no podría alcanzar, hay un hecho que demuestra que tampoco es un negociante que busca incrementar su capital.

Desde que el 22 de mayo de 1818 la LUCY fondea en Río de Janeiro, es víctima de la sospecha y de la vigilancia del comodoro William Bowles, quien es comandante de la Estación Sudamericana de Gran Bretaña. Cuando sale de ese puerto y ancla en Buenos Aires, la apresa alegando la presunción de que está destinada a un crucero pirático contra el tráfico portugués. La verdad es que, por el contrario, los portugueses han querido comprarla y han hecho a Guise tentadora proposición que ha rechazado. Cuando Bowles averigua la verdad, hace la vista gorda respecto al ulterior destino de la LUCY. Guise cierra contrato con Zañartu a fin de que se la lleven a Valparaíso para que incremente la Marina que se está formando en la costa del Pacífico a fin de realizar la expedición libertadora del Perú. El mismo se traslada a Chile y asume el comando de la LAUTARO, con la que participa en la acción que el 10 de marzo tiene lugar en el Callao. Es por entonces que el **Journal of a Residence in Chile** lo describe como "un hombre muy caballeroso". La mención se debe a la

célebre escritora Mrs. María Graham —posteriormente Mrs. María Calcott—, quien estuvo por entonces en ese país.

A mediados de julio de 1820 comienzan en Chile los rozamientos entre Cochrane y Guise, que al hacerse más fuertes obligan al segundo a presentar su renuncia. No le es aceptada; pero esto no mejora la situación. La crisis toma mayor volumen a causa de la actitud que en el Perú asume Cochrane respecto a San Martín. A finales de marzo, Guise y otros oficiales se separan de la escuadra de Cochrane. El 8 de octubre de ese mismo año asume el cargo de comandante general de la Marina que creaba el Perú ese día.

Los demás acontecimientos históricos que se relacionan con los servicios que Guise presta a nuestro país son conocidos en líneas generales, y seguramente resultarán enriquecidos en sus detalles cuando se publique la obra que la Comisión prepara. Se sabe qué eficazmente y con qué lealtad ayuda al Perú. El 6 de enero de 1825, en Guayaquil, Paz del Castillo lo hace apresar a causa de las exigencias que hace para el apropiado y rápido recorrido y equipamiento de nuestros buques. Se le priva del mando. Como consecuencia de ello, a pesar de la forma valerosa en que durante más de cuatro años ha luchado contra la escuadra española y contra los castillos del Callao en los que Rodil resistía heroicamente, cuando se rinde este último baluarte realista, son otros quienes lo reciben oficialmente.

Su desventura no abate a Guise ni mella su amor por nuestra causa. Como no ha venido a lucrar ni en busca de honores, serenamente acepta la carencia de oportunidades profesionales al desarmarse la escuadra después de la recaptura del Real Felipe. Es entonces que, sin temor al futuro del Perú, asume un deber civil que al mismo tiempo significa su completa integración dentro de la flamante república. El 2 de mayo de 1827 contrae matrimonio con Juana del Valle y Riestra. Uno de los frutos de esta unión sería más tarde la abuela del aviador Jorge Chávez, héroe de la aviación nacional.

Ante la inminencia de la guerra contra la Gran Colombia, el Perú busca de nuevo la ayuda de Guise. En octubre de 1827 asume el comando en jefe de las fuerzas navales, calidad en la que ataca Guayaquil. Su escuadra logra rendir la plaza después de una lucha que tiene lugar del 22 al 24 de noviembre de 1828; pero es a costa de la vida del vicealmirante, quien ocho meses antes había dado a saber que estaba dispuesto a ofrendársela al Perú, con frases que merecerían figurar en el monumento que aún no se le ha erigido.

II

EL MARINO INGLES (*)



(*) Reproducción, corregida y ampliada, del artículo "La vida europea del vicealmirante Jorge Martín Guise, fundador de la Marina de Guerra del Perú", publicado en la **Revista de Marina**, La Punta, Callao, año XXIII, número 3, mayo-junio de 1938.

QUO HONESTIOR EO TUTIOR

Gloucestershire es un condado de lineamiento irregular tendido en la porción sudoccidental de Inglaterra. Los cerros y los ríos lo dividen en tres porciones físicas perfectamente diferenciadas que le dan variedad y belleza. Al Oriente están las montañas que bisecando el área corren entre las alturas de Cotswold que se elevan a los mil pies en algunos puntos. A la izquierda queda la región de los famosos valles de Gloucester y Berkeley creados por el río Severn que desciende pastoralmente para formar al final de su curso un gran estuario que casi comprende Bristol. Entre el Severn y el Wye, que es su tributario, se extiende el bosque de Dean, una histórica y bella comarca que como la mayoría de las florestas inglesas mantiene aquel antiquísimo carácter que las hizo atractivas a los intrépidos vikingos.

El clima es dulce, abundante la vegetación. Los trigales ondulan sobre las tierras con femenino bamboleo. Las mieses se tienden en grandes extensiones de ese suelo gredoso que a ratos es negro y a veces es rojo. Discurren entre los campos de avena y cebada ovejas balantes y vacas mugidoras. Y mientras en los valles las cuadrillas de emblusados rústicos hacen faenas de campo, cantando viejas baladas en su dialecto natal, lejos, en las montañas, las necesidades de la industria, incipiente en Inglaterra en el período que vamos a tratar, ocupan a otros hombres en extraer el hierro y el carbón del subsuelo.

En medio de esas mieses y esos bosques, como hitos sentimentales que el hombre ha ido dejando entre los campos, se elevan las iglesias de piedra; pero también los viejos castillos medioevales que pregonan el imperio del individualismo europeo. Hay monumentos de todas las épocas, como si fueran recuerdos que las diversas culturas hubieran dejado para marcar su paso. Existen murallones romanos, de la época en que Gloucester era Claudia Castra, latina ciudad. Grandes monolitos tallados dicen de los sajones. Castillos macizos y aplastados hablan de la pujanza y fuerza de los conquistadores normandos. Efectista, leve, carente de peso a pesar de la piedra, dispara al cielo sus agujas góticas, una que otra catedral construida mientras los caballeros participaban en alguna cruzada, allá por la Tierra Santa. No faltan, por último, ruinas tudoras cuyas pretensiones evocan los celos que abrigaba el cardenal Wolsey contra sus constructores.

En un viejo solar metido entre esos campos y esas ruinas, hace más de quinientos años vive una noble familia. Las cró-

nicas de los antepasados cuentan cómo, en 1274, Nicholas de Gyse se casa con una nieta del célebre Huberto de Burgh, conde de Kent y el regente del reino durante la minoría de edad de Enrique III, y recibe, por derecho de su esposa, el **manor** y señorío de Elmore, por el que debe pagar cada año el simbólico homenaje de **unum clavum gariophili**. Luego Sir Anselmo de Gyse es confirmado en el privilegio anterior y adopta las armas de Burgh con la diferencia de un cantón. A estos siguen grandes señores que ahora se apellidan Guise y son **Sheriffs**, barones y personajes importantes. Hasta que extinguida la rama directa, caen el título, los honores, los cargos y las armas, en una colateral, cuyo jefe es, en 1783, Sir John Guise, miembro del Parlamento, quien por entonces habita en la residencia de Highnam.

Mientras Inglaterra sostiene una guerra con España, ha nacido, el 12 de marzo de 1780, el cuarto hijo de Sir John y Elizabeth Wright, a quien nombran Jorge Martín. En 1793 es un mocito que se harta con la gramática latina y el cálculo que enseña el maestro pelucón y seco del condado. Las conversaciones de los mayores, las noticias que aparecen en la gaceta londinense y el correr del Severn hacia el océano, lo llaman al mar, que ofrece amplio campo a cualquier audacia: ha estallado la Revolución Francesa e Inglaterra se prepara para el combate. Así, queda convenido entre su padre y él que irá a servir en la Real Marina Británica, para lo cual cuenta con poderosa ayuda de parientes y amigos. Entre los últimos figura nada menos que el comandante de un navío de línea.

Y mientras espera ansiosamente su turno, estudiando en la biblioteca de la vieja casona donde se alínean los retratos de sus antepasados, le parece recoger las miradas alentadoras de los arrugados barones de empolvadas pelucas, marinos, militares y parlamentarios que han honrado el apellido. También él se propone dar lustre a la casa. Y ante los cisnes, el oso, las lozanges unidas en vero, la corona ducal en oro y la estrella escocesa agujereada en sable, del escudo nobiliario de los Guise, Jorge Martín se promete ser fiel al lema ancestral que ha guiado las acciones de todos los suyos: **Quo honestior eo tutior**. (Cuanto más honesto, tanto más seguro).



EUROPA: UN BOSQUE EN LLAMAS

El momento en que Jorge Martín va a entrar en el mundo de los adultos es de lo más extraño. Con rojizos colores ha aparecido el alba de un día insólito: en la más importante monarquía absolutista del continente europeo, la clase media y el pueblo han apresado y depuesto al rey, estableciendo por sufragio directo la Convención Nacional, que abuele la monarquía y cubre de sangre al país mediante las masacres de setiembre de 1792. La miseria pública ha provocado el estallido francés, prendiendo una hoguera cuyo fuego se propaga. La **Declaration des droits de l'homme et du citoyen** produce una profunda dualidad europea de sentimientos y de principios morales. Como si esto fuera poco, los disturbios que ocurren en Francia por la aplicación de la constitución civil del clero, así como las intrigas que ejercen en el exterior los emigrados, las cuales conllevan la amenaza de una intervención extranjera en la tierra que hasta hace poco ha sido propiedad del rey Luis, producen la declaración de guerra a Austria (20 de abril de 1792), punto de partida de una conflagración mundial. El primer toque de clarín es en Valmy, lugar donde las haraposas tropas revolucionarias salvan a la Francia invadida y encuentran entusiasmo y valor para tomar la ofensiva.

En noviembre de 1792, Dumouriez, libre de los prusianos, va al territorio belga en busca de los austriacos y el 6 de ese mes sus jóvenes soldados, al paso de la Marseillaise, atacan y dominan los catorce reductos levantados por el Duque de Saxe-Teschen, en Jemappes. Mons, Bruselas, Gante, Amberes, Ostende, etc. caen en sus manos e inmediatamente después la Convención ofrece ayuda francesa a todos los pueblos que deseen deshacerse de sus gobiernos. Se abre el Escalda y se le declara libre, contra lo establecido en los tratados de Munster y Westphalia.

La medida anterior, acorde con los principios revolucionarios, repercute fuertemente contra Holanda, cuyo comercio se siente amenazado, y quien pide ayuda a Inglaterra, potencia encargada de garantizar el cierre de aquel río. Esto da el pretexto que Pitt busca hace tiempo. Una escuadra inglesa acude en ayuda de Holanda, el CHILDERS es cañoneado en Brest, Francia ordena a su embajador en Londres que se retire y el 2 de febrero de 1793, poco después de la ejecución de Luis XVI, se produce la formal declaratoria de una guerra entre las dos naciones, que habría de durar casi un cuarto de siglo.

Gran Bretaña es un imperio insular que nutre en el mar su organismo de pez voraz. Por eso su cuidado más inmediato es la preparación de la Marina. El 10 de enero el Ayuntamiento de Londres ofrece premios de 40 y 20 chelines a los marineros civiles que se presenten voluntariamente a servir en las naves de Su Majestad, y el gobierno promete altas primas de enganche (Le. 5, 2 o 30s., según el grado de preparación) a quienes acudan a contratarse.

Mientras así se alista en el interior, el reino hace alianzas y da dinero en el extranjero para formar la **primera coalición**, dentro de la cual quedan Rusia, Austria, Prusia, España, Portugal, Cerdeña, y Nápoles. Concertados los términos del acuerdo, las naves británicas empiezan a moverse transportando los contingentes que la potencia marítima envía a varios frentes. El Duque de York, con 3000 hombres, parte a Holanda, donde dirige personalmente el afortunado sitio de Valenciennes que capitula el 28 de julio, para ocupar luego las plazas del Escalda. En seguida marcha sobre Dunquerque, de donde es rechazado (8 de setiembre). El contralmirante Gell, por su parte, sale al Mediterráneo en abril comandando una escuadra, a la cual se unen (en mayo) las que dirigen el vicealmirante Hotham y el Lord Visconde Hood, quien, contando con veinte naves de línea propias, más algunas españolas comandadas por Gravina, asume el mando supremo en ese teatro de operaciones, empezando activa campaña contra Francia como resultado de la cual los realistas tienen que rendirle el grande y único arsenal de la República en el Mediterráneo: Tolón (27 de agosto de 1793).

Pero Francia, en un poderoso esfuerzo, reacciona virilmente y empieza a recuperar lo conquistado. Sus tropas cierran a los austriacos el camino de París y la victoria de Wattignies rompe el sitio de Maubeuge (16 de octubre 1793), el mismo día en que se ejecuta a la reina María Antonieta. Lyon es reconquistada. Hoche, en Giesberg (27 de diciembre), libra la Alsacia; y Landau, Pichegru y Jourdan avanzan en Bélgica. El último bate a los austriacos en Fleurus (24 de junio 1794) y el primero rechaza a los ingleses en Amberes y luego en Holanda, ocupando este país un poco más tarde (noviembre 1794-enero 1795). La campaña termina con una de las más curiosas acciones de guerra que registra la historia: la captura de la flota holandesa, bloqueada por los hielos en el Helder, por unos cuantos escuadrones de húsares.

En el Mediterráneo, por otra parte, las cosas no han ido mejor. El general republicano Carteau, ayudado por un teniente coronel de artillería que empieza a distinguirse (Napoleón Bo-

naparte), ha obligado a Lord Hood a evacuar Tolón (19 diciembre 1793). España comienza a mostrarse cansada de la guerra y se han producido ya rozamientos desagradables entre el almirante inglés y don Juan de Lángara.

Además de actuar en los dos teatros de operaciones antes nombrados, la flota inglesa está empeñándose activamente en el Canal desde los comienzos de las hostilidades, bajo las órdenes del viejo y afamado Lord Howe. En este mar se han librado encuentros parciales. Pero es el grueso de la escuadra de Lord Howe el que sostiene la primera batalla naval de importancia en esta guerra, conocida en Inglaterra como "El glorioso 1º de junio".

El 2 de mayo Lord Howe sale de Portsmouth con la flota, consistente de treinta y dos buques de línea, convoyando aproximadamente cuatrocientos buques mercantes destinados a trasladarse a diversos puertos del mundo. Casi al mismo tiempo zarpa de Brest la flota francesa, compuesta de veintisiete unidades, comandada por el almirante Villaret, "oficial de gran mérito, de la vieja escuela", según Brenton. Ha sido seleccionado por Robespierre quien le ha ordenado, bajo pena de guillotinarlo en caso de desobediencia, que asuma el mando y salga a la mar a proteger un inmenso e importante convoy que debe llegar de Norte América, pues la situación es en Francia angustiada por falta de viveres. Villaret lleva consigo malos oficiales, improvisados como marinos de guerra pues han pertenecido a la flota mercante. Además, la acción del almirante está constreñida por las intervenciones de un superior que lleva a bordo: Jean Bon Saint André, representante del pueblo pero lego en asuntos navales. Esta situación hace que se elimine la ventaja que tienen los franceses en lo que respecta a la calidad de las naves, pues las suyas son de formas más finas, más marineras y con artillería mejor montada.

En Inglaterra se espera ansiosamente que se produzca un encuentro que resulta inevitable. Sin embargo, pasan tres semanas y no hay noticias de batalla. Es que se está concentrando la energía que va a impulsar al choque a estas dos fuerzas.

Después de dejar en ruta segura su convoy, Lord Howe regresa y empieza a cruzar a cien leguas al Oeste de Ouessant, en espera de la flota de aprovisionamiento que aguardan en Francia, a la que se propone destruir. Se trata del total de las unidades que hacen el tráfico de las Indias Occidentales, más muchos buques norteamericanos cargados de harina. Mientras aguarda, el almirante adiestra pacientemente a sus comandantes a mante-

ner sus buques en formación de batalla durante la noche y con mal tiempo (maniobra que hace diez años no practican); así como a los oficiales y tripulantes en el manejo de los cañones de mayor tamaño.

El 28 de mayo, mientras sopla fuerte brisa, la flota francesa es descubierta y después de ponerse el sol la vanguardia traba combate. Pero el tiempo se pone tan nebuloso que no es posible conseguir nuevo contacto hasta el amanecer del 1º de junio, en que los contendores miden sus fuerzas: los buques franceses suman trentiséis y veinticinco los ingleses.

De acuerdo con la táctica de la época, Lord Howe ha trazado sus planes en forma que cada una de sus naves se bata aisladamente con otra. En esa forma se realiza la batalla, con éxito para los ingleses, quienes deshacen el convoy y capturan cuatro buques enemigos. Pero la victoria no es definitiva, a causa, según unos autores, de que Howe no prosigue la caza de la escuadra derrotada. No se podía esperar más de un almirante de setenta años quien, por otra parte, con esta batalla terminó brillantemente su larga y fructífera carrera naval.

El 13 de junio llega a Spithead la victoriosa escuadra conduciendo sus presas. Se la recibe con enorme entusiasmo, incluso por la familia real, la cual se traslada a la nave insignia donde el rey obsequia a Lord Howe una espada con empuñadura de diamantes. No sólo él es premiado: se producen ascensos, se dan pensiones a los inutilizados y los subalternos reciben obsequios pecuniarios y una participación especial en el dinero de presas.

* * *

ROYAL NAVY

El mes de mayo de 1794 deja de existir el barón John Guise y quedan huérfanos sus seis hijos. De estos, William Berkeley, quien por entonces cuenta diecinueve años, como primogénito hereda el título y la jefatura de la familia; John, de diecisiete, sirve en el ejército; y Powell, de quince, se inclina hacia el sacerdocio. En cuanto a Christopher y Fane, sólo tienen trece y once años, respectivamente.

La muerte de Sir John coincide casi con el regreso de la victoriosa escuadra de Lord Howe (13 de junio). En ella vuelve a Gloucestershire un íntimo amigo de la familia, el Honorable George Cranfield Berkeley, comandante del navío de línea MARLBOROUGH, que ha tomado parte prominente en la batalla. Del total de treintiocho buques —comprendidas las fragatas— ese navío, el BRUSWICK y el QUEEN han sido las naves que mayores bajas han sufrido. Su comandante fue seriamente herido y se traslada a su hogar, para ser curado. Esto da ocasión a que puedan cumplirse los deseos de Jorge Martín.

Aunque por entonces lo que fue después prestigiosa Marina de Jervis comenzaba a tomar forma, no habían desaparecido del todo los corrompidos métodos de las épocas anteriores. Por eso a pesar de que se quería que todo guardiamarina fuese bien instruido y ejercitado merced a dos años de permanencia en la Real Academia de Portsmouth, no resultaba así en realidad. Los jóvenes, por ahorrarse dichos estudios o porque eran enviados a la Marina por castigo paternal, gracias a la independencia de que gozaban los comandantes de buques, la que permitía a algunos negociar con la paga de los guardiamarinas, solían ingresar de otras dos maneras: como **young gentlemen** o voluntarios, o "como criados del capitán". Fue de la última manera que Horacio Nelson se acercó a la Armada, merced a la avaricia de su tío Mauricio Sulkling, quien se embolsaba la paga del joven, según dicen sus biógrafos. A Jorge Martín, en cambio, gracias a la influencia de Berkeley, se le registra en calidad de "voluntario de primera clase".

* * *

EL MARLBOROUGH

El primer contacto directo de Jorge Martín con la Marina real es a bordo del MARLBOROUGH, cuya cubierta pisa el 3 de octubre de 1794. La nave está en Spithead desde hace una quincena y acaba de ser carenada en Plymouth.

Por los relatos coetáneos se puede deducir la brutal impresión que debió recibir este joven hijo de familia al acercarse por primera vez a esta nave de S.M. Para un adolescente de catorce años que venía de hacer vida de hogar terrateniente provinciano, necesariamente las costumbres navales de aquel tiempo tuvieron que significar algo extraño y monstruoso.

En las finales del siglo XVII la estadia de los buques de guerra en los puertos, sobre todo cuando, como en el caso del MARLBOROUGH, llegan de campaña y toda la dotación tiene dinero, es caótica e inmundada. En el muelle las embarcaciones reciben toda clase de objetos oficiales y particulares para el buque y sus hombres, lo cual hace que se apretujen marineros, cargadores, boteros y rufianes que gritan y se injurian y que atropellan con sus bultos cuanto encuentran a su paso.

Cuando el joven aspirante a oficial logra, después de muchas dificultades, instalarse en una embarcación que va a bordo, tiene por compañero de viaje a todos aquellos seres y, además, a buen número de prostitutas, las cuales regresan a la nave después de hacer compras para sus hombres. Según un reglamento del servicio naval, está autorizada la aceptación de las esposas a bordo de los barcos cuando se hallan en puerto. Pero cada vez que un buque fondea, los hombres escogen "esposas" entre las mujerzuelas de mal vivir que llegan alrededor de la nave, y desde ese momento éstas se instalan como en hogar propio, después que un médico les pasa una inspección genital. De este modo cada navío de línea cuenta con una dotación suplementaria de doscientas o más pindongas. "Aún hoy el primer pregón matutino que el Contramaestre hace en los sollados (¡Muestra la pierna!) recuerda aquellos felices tiempos en que su grito obligaba a sacar de la hamaca una pierna desnuda, para hacer posible la distinción entre machos y hembras, cuando el toque llamaba a todo el mundo al puente", refiere un escritor inglés del siglo XX. Y un médico que escribió sus memorias en 1824 nos ha dejado este comentario: "En los buques de S.M. se hallan a diario jóvenes educados en los buenos principios que, a consecuencia de las condiciones en que se encuentran en los barcos en puerto, se ven arrastrados al más excesivo li-

bertinaje. Casos hay en que los jóvenes aspirantes, apenas entran en la Marina inician una vida disipada y viciosa, y de este modo la prosiguen hasta hallarse tan enfermos de cuerpo y alma que todo esfuerzo por salvarlos se hace imposible”.

Después de este corto viaje en la embarcación, el flamante voluntario llega a bordo y se presentan ante sus ojos los compañeros de buque. Uno o dos oficiales, de ajustada chaquetilla azul y aplastado tricornio, montan la guardia. Los marineros, quienes han sido uniformados desde 1778 solamente, llevan largos zapatos de puntas cuadradas, camisa listada, chaqueta azul, pantalón blanco o amarillo y peluca cuyo extremo amarrado (el célebre “**pigtail**” que cada año era más largo) cae sobre la espalda. Todo el mundo está ocioso y se divierte a su modo, especialmente cantando viejas baladas sentimentales que son coreadas con el grito marinero: “¡Hip, hip, hip, hurra!”. En el gran sollado bajo, donde cada hombre dispone de dieciséis pulgadas para su coy, se albergan la suciedad, la inmundicia y la basura provocando una atmósfera pesada que el humo de las pipas ayuda a densificar. Y, en todas partes, “mujeres que gritan y disputan, hombres que blasfeman, un mundo aprensado, como sardinas en caja, entre las combadas hamacas”. Pero, a pesar de eso, los ecos de la balada pregonan que no obstante tal desorden y libertinaje, dentro de las tracas de este pez de madera se encuentra el alma de la vieja y pujante Marina que ha hecho posible que Inglaterra se sienta dueño de los océanos:

“¡Hurra! ¡Hurra!. De lo alto de los techos
y de los campanarios, la ciudad de Londres nos aplaudirá,
cuando el rey Jorge pase con orgullo la reja de Saint Jamer
y refiera al mundo entero nuestra gloria”.

EL MARLBOROUGH es un buque de setenticuatro cañones y seiscientos hombres de dotación, que acaba de crearse heroica fama mientras formaba parte de la Escuadra de Vanguardia que comandó el 1º de junio el almirante Graves, Esq. Ese día, a las 9 hs. 45 m., abrió fuego sobre su oponente francés, el IMPETUEUX, y a los cinco minutos logró colocarse en buena posición de sotavento. Cerca de un cuarto de hora después el francés lo abordó, enredándose en la jarcia de mesana del último, hecho al cual sucedió un intenso y destructivo cañoneo mutuo. Más o menos a las 10 hs. 15 m., el matalote de popa del IMPETUEUX, (el MUCIUS), para librarse de los ataques del DEFENSE, avanzó a toda vela y se pegó al MARLBOROUGH por la proa y a barlovento; en esta forma los tres buques quedaron

formando un triángulo cuya base era el inglés. Cuando el MUCIUS se colocó en posición, caía el palo mesana de aquél y un cuarto de hora después perdía trinquete y mayor. Sin embargo, continuó un fuego incesante, derribando los mástiles bajos y el bauprés del IMPETUEUX y algunas de las vergas de juanete del MUCIUS; pero el MONTAGNE, corriendo por la popa del MARLBOROUGH, abrió sobre él un fuego tan intenso que el comandante, el segundo, un guardiamarina y muchos marineros cayeron muertos o heridos, sufriendo el buque serio daño. No obstante, siguió luchando y el IMPETUEUX no pudo escapar, mas no así el MUCIUS que huyó al ser desatendido por el MARLBOROUGH.

Tal es la nave en la que George Martín hará su conocimiento con el mar. Cuando pisa su cubierta por primera vez, como comandante interino la dirige el flamante capitán de fragata John Monkton, quien asumió la jefatura de la nave el 1º de junio al caer herido Berkeley. Este, debido a su ingreso al Parlamento en el lugar que ha dejado vacante Sir William Guise, mantiene nominalmente el comando de la nave durante algún tiempo. Pero desempeñan el puesto jefes distinguidos, como los capitanes de navío Henry Nicholls —capitán de bandera del almirante Graves en el ROYAL SOVEREING, el 1º de junio—; Sir James Saumarez —comandante del CRESCENT, vencedor de la fragata francesa LA REUNION el mes de octubre de 1793— y Ross Donnelly—, quien el 1º de junio, como teniente del comandante James Montagu, asumió el mando del MONTAGU al ser muerto en la acción su Jefe inmediato.

Durante nueve días, mientras el MARLBOROUGH está en Spithead, George Martín traba conocimiento con las no muy elevadas funciones que corresponden a su situación. Es el "nuevo" de a bordo, lo que lo hace acreedor a que todos los oficiales, los guardiamarinas y hasta los voluntarios que son más antiguos en el buque le carguen encima los quehaceres que no les gusta desempeñar: pesar los víveres, vigilar el baldeo de cubierta, medir el agua de beber, limpiar la camareta y otros no muy honrosos.

El 15 de octubre cambian fondeadero a Torbay, donde se halla concentrada la Flota del Canal, a la que pertenecen, que nominalmente comanda Lord Howe. Durante una semana el MARLBOROUGH y otras unidades salen a la mar para realizar ejercicios de cañón y de armas menores.

El 22 del mismo mes el sentido de su vida se engrandece: George Martín mide por primera vez el poderío de la Marina de

Guerra de su país a la que ahora sí se siente incorporado. Ese día el QUEEN CHARLOTTE, el ROYAL GEORGE y otros navíos de 110 cañones, más varias docenas de navíos de 98 y 74 y de fragatas de 32, zarpan en escuadra para realizar un crucero ante las costas francesas. Son cientos de bocas de fuego y miles de hombres embarcados en buques que navegan conservando su formación táctica, con todo el velamen desplegado y deslizándose sobre las revueltas aguas del Atlántico, con aire de serena dignidad y belleza. El orgullo patriótico que despierta en él este espectáculo que no se cansa de admirar, va a serle necesario para soportar las penalidades que experimentará durante los ocho meses venideros. Fue un lapso tan duro, que el hecho de que George Martín continuara su carrera naval después que dejó el MARLBOROUGH, es prueba evidente de que en ese adolescente había ya la reciedumbre necesaria para que se formara un marino de calidad.

Las cien millas que separan la punta de Lizard inglesa y las costas de la Bretaña francesa constituyen el cuello de botella por el cual deben pasar los alimentos y materias primas que llegan de las colonias, y los productos manufacturados que se envían a América y Asia principalmente. Tanto Francia como Gran Bretaña necesitan dominar esa entrada al Canal de la Mancha, tarea que ha sido encomendada a las fuerzas navales, que adoptan una táctica semejante a la del gato que monta guardia frente a la madriguera, y los ratones que quieren salir a buscar el queso. Villaret Joyeuse tiene en Brest trenticinco unidades de mejor calidad que las de su enemigo pero mal abastecidas. Lord Howe cuenta con igual número de naves. Pero mientras los franceses pueden emplear pequeñas escuadrillas y buques aislados que con frecuencia hacen incursiones y capturan buques ingleses, su contrincante no tiene la misma capacidad de movimiento. El objetivo estratégico de los británicos es impedir que las flotas de Tolón y de Brest se ayuden entre sí, a través de Gibraltar, para destruirlas separadamente. El jefe de la Flota del Canal está obligado a mantener siempre sus fuerzas concentradas, para caer sobre Villaret en el caso de que intente hacerse a la mar. De allí que continuamente maniobre en escuadra con sus trenticinco unidades juntas, ya realice cruceros frente a Bretaña o ya se aleje más al Oeste para proteger los convoyes que a veces llegan a estar constituidos hasta por ciento cincuenta mercantes. Esto obliga a todos sus buques a permanecer con gran frecuencia en las aguas del Canal, e impone una tarea sin descanso. Resultan agotadores el tamborileo con que se ordena el zafarrancho de combate cada vez que aparece una vela en el horizonte, y las

llamadas de "¡Todo el mundo a cubierta!", para maniobrar el aparejo durante las noches. Las condiciones climáticas, por otra parte, son de la peor clase posible. El invierno se ha presentado desusadamente adelantado y riguroso, con continuos chubascos de aire y con vientos borrascosos que rifan las velas, rompen los masteleros y arrancan de las vergas a los gavieros, quienes se estrellan sobre cubierta. El 1º de febrero, día en que Villaret, presionado por los ignorantes funcionarios gubernativos intenta salir de Brest con sus naves, la fuerza del viento es de tal magnitud que en la boca del puerto le echa a pique tres unidades y le daña seriamente otras tres. Pocos días después, mientras la flota inglesa se halla en el desabrigado fondeadero de Torbay, a causa de una furiosa tempestad se rompen las amarras de nueve buques que, derivando hacia los otros, están a punto de causar una catástrofe que sólo se evita porque milagrosamente disminuye la fuerza de la borrasca.

La necesidad de reparar las averías que continuamente producen los duros vientos, y de aprovisionar y abastecer a los buques crea las únicas oportunidades en que éstos entran a los puertos militares que existen en el Sur de Inglaterra —Portsmouth, Spithead, Torbay y Plymouth— y siempre lo hacen bajo la urgencia de volver cuanto antes a la mar. Esas estadías no proporcionan distracciones a George Martín, por cierto. Porque no es diversión practicar continuos ejercicios de armas, leer a la marinería en voz alta el Código Militar, vigilar el flagelamiento de los hombres a quienes se castiga, o contemplar que pendan de una verga los cadáveres de los marineros del CULLEDEN, a quienes la Corte Marcial ha condenado a la horca por "expresiones sediciosas".

A mediados de junio el MARLBOROUGH ha llegado al límite de su resistencia física. Entra a Plymouth y comienzan a desparejarlo, enviando velas y cordajes al Arsenal. Se descargan al FORMIDABLE cuatrocientos diez hombres y se distribuye parte de la plana mayor entre diversos buques. A George Martín lo nombran a la JASON, de 44 cañones y 281 hombres, por entonces en el dique, que está comandada por el capitán de navío Charles Stirling, descendiente del rey Guillermo el León y hermano del Lord Mayor de Kent. El 15 de julio se incorporan en la Flota del Canal.

* * *



LA JASON

Con el nuevo buque cambia el ritmo de vida naval de George Martín. La JASON es una fragata y tal clase de unidades desempeña papel diferente al de los navíos de línea del tipo MARLBOROUGH, que son barcos pesados, de cien a sesenticuatro cañones, varias cubiertas, grandes mástiles y popas doradas y esculpidas. Aquellas naves, por el contrario, tienen un número muy inferior de puentes y bocas de fuego. Pero en cambio sus magníficos velámenes les permiten tomar mucho viento a fin de alcanzar altas velocidades. De aquí que se empleen formando alas ligeras de las escuadras desplegadas en línea de batalla, o en el desempeño de comisiones que exigen el uso de unidades muy rápidas pero al mismo tiempo regularmente armadas. En esta forma, por entonces su papel tiene cierta similitud con el que actualmente desempeñan los cruceros, especialmente los cruceros de batalla.

A fines del siglo XVIII las fragatas obligan a los marinos a una vida dura y movida. Tienen que afrontar los malos tiempos para poder desempeñar con rapidez las comisiones, que son múltiples. Y esta misma abundancia de encargos las obliga a estar casi constantemente en la mar, con poca agua, alimento escaso y sin ofrecer a sus tripulantes comodidad de ningún género.

El gobierno británico está empeñado en ayudar a las fuerzas realistas de Francia que intentan ocupar el litoral occidental de esta nación para apoyar a los insurgentes. La JASON es llamada a Inglaterra en agosto, para que integre la escuadrilla del contralmirante Harvey y el 15 de ese mes, en Spithead, recibe a su bordo al Conde de Artois, al Duque de Borbón y a gran cantidad de nobles franceses, mientras que el 16 visita la fragata el Príncipe de Gales (después Jorge IV). El 26 parte a Quiberón, acompañando a los transportes que conducen cuatro mil soldados británicos y gran cantidad de bagaje, a órdenes del mariscal de campo Doyle. Pero la expedición llega tardíamente y no se ofrece una buena oportunidad en el continente. La dispersión de los vandeanos y la situación desesperada de la causa realista inducen al gobierno británico, hacia octubre, a retirar sus fuerzas. El 20 de noviembre la JASON embarca a los nobles franceses que transportó en agosto, y los conduce de regreso a Portsmouth.

El 15 de junio de 1796 George Martín deja de ser voluntario de primera clase para convertirse en guardiamarina. La JASON, por su parte, ha sido afectada a la escuadra de fragatas del comodoro Sir John Warren, fuerza que, al igual que su jefe, ha adquirido gran renombre bélico desde un brillante duelo con las naves

francesas, sostenido el 23 de abril de 1974 frente a la isla de Guernsey.

Dejar de ser voluntario para convertirse en guardiamarina es un hecho importante en la vida de Jorge Martín, pero solamente desde el punto de vista de la paga y el grado militar porque la vida a bordo es tan dura para el uno como para el otro. A través del **Roderick Randon** de Smollet, y de los escritores que han hecho la biografía de Nelson, es posible darse cuenta de la mísera vida que nuestro héroe hace en la camarata del JASON, no obstante la importancia que, con el ascenso, ha tomado ante sí mismo su persona.

En el sollado general de la fragata, entre cabos, velamen, herramientas y demás enseres, se ha formado un cuadrado de unos seis pies, mediante unas piezas de lona clavadas a los baos y cuadernas: es la "camarata". Tiene al centro una mesa donde los guardiamarinas toman sus alimentos y escriben sus diarios en época normal, pero que se convierte en mesa de operaciones del cirujano del buque apenas se produce el combate. La atmósfera es pesada y el espacio estrecho, tanto que precisa desplazarse encorvado lo que, según los escritores de la época, determina que los viejos marinos caminen en esa forma aunque se encuentren en tierra, como si eternamente estuvieran temiendo dar una cabezada contra los baos.

Un farol, cuidado religiosamente por temor a los incendios, da luz durante la noche, mientras los guardiamarinas tienden sus hamacas para tratar de dormir, cosa imposible a veces porque se escucha "un ruido de los más terribles, ocasionado por el juego de las cureñas de los cañones sobre cubierta, los crujidos de las tablas de la cámara, los aullidos del viento por entre los obenques, el confuso rumor de la tripulación —**la cual duerme y toma sus comidas en la cubierta superior**— los pitos del contra-maestre y sus ayudantes, las trompetas de los tenientes y el rechinar de las bombas de cadena".

Un ambiente como el descrito no puede producir ángeles. De aquí que el marino inglés del siglo XVIII sea, a pesar de que generalmente ha nacido en noble cuna, un hombre de tan toscas maneras que es escarnecido por el elemento civil al cual está defendiendo en esos días. Las peleas y brutalidades son habituales entre los guardiamarinas y el resultado de las continuas y duras bromas es una pelea con los puños o un duelo sostenido en tierra.

Para estos cuerpos jóvenes y voraces por razón de edad y de desgaste muscular, comer es una necesidad natural y además un placer. Pero no solamente les está negado sino que es causa de rozamientos y peleas. La ración es terrible y consiste principalmente de carne de vaca o de puerco salado y una ración de galletas. Estas "estaban llenas de gorgojos y una de las primeras cosas que aprendía un guardiamarina era que había dos géneros de animales. Uno de ellos tenía sabor amargo y producía sequedad de garganta; en cambio el otro, que propiamente no era un gorgojo sino un gusano que llevaba el remoquete de **el barquero**, se dejaba tragar con suma facilidad si se cerraba los ojos y no se estropeaba el apetito a la vista de su fea cabeza negra". Según cuenta el contralmirante Raigersfeld en **The Life of a Sea Officer** (1830), las ratas cogidas a bordo completaban la ración. Dice que se ha establecido un comercio regular de estos animales cuyo precio sube o baja de acuerdo con el estado de las otras provisiones. Hay que advertir que el rancho es pagado a escote, lo que produce extraños arreglos financieros. No es raro el caso de que un guardiamarina tenga que desembarcarse porque sus compañeros lo echan a causa de que no tiene las veinte o treinta esterlinas de su cuota, como sucedió en el ALBERMALE cuando Nelson lo comandaba.

* * *

Durante todo el año 1796 la JASON pertenece a la escuadra de Sir Jhon que, teniendo como base la bahía de Quiberón, en Bretaña, practica continuos cruceros que mantienen en alarma la costa francesa y permiten hacer buenas presas, tanto de fragatas cuanto de buques de comercio. Como consecuencia de los triunfos de sus unidades, Sir John Warrent recibe de los armadores del **Lloyd**, quienes han formado una asociación llamada **The Patriotic Fund**, un valioso obsequio; y obtiene un título, al cual le da derecho sus acciones. "Fue —dice Brenton— hombre de honor, educación, talento e industria; y nunca excesivo en el amor a su Rey y su Patria. La propiedad de su conducta, sin tomar en cuenta la pureza de sus motivos, se mencionó en la Cámara de los Comunes como otorgándole derechos para que se recompensaran sus méritos". Añade que los armadores del **Lloyd** no se limitaron a premiar el esfuerzo de los oficiales, sino que "se recompensó a los clases más necesitados, y no menos meritorios, de todas las armas".

Mientras ocurrían los hechos anteriores, la primera coalición había sido rota y sólo Inglaterra quedaba frente a Francia y sus nuevos aliados: Holanda y España, potencias marítimas ambas. Como quiera que la ayuda que buscaba la República con

estos pactos era la de las flotas de esas dos naciones, la estrategia naval adoptada por Gran Bretaña fue impedir la unión de las tres marinas. Para ello Sir John Jervis, con la Flota del Mediterráneo, pasó al Atlántico y estacionó en la costa de Portugal (21 diciembre 1796) merced al apoyo del príncipe regente de este país, con la misión de vigilar la escuadra española de Cádiz.

Ante estas circunstancias el gobierno inglés decide reforzar a Sir John Jervis y enviar tropas a Portugal. La JASON forma parte de la escolta del convoy que sale de Inglaterra en febrero de 1797 y llega al Tajo el 3 de marzo del mismo año. Como es sabido, el 14 del mes anterior se había realizado la batalla del cabo San Vicente en la cual veintisiete buques españoles, al mando de don José de Córdova, habían sido derrotados por diez y siete ingleses comandados por Jervis, con la inteligente cooperación de Toubridge y Nelson. Al llegar, pues, Jorge Martín al Tajo, conoce al nuevo contralmirante y caballero de la Orden del Baño, llamado a ocupar más tarde el primer puesto en el corazón de sus conciudadanos y en la admiración de todos los marinos: Nelson. Cuando siete días más tarde la JASON se traslada a Spithead conduciendo correspondencia, encuentra un hecho extraño y significativo. Debido a una escasez temporal de monedas de plata, el Banco de Inglaterra pone en circulación los grandes doblones españoles que constituyen parte de la presa hecha en el último combate. La cabeza del rey Jorge ha sido impresa sobre el tronco del monarca español. Y Guise, con los suyos, entona las orgullosas estrofas de la nueva canción:

“Esta moneda evidencia de Jervis la gloria
y el valor; e impresa sobre su compañera,
esta segunda cabeza, hay que decirlo, expresa
que Inglaterra ha hecho gran impresión en España”.

* * *

Pero si el viaje a Spithead da ocasión a George Martín para celebrar uno de los triunfos de su institución, también lo lleva a presenciar y sufrir el motín de la marinería en ese puerto, en el que la JASON queda completamente envuelta. La importancia de este acontecimiento la revela un historiador de la Marina inglesa expresando que “si se inquiriera qué asunto ha arriesgado más la seguridad del Imperio Británico durante el reinado del rey Jorge III, pocos dudarían en decir que, de todos aquéllos que sucedieron en aquel largo e interesante período, fue el motín de la flota el más apropiado para hundirlo pues ocasionó una parálisis política que no solamente afectó al territorio del Reino, sino a todo establecimiento o estación extranjero donde se encontraba un buque británico. Las potencias beligerantes, que ya estaban

unidas contra nosotros, y las naciones septentrionales que habían sido obligadas por la política artera de Francia a firmar una segunda neutralidad armada, así como los Estados de América, todos se regocijaron de que la llama de la discordia se hubiera encendido brusca y públicamente en la flota británica. Los **tiranos de los mares**, se dijo con alegría, están dando sus últimas boqueadas. Y se esperó que el primer fruto de nuestro aniquilamiento fuera el libre y desmaneado tráfico del océano. Afortunadamente nuestros enemigos sabían tan poco cómo aprovechar nuestra desastre, como desconocían el verdadero carácter de la nación británica y de sus marineros, en cuyos ánimos siempre hubo una marcada diferencia entre motín y traición. En lugar de hundirse bajo el temible peligro, el espíritu del Rey y del pueblo se elevaron en esa ocasión y el tridente fue esgrimido todavía, para alcanzar nuevas victorias, en las manos de aquella potencia que, bajo la protección de la Divina Providencia, había sabido cómo empuñarlo con valor y justicia".

Las causas externas del famoso motín fueron varias: el ejemplo político de los pueblos francés y norteamericano, la maquinación de los partidos irlandeses y de sus sociedades secretas, la propaganda francesa, etc. Pero, además, hubo causas endógenas que la historia ha señalado. Es hecho conocido, por ejemplo, que a las tripulaciones inglesas se las esquilma, que los comandantes en muchos casos eran unas fieras sin noción de humanidad o no tenían energía para sofrenar los impulsos de esas reuniones de individuos de todos los bajos fondos sociales que formaban la marinería. Por lo demás, existía una evidente injusticia con respecto a las pagas de los hombres de mar: no obstante el gran incremento en los precios de muchos artículos de consumo, no se les había aumentado el sueldo desde los tiempos de Carlos II (1630 - 1685). La ración era escasa y la gente moría de escorbuto en los largos viajes, durante los cuales no podía aumentar por sí misma el alimento oficial.

Los marineros, atemorizados por el artículo de guerra que prescribía la forma en que las quejas debían presentarse —forma que se prestaba a represalias— manifestaron repetidamente su descontento mediante anónimos dirigidos a Lord Howe, Comandante en Jefe de la Flota del Canal, o usando el memorial rodado ("**round-robin**"), consistente en una petición o reclamo que era firmado con los nombres escritos en los radios de un círculo, de tal manera que ninguno representaba al primer firmante. Pero Lord Howe se hizo sordo a estas peticiones anónimas y antirreglamentarias. Quizás la prudencia hubiera aconsejado una investigación. Pero no se practicó. Así la flota salió a la mar

el 3 de marzo y a su regreso halló que nada se había hecho. Entonces los marineros decidieron actuar por sí mismos.

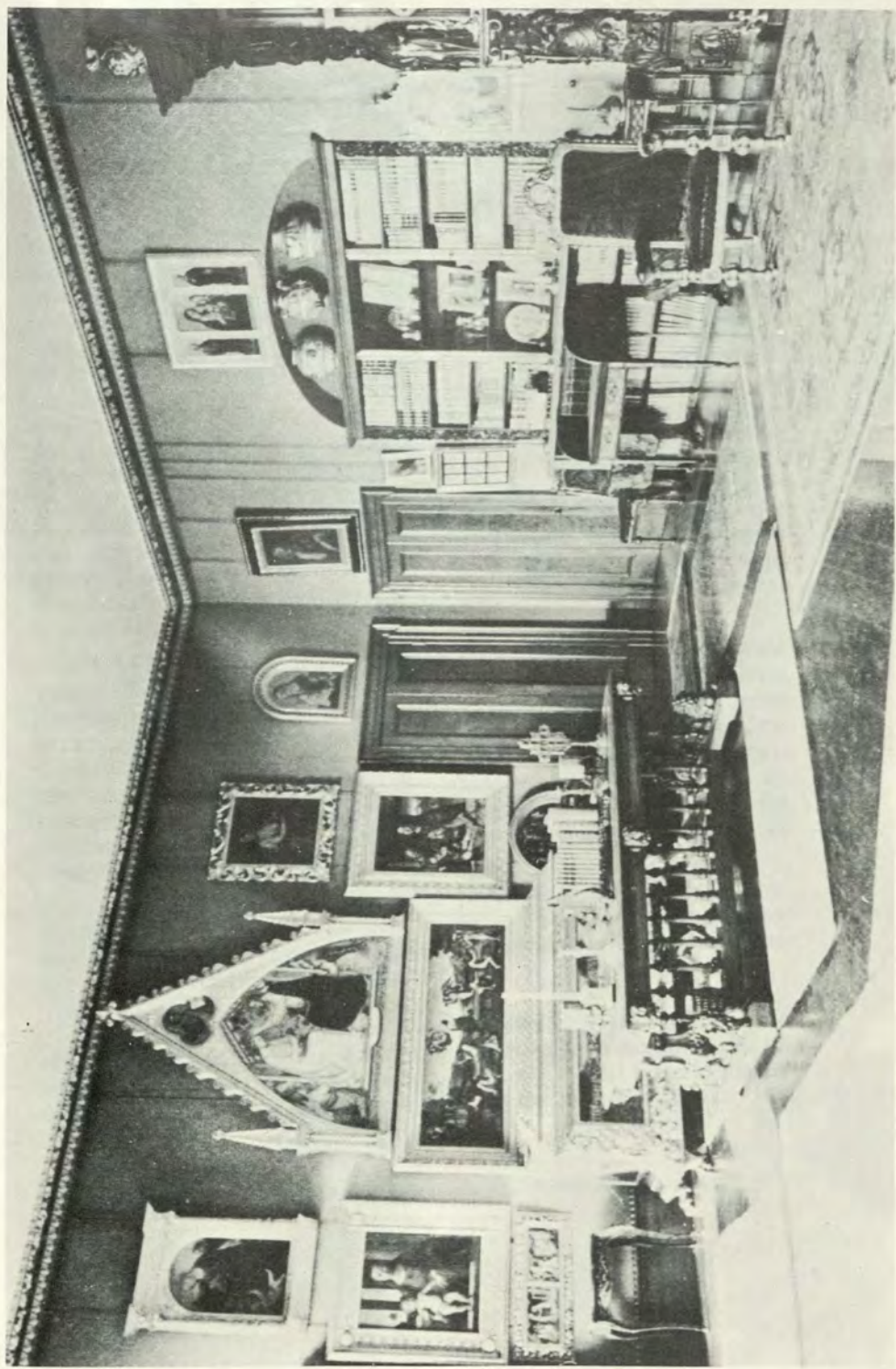
El 15 de abril, Lord Bridport, Comandante en Jefe, ordenó izar en la capitanía la señal "Nº 154" que, en el código que por entonces se usaba quería decir **prepararse para zarpar**. La respuesta fue tres vítores lanzados por las tripulaciones de todos los buques anclados en el puerto, siguiendo a la marinería del QUEEN CHARLOTTE que era la que tenía la más relajada disciplina desde los tiempos en que era nave insignia de Lord Howe.

La primera declaración hecha por los protestantes, después de esa abierta demostración de rebeldía, fue que no levarían las anclas hasta que viesen atendidas sus demandas "a menos que la flota enemiga se hiciera a la mar", en cuyo caso ellos saldrían a combatirla para luego regresar a puerto y reiterar sus demandas.

Ante esta actitud, inesperada para el Almirantazgo y los comandantes, se pusieron en práctica todos los medios de persuasión disponibles. Pero en vano. Las medidas habían sido tomadas con una fría y secreta determinación. Apenas algún buque titubeaba, era colocado al centro de la flota y vigilado cuidadosamente. Cada unidad nombró dos delegados que se reunieron en la cámara del almirante, a bordo del QUEEN CHARLOTTE, de la cual reunión salió un juramento de fidelidad a la causa. Se armaron horcas en las vergas de cada buque y se corrió una amenaza de inmediata ejecución de los traidores. Algunos oficiales que se habían hecho notables por su severidad disciplinaria, fueron desembarcados, aunque pronto se les volvió a llamar a bordo. Pasaron varios días de inútiles ofrecimientos por parte del Almirantazgo y los tripulantes no deponían su actitud. La señal de rebelión se repetía diariamente dos veces: a las 8 hs. y a la puesta, los marineros subían a las jarcias y lanzaban tres vítores. Mientras tanto ondeaba en los mástiles la **bandera de desafío**, de color rojo.

Inútiles fueron la intervención de los almirantes Gardner, Colpoys y Pole, así como la primera de Lord Bridport. Este, al encontrar izada en su buque la bandera de desafío, ordenó arriar su insignia, declarando que nunca la volvería a izar.

El 22 de abril los sublevados se mostraron más tranquilos y escribieron dos cartas: una a los Lores del Almirantazgo y otra a Lord Bridport. En la última le manifestaban que no habían tenido intención de inferirle ofensa personal. Esto produjo la vuelta del almirante a su buque, que se izara de nuevo su insignia y un entendimiento que motivó el regocijado retorno de las tripulaciones a sus deberes.



Parecía que todo estaba terminado. Sin embargo, cuando Lord Bridport hizo la señal de prepararse para levar, el 7 de mayo, en los buques la tripulación se negó a obedecer. Alegaban que el gobierno se disponía a romper sus promesas. Los delegados decidieron hacer una **convención** (*) a bordo del LONDON, que arbolaba la insignia del vicealmirante Colpoys. Este decidió oponerse a tales medidas si le era posible. Cuando aquéllos llegaron a bordo, el vicealmirante les comunicó que si se reunían haría que los infantes de marina dispararan contra ellos. Se produjo una pelea y uno de los delegados hizo fuego contra el teniente Simons, hiriéndolo. A poco el teniente Peter Boner disparó a otro tripulante y los marineros lo llevaron a proa para colgarlo de la verga, de lo cual sólo se salvó gracias a la intervención de un hombre que había servido a sus órdenes. Como resultado, el almirante, los oficiales y los infantes de marina fueron reducidos a prisión. El día 11 aquel jefe fue desembarcado y las tripulaciones de los otros buques enviaron a tierra muchos oficiales distinguidos, entre los cuales se hallaba el capitán de fragata John Nicholls, del MARLBOROUGH, antiguo buque del guardiamarina Guise. El vicealmirante Gardner también fue despachado al puerto. Aunque luego se le rogó volver, él se negó hasta que no se le permitiera ir con los jefes y oficiales desembarcados.

La Flota del Canal permaneció en estado de motín el 14 de mayo, día en que el conde Howe llegó a Portsmouth con plenos poderes para arreglar el asunto. Llevaba un acta del Parlamento en la que se acordaban concesiones a los marineros, y una proclamación de perdón para aquéllos que se sometieron inmediatamente. El día 15 todo quedó arreglado y el 16 la flota salió en busca del enemigo, bajo el mando de Lord Bridport. Parece que los detalles de este asunto aceleraron la muerte de Lord Howe, la cual se produjo poco después.

La JASON parte en la fecha predicha y en agosto es enviada a Quiberón a unirse con la escuadra de fragatas del comodoro Sir John Warren. Regresa a Spithead el 12 de setiembre y Jorge Martín obtiene permiso para ir a su hogar.

Hace cuatro años que está alejado de la vieja casona. Durante este lapso muchas cosas han cambiado, a compás de las transformaciones que se han operado con él. Han pasado cuatro años desde que hizo este mismo camino un niño de catorce; hoy

(*) Nótese, por la palabra, la influencia de la Revolución Francesa.

lo recorre en sentido opuesto un joven de dieciocho años que ve ya el mundo con mirada de hombre maduro, tan rápido e intensamente lo ha hecho vivir la carrera naval.

Todo en Inglaterra refleja una transformación a causa de esta guerra que se está haciendo interminable. Hay hambre, desocupación y disturbios internos. "Se tomaban entonces contra los descontentos medidas de represión tan feroces que parecían de todo punto extrañas a la riente Inglaterra que vio nacer a Nelson". "Las tabernas y otros lugares semejantes eran verdaderos focos de reuniones subversivas en las que se oían los gritos de ¡Abajo la guerra ¡Abajo el Hambre!. En el Norte, desgñados obreros de la industria fundaban los **nuevos sindicatos**, que muy pronto serían declarados ilegales compartiendo la suerte de todas las sociedades reformistas, democráticas y aún filosóficas".

Antes de la salida del buque a la mar, al efectuarse el pago de la JASON, el 13 de octubre el guardiamarina Guise no está a bordo y en el registro de la nave los comisarios marcan su nombre con letra R (**run**) abreviatura que se usaba en el servicio naval inglés con el significado de "desertor".

* * *

EL LONDON

La anotación que se ha hecho en el libro de revistas no es exacta.

Probablemente se ha tratado de una equivocación o Jorge Martín se ha excedido en el permiso. Esto se prueba por el hecho de que el 10 de febrero de 1798 se le encuentra en la dotación del LONDON, un excelente navío de línea de noventa y ocho cañones que ahora comanda el capitán de navío John Child Purvis, quien a las órdenes del de igual clase E. Griffith se ha batido valerosamente con la flota francesa, frente a L'Orient, el 23 de junio de 1795, formando parte de la escuadra del almirante Lord Bridport.

El LONDON pertenece a la Flota del Canal y desde noviembre ha estado reparándose y aprovisionándose en Spithead. El 12 de marzo sale para Santa Helena, con un convoy de noventa y seis velas, y el 25 del mismo mes ancla en el Tajo. Al terminar su comisión queda incorporado a la Flota del Mediterráneo que comanda Lord Saint Vincent. El lector sabe que estas fuerzas se encuentran bloqueando Cádiz, puerto dentro del cual se halla una fuerte escuadra enemiga. Está tan cerca de tierra que desde la cubierta se ve a las bellas damas españolas pasear por las avenidas y fortificaciones. Tanto que Nelson, quien comanda las fuerzas más pegadas a la costa, extremando su cortesía manda a las señoras un mensaje tranquilizador un día en que tiene que hacer una salva en homenaje al cumpleaños de su soberano. Añade el escritor de quien tomo este dato que no todo son saludos y cumplidos. Frecuentemente los bombarderos lanzan lluvias de fuego contra la ciudad, provocando incendios aquí y allá.

Así las cosas, el anciano y reputado almirante se entera de que en Tolón se hacen grandes preparativos para despachar una fortísima expedición cuyo destino se desconoce. Entonces, descuriendo cualquier consideración de seguridad personal, deja consigo unos cuantos buques, entre los cuales se halla el LONDON, y prepara un destacamento naval encargado de seguir al enemigo hacia donde vaya. Más hace falta un hombre para tal misión. Lord Saint Vincent y el Almirantazgo seleccionan a Nelson, no obstante los resentimientos y protestas que esto provoca entre los almirantes más caracterizados que el futuro héroe de Egipto. Cuéntase que —y éste es un precedente de la famosa ocasión en que Lord Fisher, durante el presente siglo, expresó que la preferencia, con desmedro de la caracterización, era el princi-

pio de la eficiencia— su lacónica respuesta a los quejosos es: "Considero que quien responde por las medidas tomadas tiene el derecho de **escoger a sus hombres**". Es así como el ya popular héroe del día de San Valentín, el tuerto y manco almirante recién repuesto de sus heridas, parte el 3 de mayo hacia el Mediterráneo. En los mástiles de sus naves ondea la esperanza de Guise, de sus compañeros y de toda Inglaterra. El 1º de agosto da la batalla de Aboukir y una nueva balada marinera nace en la patria de George Martín:

"Y ahora cantemos gozosos
la gloria del Rey de los Cielos:
nuestro Dios es nuestro salvador,
podemos cantar bajo su protección.

Gran Bretaña es la dueña del mar,
¡jamás, jamás, seremos esclavos!"

Y, acompasado con el retumbar de los cañones de las naves, el **God Save the King** va a tener nueva estrofa:

"Cantemos en coro el gran nombre de Nelson,
el primero en gloria,
cantemos su nombre.

Extendamos su gloria a los confines,
honor de la tierra británica,
él, que hizo rezonar en las riberas del Nilo:
¡Dios salve al Rey!"

* * *

Mientras el LONDON permanece a las órdenes de Lord Saint Vincent, el guardiamadina Guise vuelve a presenciar escenas parecidas a aquéllas que vio en Spithead el año anterior. También en la Flota del Mediterráneo se produce motines. Felizmente para Inglaterra el encargado de reprimirlos es ahora un anciano de energía férrea llamado a alcanzar el respetuoso recuerdo de la Marina de S.M. Británica.

A los sucesos de Spithead han seguido otros del mismo carácter, pero más bochornosos, en la Flota del Mar del Norte. Apenas la noticia llega a las fuerzas de Lord Saint Vincent comienzan a circular los consabidos anónimos. Pero los tripulantes de ésta, conociendo el carácter de su jefe, son extremadamente cuidadosos en sus primeros movimientos. Las dificultades empiezan en el SAINT GEORGE, con motivo de la ejecución de dos marineros pertenecientes a su dotación, quienes han desobedecido el 29º Artículo de Guerra.

Según la reglamentación inglesa las ejecuciones debían realizarse a bordo del buque en el cual el condenado había servido. De acuerdo con ella se dispone la ceremonia. Pero los tripulantes de la nave presentan un memorial pidiendo perdón para los culpables. La respuesta del Almirante es que como la sentencia está asentada en sólidos principios de justicia y es de una imperiosa necesidad ejecutarla, debe realizarse. Cuando la tripulación del buque se entera de esta decisión comienza a mostrar claros síntomas de rebelión. Pero sus movimientos son también vigilados por el Comandante y los Oficiales que se sabe a tiempo su plan de tomar el barco, deponer a sus jefes y libertar a los criminales. Se fija como fecha del estallido la noche anterior a la ejecución.

Cuando el comandante Peared ve que la tripulación se ha congregado tumultuosamente en la fecha fijada, le expresa estar enterado de sus intenciones y le ordena retirarse. Pero como no obedece, él y su primer teniente toman a dos de los dirigentes y los ponen entre grillos. Esta medida decisiva restablece el orden y a los apresados se les cuelga del penol del SAINT GEORGE a la mañana siguiente. El 9 de julio esos dos cabecillas tomados por Peared y su primer teniente, son también ahorcados a bordo de su buque, aunque en ese momento las cañoneras españolas están atacando a los ingleses. Y no obstante esta circunstancia, por otra parte, se ordena a todos los buques efectuar el servicio divino mientras los cuerpos penden de la verga.

Aunque esta pronta medida de severidad produce los más saludables efectos, no es la única que Lord Saint Vincent necesita tomar. Varias ejecuciones se realizan, como la de los amotinados del DEFENSE. Merced a tan duras providencias la escuadra es disciplinada y su jefe puede responder de ella ante el Almirantazgo. Restablecido el servicio normal en la Flota del Mediterráneo, el LONDON desempeña variadas comisiones, especialmente en Tetuán. Todas las naves de aquella se relevan en estos viajes destinados a aprovisionarlas a fin de mantener a las dotaciones con las comodidades que Lord Saint Vincent supo siempre procurarles.

En mayo de 1799 el buque de George Martín procede al Estrecho a efectuar las operaciones de guerra que se desprenden del bloqueo de Cádiz y, como una consecuencia, en julio va a Inglaterra formando parte de la escuadra de Lord Keith, la cual llega a Torbay el 16 de agosto y allí se une con las fuerzas de Lord Bridport. Desde ese momento pasa a pertenecer a la Flota del Canal. El 2 de octubre se le encuentra reaprovisionán-

dose en Spithead y el 31 en Portsmouth carenándose y reparándose. El 15 de enero de 1800 va nuevamente a Spithead y el 21 de febrero está en Torbay, ya unida a la Escuadra del Canal, tomando parte en el interminable bloqueo de Brest.

En la primavera de este año un gran cuerpo de fuerzas terrestres comandadas por el general Pultney, ha sido destinado a apoyar la esperada insurrección de La Vandée, y sale a la costa francesa en la escuadra de Lord Warrent; pero la insurrección no se produce. Entonces se piensa en capturar El Ferrol. La LONDON llega a Belle Isle en agosto y el 25 de ese mes está en Ferrol con las fuerzas destinadas a la operación combinada. Las tropas desembarcan inmediatamente, rechazan partidas españolas y toman las alturas. Pero, de acuerdo con el informe que pasó a la superioridad, el general británico cree que "las dificultades que va a presentar la toma de la ciudad, y los riesgos de fracasar no compensan las ventajas que se podrían obtener", por lo cual reembarca sus tropas inmediatamente.

Fracasada la expedición al Ferrol el LONDON regresa a Cawsand el 9 de octubre y el 23 se reúne con la Flota del Canal, en Ouessant. Durante la ausencia del buque, Lord Saint Vincent ha sucedido a Lord Bridport como comandante en jefe. El día de la llegada del LONDON el vicealmirante Sir Andrew Mitchell iza su insignia a bordo de esta nave.

* * *

EL VILLE DE PARIS

Apenas Napoleón ha dado el golpe de Estado del 19 Brumario, y cuando han pasado tres meses de su victoria en Zurich, trata de conseguir la paz con Inglaterra y el Emperador. Pero Gran Bretaña exige que Luis XVIII, hermano de Luis XVI, sea restablecido en el trono. Ante tal demanda la guerra prosigue para convertirse "en un conflicto económico entre Francia, elefante que pisoteaba implacablemente a la vieja Europa, e Inglaterra, voraz ballena dispuesta a tragarse todo lo que flotara en la superficie de los mares".

El plan bonapartista es invadir las islas utilizando el **Ejército de Inglaterra** que, a las órdenes de Hedouville, empieza a concentrarse a lo largo de La Mancha. Para estar preparado a repeler tal operación, Gran Bretaña tiene que gastar gruesas sumas y múltiples esfuerzos a fin de alistar y mantener grandes flotas en constante servicio en el Canal, el Mar del Norte y la bahía de Vizcaya, es decir, de Tolón a Copenhague.

El 28 de octubre de 1800 es transferido el guardiamarina Guise al navío VILLE DE PARIS, de 2,332 toneladas y 850 hombres, que monta 110 cañones y que está a las órdenes del capitán de navío George Gray, cuarto hijo del conde del mismo apellido. Esta nave se halla ese día en Torbay, lista a hacerse a la mar cuando así lo ordenen los almirantes Sir Henry Harvey o Sir Hyde Parker, quienes secundan el comando de la Flota del Canal. A esta fuerza se unirá pronto el SAN JOSE (1º de febrero) en el cual flamea la insignia de Lord Nelson.

El cambio de buque proporciona a Jorge Martín la oportunidad de estar cerca de uno de los altos jefes de la Marina británica que dio a los profesionales que fueron sus contemporáneos, y también a los del futuro, los más aleccionadores ejemplos del señorío, la devoción al deber, la energía y la lealtad para con sus inferiores a que está obligado un almirante. El VILLE DE PARIS es la nave insignia de Lord Saint Vincent, y ahora que éste va a ausentarse no hay individuo en el buque, de comandante a pinche de cocina, que no comente actos o palabras del héroe de la batalla de San Vicente. Resulta admirable la unanimidad que existe al juzgar aun aquellas medidas que adoptó el Almirante con disgusto de mucho gente.

Se le sabe insoportable con respecto a la aplicación de la pena de muerte a los marineros culpables de sedición frente al enemigo; pero no existe el recuerdo de otro jefe que haya mostrado mayor preocupación por extirpar los abusos y por conseguir

que las tripulaciones estén bien alimentadas, gocen de distracciones y sean debidamente atendidas en sus enfermedades. Ha impuesto en los buques una disciplina rígida, pero sin tolerancias por razón de cargo o de grado militar. Nadie ignora que en una ocasión ha dispuesto que una escuadrilla se haga a la mar dejando en tierra a su almirante, a causa de que éste se ha alejado tanto de su buque que no le llega a tiempo la orden de zarpe general. Es bien sabido que a la esposa de un comandante de navío que se ha quejado de que no se permitió a su marido que durmiera en su hogar, no obstante que su buque había entrado al puerto donde la familia habitaba, el Almirante le ha enviado una carta que, aunque fina y respetuosa, le hace saber que quien está al mando de un buque en campaña, así como su consorte, deben tener presente que su separación puede ser tan larga cuanto dure la guerra, y que a menos que esto se entienda, "para mí y para el servicio sería necio e injusto dilatar en un día su intención de renunciar". Ha hecho obligatorio que todos los comandantes se encuentran en el puente, de día o de noche, cada vez que el buque haga una evolución; pero al Almirante, a pesar de sus sesentiséis años de edad, su tos incesante y otros achaques, así como la crudeza del invierno, se le ve siempre en el lugar que le corresponde. El comandante Hill ha referido que al ser promovido por Lord Saint Vincent el MEGOERO, se negó a pagar al comandante Bower (ascendido por el Almirante, en premio a su valentía) £ 50, cantidad en que éste estimaba el valor de inventario; y que cuando acudió en queja, Lord Saint Vincent, exclamando: "¡Pobre Bower!, ¡Pobre Bower! Acepte Ud. Hill", le extendió un cheque por £ 100 y le dijo: "Hill: su padre y yo fuimos tan amigos que en cierta ocasión compartimos la misma bolsa". Nadie ignora que al encontrar en el ROYAL GEORGE al sobrino de un valiente oficial muerto en combate, joven que desempeña un puesto secretarial por falta de amigos y de medios económicos para ingresar al servicio, el Almirante lo ha provisto de todo lo necesario y lo ha admitido como guardiamarina. Y, por último, acaba de ocurrir un hecho que ha conmovido al personal subalterno. Al recibir de ciudadanos londinenses una petición de ayuda pecuniaria para abrir un asilo destinado a acoger a los hijos de aquellos miembros de la plana menor que mueren al servicio del país, ha invitado a comer en la Capitana a cincuenta jefes de alta graduación. Al final, les hace recordar que "cada uno de los presentes, sin ninguna excepción, debe todos sus honores, su rango y su fortuna a la valentía sin tasa de los bravos hombres cuyos hijos quedan huérfanos". Abre en seguida una colecta, que hace comenzar por el de menos jerarquía, que él cierra con un cheque por £ 1,000, cantidad considerable en esos tiem-

pos. Hechos como los que se acaba de mencionar, explican por qué el guardiamarina Guise puede ver, el día de la partida del Almirante, algo que es muy significativo: todos los botes del VILLE DE PARIS se emplean en trasladar al BELLONA las pertenencias de Lord Saint Vincent, con el mayor cuidado, porque la tripulación en masa quiere cooperar en ello, para ofrecerle así una muestra de su afecto.

En Inglaterra ha caído el gobierno de Pitt y Lord Saint Vincent va a Londres (11 de febrero) para desempeñar el cargo de Primer Lord del Almirantazgo. En lo que toca a los acontecimientos exteriores, muy cerca se percibe un nuevo teatro de operaciones navales. A causa del ejercicio de derecho de visita, que Gran Bretaña como potencia marítima en lucha con Francia se veía obligada a imponer, una fragata danesa abrió fuego contra barcos ingleses, a fines de 1799, siendo confiscada. En el curso del verano del año siguiente se produce una gran tirantez diplomática entre los dos países y Dinamarca se ve precisada a reconocer a Inglaterra el derecho de visita, con lo cual obtiene la devolución del barco. Estos hechos van a hacer que Prusia, Dinamarca y Suecia se unan en una neutralidad armada (diciembre 1800), a fin de defender la libertad de los mares, a la cual coalición Bonaparte ofrecerá todo el apoyo de Francia.

También en la carrera de Jorge Martín se ha producido durante este período un importante cambio. Al terminar 1800 ha cumplido seis años de servicios a bordo y, de acuerdo con la reglamentación entonces vigente, tiene derecho a ser promovido a la clase de teniente. En la primera semana de febrero de 1801 viaja a Londres y presenta una solicitud a los Lores Comisionados del Almirantazgo pidiendo ser examinado. Se le cita al famoso edificio desde el cual se ha dirigido hace centurias gran parte de la política del mundo, y allí recibe (3 de febrero) un oficio dirigido a los miembros del **Navy Board**, en el cual el Secretario del Almirantazgo, por orden de los Lores, les indica que procedan a examinar la foja de servicios del guardiamarina Guise, los diarios que ha llevado durante su vida naval, los certificados expedidos por sus jefes —respecto a su "**sobriedad, diligencia y habilidad profesional**"— y los conocimientos que posee en la teoría y práctica de la navegación.

Provisto de ese documento, Jorge Martín se presenta a **Somerset House**, donde queda la oficina del **Navy Board**, y es examinado por cuatro miembros de esa repartición naval. Al día siguiente recibe el "Certificado de Aprobación". En él se hace

constar que tiene más de veintiún años de edad (*); que ha permanecido embarcado seis años y cuatro meses; que ha mostrado diarios hechos a bordo del JASON, LONDON y VILLE DE PARIS; que presentó certificados de los comandantes Monkton, Stirling, Purvis, Domett y Grey; que sabe hacer faenas marineras con las velas, sacar un buque de fondeadero, calcular mareas, llevar la estima por navegación plana y mercator, observar sol y estrellas y hallar las variaciones del compás y, en resumen, que está calificado para ascender. Merced a este documento y a la aprobación del examen, Jorge Martín se transforma, a partir del 6 de marzo de 1801, en el teniente Guise, R.N.

(*) Consta de investigaciones que hemos practicado en la vicaría de Gloucester que un hermano suyo había nacido el 1º de enero de 1799, luego Jorge Martín no pudo venir al mundo en mayo de ese año. Por lo demás, su partida de bautismo está asentada al final del año 1780 y en ella se explica que fue bautizado el 2 de abril. Como para obtener el grado de teniente era condición indispensable haber cumplido los veintiún años, hay que creer que nuestro héroe se aumentó un año de edad, en su afán de lograr el ascenso. Esta era moneda corriente y Nelson la empleó. Los Comisionados lo sabían, por otra parte, y hacían la vista gorda. El portero del **Navy Board** vendía los certificados por diez chelines.

EL AEOLUS

Llegar a teniente durante el tiempo de Guise en la Real Marina Británica no significa comenzar a disfrutar de una vida holgada. Quiere decir participar de las mismas incomodidades de un guardiamarina teniendo, además, una seria y continua responsabilidad. Las naves de esa época no proporcionaban, ni a los almirantes, la comodidad y las condiciones sanitarias de que hoy disponen hasta los grumetes menos caracterizados.

Durante una etapa de guerra continuada, como la que estamos tratando, es necesaria una férrea voluntad para no tirar el uniforme y retirarse a la vida privada en cualquier puerto. Precisa considerar que, día tras día y esto durante meses, el buque está anclado frente a una costa en bloqueo o navegando en demanda de presas y barcos de guerra. Los frecuentes cuartos de guardia agotan el organismo. Y cuando no se está en servicio, sólo queda por ver el alba, el crepúsculo y la silueta de las naves compañeras de campaña.

El oficial se levanta antes de que salga el sol, desayuna casi inmediatamente, come a las tres, toma té o ponche cuando ya ha oscurecido, y a las ocho de la noche se retira a descansar. La banda del buque, o la orquesta de aficionados (casi todos los cuales tocan violín) da retreta a ciertas horas, especialmente las de comidas, quizás si para distraer los estómagos de la dotación ya que nunca resultan saciados. Con la frase de Nelson, el personal de la Marina se alimenta "sólo de honores y buey salado". Es que las filtraciones están a la orden del día en los almacenes del gobierno. Una comisión parlamentaria de 1780, por ejemplo, ha informado que en Portsmouth faltan "2788.042 libras de pan, 9.672 sacos de harina, 11.162 pedazos de carne de vaca, 4.649 de cerdo", y otros artículos del racionamiento de las naves. Lord Saint Vincent la ha emprendido contra el robo y la mala administración, pero corregir esos y otros defectos es tarea larga y difícil.

Como si la deficiente alimentación, el baño a baldazos de agua salada, y la incesante espera del toque de tambor que llama a toda la dotación a cubierta para combatir el temporal o atacar al contrario ("los días eran llenos de tenaz actividad y de incesante vigilancia, con la ansiedad siempre presente en cuanto al próximo movimiento del enemigo, como una pesadilla que hubiera destrozado los nervios de cualquier hombre", refiere un oficial de esa época); como si todo eso fuera poco, el oficial tiene sobre sí otra dura tarea que aunque perdurará en todas las épocas y todas las marinas, en la británica de principios de 1800

demanda grandes dotes y esfuerzos, dados los hombres que la componen: la vigilancia del personal subalterno embarcado. Aunque con Jervis y sus métodos disciplinarios los temores de motines han disminuido, no desaparecen del todo debido a la heterogeneidad y calidad de la marinería.

Como el servicio naval es voluntario, penosa la vida a bordo y constante el peligro de muerte, pocos son los que van a los barcos llevados por una verdadera vocación: los más son deudores que escapan de sus acreedores, criminales fugados, rufianes, es decir, todos aquéllos que tienen interés en permanecer lejos de jueces y cortes. Se enganchan cuando el jefe nombrado para comandar un buque pone "carteles" y echa mano de halagos y promesas. Si tal sistema ha fracasado, precisa recurrir a la fuerza. "Majagranzas provistos de garrotes recorrían las calles vomitando espantosamente injurias y blasfemias; tales eran los Enrolamientos del Rey, dirigidos por oficiales de marina repudiados (los famosos **almirantes amarillos**). Estaban investidos del **poder de enrolamiento**, una especie de mandato ambulante, de **Quo Warranto**, con el cual podían preguntar el primer adulto que encontraron a su paso, qué derecho le asistía para andar aún en libertad. Se les veía en constante acecho: de condenados, en las puertas de las cárceles; de marinos mercantes sin trabajo, en los **docks**; de despreocupados ociosos, en las tabernas; de aprendices negligentes que azotaban las calles; y hasta de pobres labradores fatigados, a la vuelta del trabajo", dice un autor.

Es así como se forman las dotaciones de los barcos, que el teniente Guise y sus compañeros tienen que dominar por la fuerza de su carácter o la dureza de los métodos disciplinarios. Por lo demás, hay algo que explica esta dificultad de encontrar voluntarios que tripulen las naves. Las pagas son difíciles y sólo se logran cuando el comandante pasa días enteros rogando en Whitehall. De aquí que la única manera de tener contenta a la marinería es llevándola al combate para que, apresando barcos enemigos, pueda recibir el botín de las presas. A este sentimiento no escapan los oficiales. Hubo grandes marinos, como Cochrane, que eran verdaderos expertos en enriquecer a sus tripulaciones con el oro español o francés. Nelson, por ejemplo, dice estas frases a su esposa, en carta de 1795: "Por mucho que sienta estar lejos de tí es preciso ver más allá del presente; dos o tres meses pueden transformarnos de pobres en ricos".

Con el nuevo grado el teniente Guise ha cambiado de unidad: el 19 de marzo de 1801 se incorpora a la dotación del AEO-LUS —de treinta y dos cañones— que está poniendo en servicio activo el capitán de fragata John William Spranger, en Dep-

tford, con la colaboración del que más tarde va a ser almirante Hugh Pigott, K.C.B., quien por entonces es primer teniente de esa unidad. El buque sale del puerto el 10 de abril, toma su armamento en Greenwhite y fondea en el Norte el 3 de mayo.

Mientras esto sucede, el asunto del Norte ha seguido su curso. El 12 de marzo parte a Dinamarca la escuadra que comanda el sexagenario vicealmirante Hyde Parker. Nelson va con él. (Al salir ha recibido una carta firmada por Tom Tugbear (*), que dice: "He oído decir que váis a capturar a todos los suecos, daneses y rusos y pido a Vuestra Grandeza tenga la bondad de traer a Inglaterra al Zar Pablo I y confiármelo a mí, pues soy un pobre hombre y necesito un animal feroz para exhibirlo, lo que me permitirá mantener a una mujer y seis hijos". "Lord Nelson hará lo posible para satisfacer la petición del señor Tugbear", le contesta el Almirante de su puño y letra). Gracias a él se produce el ataque a Copenhague donde se da el curioso caso de que la flota inglesa, casi derrotada, obtiene una capitulación ventajosa que sólo se debe a que Nelson (2 de abril), para desobedecer el orden de retirada general, se coloca el catalejo en el ojo tuerto, a fin de no ver la señal izada por la Capitana, y continuando el fuego doblega la resistencia del enemigo.

Como la batalla de Copenhague lo ha dejado en ridículo, el vicealmirante Parker es llamado a Inglaterra y Nelson, ahora jefe de las fuerzas, sigue al Sur hasta la bahía de Kiøge. En este lugar se le une, el 17 de junio, el barco en que sirve el teniente Guise. Con él permanece casi todo el tiempo en que el héroe está en el Báltico, y regresa a Inglaterra en julio. A fines de este mes entra a dique en Sheernes, después de lo cual se une a la Escuadra del Mar del Norte que comanda el almirante Dickson. Mientras está sirviendo en esta fuerza se firman los **Preliminares de Londres** (1º octubre 1801) que preceden a la Paz de Amiens mediante la cual cesa la guerra entre Francia e Inglaterra.

Una vez que se concierta el armisticio el AEOLUS va de nuevo a Spithead a prepararse para salir a un lejano campo de operaciones: las Antillas. El 31 de diciembre de 1801 parte con un convoy. Llega a Port Royal —Jamaica— el 18 de febrero de 1802, y queda adscrito a la Escuadra de Jamaica cuya misión es vigilar el progreso de las operaciones que las fuerzas francesas realizan en Santo Domingo. Por entonces Bonaparte ha enviado una escuadra custodiando el convoy que transporta las

(*) Tom Tug es la expresión inglesa equivalente a «marinero de agua dulce». Tom Tugbear vendría a ser «oso marino de agua dulce», con un poco de buena voluntad.

tropas destinadas a combatir o Toussaint Louverture, expedición que está al mando del cuñado de Napoleón. Ha comenzado una era terrible de incendios, destrucciones y matanzas, tanto por parte de "El Primero de los Negros" como por la de los franceses ahora dirigidos por Rochambeau. La misión que Guise y los suyos deben cumplir allí es favorecer a los insurgentes en cuanto sea posible. Así lo hacen, dando toda clase de facilidades al contrabando de armas para Haití, que realizan los corsarios ingleses y americanos que parece hubieran heredado el arrojo de aquellos bucaneros del siglo anterior que usaban en sus mástiles un pabellón representando la serpiente cascabel sobre campo de oro, con la divisa "¡No vayáis a pisarme!".

El trabajo es fácil para los marinos de guerra británicos. Pero en cambio, ¡qué funesto para la salud resulta el paraje!

Soles de fuego, vaho húmedo, ponzoña y lluvia. Tales son los elementos que, en confabulación con los zancudos, hacen la vida intolerable para estos hombres de clima frígido acostumbra- dos a los aires marinos del Atlántico. Las fuerzas orgánicas se agotan. Siempre se teme caer con la fiebre amarilla que está destrozando las huestes francesas enviadas por el Primer Cónsul.

El 1º de julio de 1802 el AEOLUS tiene nuevo comandante. Andrew Fitzherbert Evans. También cambian al primer teniente y llega en su lugar Samuel Bassan. El 10 de ese mismo mes, como consuelo y recuerdo de la Metrópoli se lee a bordo del buque la resolución en que ambas Cámaras Legislativas del Reino Unido agradecen a la Marina Británica los servicios que ha prestado durante la guerra, que acaba de terminar.

El año 1802 concluye mal para nuestro héroe. El 2 de noviembre sale del AEOLUS, en Port Royal, un bote pequeño, con la orden de permanecer en tierra hasta la puesta del sol. Poco antes de ésta, llega al muelle el teniente Guise, quien ha estado en el puerto, y se embarca en un bote del TRENT para volver a bordo. Antes ordena al guardiamarina que manda el bote del AEOLUS, que siga al suyo al TRENT, pues cree ser el único oficial del buque que se halla en tierra, puesto que el cirujano, quien también ha salido del AEOLUS, está comiendo en el TRENT. El guardiamarina le hace notar las órdenes que tiene. Pero Guise le responde: "No importa. Sígame al TRENT. Yo hablaré con Mr. Bassan al volver al buque".

Permanecen unos veinte minutos en la última unidad y, a la puesta, se dirigen a la propia. Al llegar, el primer teniente pregunta a Guise por qué ha desobedecido las órdenes tomando

el bote, a pesar de habérselas hecho conocer el guardiamarina. Según Bassan, Guise contesta en esa oportunidad que desconocía tales órdenes, hecho que no se puede esclarecer. Lo que sí resulta evidente es que nuestro teniente tenía las manos en los bolsillos al hablar con Bassan y que en cierto momento le dio la espalda. El primer teniente, enfurecido, lo amenaza:

— Ha desobedecido Ud. mis órdenes y lo llevaré ante una corte marcial.

— "Puede hacerlo si gusta", responde Guise.

— "Siempre que yo me dirijo a un oficial caracterizado—añade Bassan— lo saludo".

— "Lo mismo hago ya —contesta el otro— cuando él lo ha hecho antes. (Era la costumbre en la Marina inglesa).

Como consecuencia de este incidente el teniente Guise tiene que presentarse ante la Corte Marcial, reunida en su buque y presidida por el Comandante, la cual encuentra que los cargos contra él están parcialmente probados. "En consideración de las circunstancias" —establece la sentencia— "la Corte sólo lo condena a ser rebajado de su situación de segundo teniente del H. M. S. AEOLUS y a que se le coloque a la cola de la actual lista de tenientes".

Como consecuencia de la sentencia Jorge Martín es puesto a media paga y se le da una antigüedad en su clase que corresponde al 6 de noviembre de 1802. Indignado por la dureza de la pena que se le ha impuesto por una falta cometida sin mala intención, deja el servicio y vuelve a Inglaterra, donde llega el 16 de febrero de 1803.



EL MERCURY

Este joven teniente que apenas cuenta veintitrés años está en pleno vigor intelectual y físico. Sin embargo, ausente de la casa paterna desde los catorce años de edad y metido siempre a bordo de naves de guerra, ¿qué conocimientos puede tener que le permitan comenzar otra vida? Sabe coger los astros que lo llevan al lugar que quiere. Conoce mucho de velamen, mareas y corrientes. La práctica le ha enseñado a poner las balas en rojo, usar las cajas de clavos para cargar los cañones y las hamacas para que sirvan de depósitos de munición cuando precisa aprovisionar las piezas. El estudio de la reciente obra de John Clerk sobre táctica naval le ha hecho conocer cómo es posible romper la línea enemiga; mientras que las campañas nelsonianas han impreso en su memoria que precisa hacer fuego sobre el casco enemigo y proceder en el ataque con la celeridad de un halcón. Todo esto vale poco en un mundo distinto al que le es habitual.

Pasa en tierra dos meses de hastío y tristeza. Hay que darse cuenta de la salvaje belleza que encerraban las escenas de las batallas de la época, para comprender cómo un hombre llegaba a enamorarse de ellas hasta el punto de no poder abandonarlas. Jorge Martín Guise las recuerda a cada instante. La tripulación de una nave donde él es oficial toma su **grog** antes de entrar a combate y empieza a cantar una canción de guerra. Extiéndese arena mojada sobre la cubierta, para evitar el incendio y con el mismo fin se preparan mangas y barriles de agua, mientras los carpinteros quitan los mamparos de madera de las cámaras y camarotes. Ahora han izado las señales del código, que ordenan atacar. Unos hombres, sus marineros, de cabezas amarradas con pañuelo, fuerte tórax al descubierto y renegridos de pólvora, cargan los broncineos cañones, ponen y prenden la mecha y luego los refrescan con agua verde y fría del océano, todo ello con un ritmo acelerado. Su barco, "rodeado de nubes de azufre surcadas por fuego", dispara rabiosamente contra una nave española de oriflama aurirrojo o una francesa de bandera tricolor. Caen los mástiles y las vergas. Las balas perforan las velas convirtiéndolas en jirones. Los muertos se apilan en el sollado, donde gimen los heridos sobre las mesas que usan los guardiamarinas para comer, mientras el cirujano, tintos los brazos en sangre, aserra huesos y separa miembros. Mientras tanto voces enronquecidas y jadeantes cantan la vieja canción:

"Nuestras naves son de corazón de encina,
nuestros hombres son de corazón de encina.
Combatiremos y venceremos
mil y mil veces".

La paz firmada en Amiens no lleva trazas de durar. Hay dos nuevas causas de fricción entre Gran Bretaña y Francia: la política aduanera proteccionista de Napoleón —que perjudica a la industria inglesa, ya la más activa del mundo— y la resistencia británica para abandonar la isla de Malta que debe entregar según el acuerdo que puso fin a la guerra.

Desde el comienzo del año 1803 se nota claramente que las operaciones bélicas van a comenzar pronto. Por eso Inglaterra alista sus naves. Y por eso, también Guise sale de la vida monótona de pacífico ciudadano para reingresar, el 1º de abril, conforme sus deseos, al servicio naval. Ahora le toca formar parte de la dotación de la MERCURY, fragata de veintiocho cañones que están armando en Deptford a las órdenes del capitán de navío Hon. Pleydell Bouverie, segundo hijo del Barón de Radnor y de la heredera del barón Faversham.

El 17 de mayo se declara la guerra. El plan bonapartista produce desazón en Inglaterra: el enemigo francés concentra en las vecindades del Paso de Calais un ejército de 150,000 hombres y construye 2,000 chatas destinadas a trasladar a las islas ese ejército. Es decir, persiste en su antiguo proyecto de invasión.

Ante el pánico que estos preparativos infunden en Inglaterra, el gobierno requisaba todos los vasos flotantes capaces de soportar un cañón y los arma en guerra. La escuadra se limita al principio a vigilar las costas propias. Pero luego se la envía a hostilizar al enemigo. La MERCURY hace su servicio en las islas del Canal, bajo las órdenes del contralmirante Sir James Saunarez.

Todo el año 1803, y parte de 1804, transcurre en esta situación. Nelson sostiene el bloqueo de Tolón, donde está Villeneuve con su flota; otro almirante vigila Cádiz, donde se encuentra Gravina con la armada española; y Cornwallis mantiene a Ganteaume encerrado en Brest. El MERCURY sólo desempeña una comisión, en diciembre de 1804: sale de Spithead a cargo de un convoy para Gibraltar y se une a la escuadra del vicealmirante Sir John Orde.

Pero al comienzo de 1805 se pone en práctica un gigantesco plan de Napoleón. Villeneuve, escapando a la vigilancia de Nelson, aparece el 9 de abril frente a Cádiz, y Gravina se le une con sus fuerzas. Entonces el MERCURY, a todo trapo, vuela a las Antillas a comunicar la salida de la escuadra combinada. Llega a Bridgetown (Barbados) el 3 de mayo, sigue a Jamaica (9 de mayo) y regresa a Inglaterra con correspondencia, alcanzando Spithead el 1º de julio. Sabido es que el 22 de ese mes

se realiza el indeciso combate de cabo Finisterre, que luego Ville-neuve lleva la escuadra aliada a Ferrol, primero, a Cádiz, después, y que, cuando decide levantar a cualquier precio el bloqueo de Brest, cae vencido por Nelson en Trafalgar (21 de octubre 1805), donde el héroe manco y tuerto rinde su vida a la patria.

“Una vez más el escogido instrumento del bien
ha escrito sobre el mar y ha fijado en las olas
los derechos de la patria; pero los ha sellado con su sangre.

¡Qué tristeza para la patria abonar tan alto precio!
¡Oh, glorias de Trafalgar tan caramente pagadas!”.

Guise no está en Inglaterra mientras se realizan estos acontecimientos. El 21 de agosto de ese año, ahora bajo el mando del capitán de fragata Charles Pelly, la MERCURY zarpa para Newfoundland con un convoy, llegando a Quebec el 9 de noviembre. A fines de diciembre sale de San Juan con otro convoy para Oporto y de allí navega al Taio, de donde regresa a Inglaterra (Spithead) el 22 de febrero de 1806. El 21 de mayo vuelve otra vez a Newfoundland y, de regreso, cumple el mismo itinerario que en el viaje anterior, fondeando en Spithead el 21 de octubre del mismo año.

EL MULLET Y EL LEOPARD

Cuando Guise llega a Inglaterra en el MERCURY ya Gran Bretaña ha conseguido formar la cuarta coalición contra Francia. Como consecuencia, Bonaparte declara el **bloqueo continental** (21 noviembre 1806), deseoso de cerrar a su enemigo los mercados europeos donde vende los productos de sus colonias y de sus manufacturas, a fin de provocarle una crisis financiera que ocasione la crisis social que lo obligue a capitular. Las operaciones de guerra que se producen a causa del nuevo cariz internacional hacen que el importante amigo de nuestro héroe, el vice-almirante Berkeley, tenga que dejar su asiento en el Parlamento para asumir un activo papel militar. Nombrado comandante en jefe de la Estación de Norte América, pide a Guise como oficial de bandera, a lo que accede el Almirantazgo con fecha 11 de noviembre de 1806.

En espera de la oportunidad de trasladarse a Bermuda, Guise va a visitar a los suyos, quienes ahora están en Withington House, cerca de Frogmil (Gloucestershire). El 13 de marzo de 1807 lo nombran al MULLET, para darle oportunidad de ganar el íntegro de su sueldo. Poco después se traslada en el MERCURY a Bermuda y el 6 de mayo a Halifax, el puerto principal del Canadá, que es la sede de la Estación y donde se hallan la esposa e hijos del comandante en jefe, con las cuales la familia de Jorge Martín está unida por vieja amistad.

Desde su llegada, el teniente Guise desempeña las por entonces muy importantes funciones de oficial de señales de la nave insignia de Berkeley: el LEOPARD, navío de línea de 50 cañones, 318 hombres y 20 muchachos **voluntarios**. Debe tenerse presente, al respecto, que el de las señales es un arte bastante nuevo. Sólo en 1793 Lord Howe ha desarrollado el primer código tabular que, representando cada número —del 0 al 9— mediante una bandera, da ciento ochentitrés palabras. "England expects that every man" (*), por ejemplo, se pone como sigue: "253-269-863-261-471".

En el período de vida que tenía desde su independencia de Gran Bretaña, los Estados Unidos se había convertido en un Estado marítimo importante y en crecimiento, gracias al esfuerzo privado y a "las peculiares facilidades que había recibido de la

(*) Primera parte de la famosa señal que Nelson ordenó que se izara antes de comenzar la batalla de Trafalgar: «Inglaterra espera que cada uno [...]».

naturaleza", según Mahan. Durante el período de las guerras franco-inglesas su interés se dirigía al aumento del flete y transporte de mercaderías, cualesquiera que fuesen su origen y nacionalidad. Lo provechoso de tal empeño puede deducirse de una cifra estadística: mientras en 1792 los Estados Unidos habían transportado a Europa un poco más de un millón de toneladas de azúcar, esa cifra se elevó a setenticuatro millones en 1804. La anterior situación producía celos y quejas del comercio británico, atendidas en parte por su gobierno. Pero cuando Napoleón decretó el bloqueo continental (1806) y Gran Bretaña respondió tomando medidas que ahogaban el tráfico marítimo con el continente europeo, se produjo una situación internacional muy difícil entre los Estados Unidos y el gobierno inglés. También era motivo de fricción entre ellos la insistencia con que los británicos apresaban a los desertores que hallaban a bordo de todos los buques neutrales. Los muchos extranjeros que servían en la Marina, los irlandeses y hasta los galenses e ingleses, se escapaban para engancharse en las naves norteamericanas, atraídos por una hábil campaña de seducción a base de promesas de mejor sueldo, mayores oportunidades y más libertad cívica. Las autoridades norteamericanas protegían con descaro a los desertores, a tal punto que el 7 de marzo de 1807 desatienden la queja de un comandante británico que no sólo ha identificado en la dotación del U.S. CHESAPEAKE a los que se han escapado de su buque, sino que es insultado en Norfolk por uno de ellos. El comodoro de la escuadrilla británica que está en el puerto informa del hecho al Jefe de la Estación de Norte América, quien se halla en Halifax. El almirante Berkeley, en lugar de trasladarse al teatro de los sucesos, dispone que el capitán de navío Salusbury Pryce Humphreys (de largos y meritorios servicios) vaya al mando del LEOPARD con una comunicación en la que ordena que si los comandantes de buque encuentran el CHESAPEAKE en la mar, le muestren ese oficio y le pidan permiso para registrar su nave en busca de los marineros que han escapado, concediendo el mismo derecho a los comandantes norteamericanos, con respecto a las unidades británicas.

Se han exaltado tanto los ánimos que en su travesía de Halifax a la costa norteamericana el LEOPARD detiene a diecinueve mercantes estadounidenses. En dos de éstos apresa a tres marineros, y manda un buque a la Estación para que se lo adjudiquen como buena presa. Pero lo peor está por venir. El 22 de junio, cuando el CHESAPEAKE se hace a la mar, el Comodoro le echa encima el LEOPARD, navío que lo alcanza, se pone a distancia de conversación y le dice que tienen correspondencia para el Comandante. Este, de nombre Barrón, responde:

"Mándela. Voy a palear". El teniente Meade se traslada a la fragata norteamericana llevando el oficio del almirante Berkeley y una nota en que el comandante Humphreys manifiesta a Barrón su deseo de que el asunto se arregle amigablemente. El comandante le contesta que no conoce a los hombres que describe, pero que no cree que se hallen en su buque porque el Gobierno ha ordenado que no se reciben desertores de la Marina británica. También le expresa que, de acuerdo con las instrucciones que ha recibido, no puede permitir que personas que no sean sus propios oficiales examinen la tripulación y que espera que su respuesta sea satisfactoria para preservar la armonía. El LEOPARD se acerca más al CHESAPEAKE y Humphreys, utilizando la bocina, le grita: "Comandante Barrón: Debe usted darse cuenta de la necesidad en que me hallo de cumplir las órdenes del Comandante en Jefe". No obtiene respuesta y repite la frase. El comodoro le grita, mediante la bocina: "No entiendo lo que usted dice", frase que se escucha muy claramente aunque el LEOPARD se encuentra a sotavento, lo que significa que Barrón no puede o no desea acceder a la petición del británico.

La fragata norteamericana tiene una andanada de mayor peso que la del LEOPARD, y 50 hombres más de dotación; pero está en inferioridad de condiciones pues se ha hecho a la mar sin preparación alguna. Por eso Humphreys lleva las de ganar, al atacarlo, como lo hace después de dispararle un cañonazo de aviso. Se empeña el combate. A la tercera de sus andanadas, que sólo unos cuantos cañones de la fragata responden (sin tocar el navío británico) Barrón, quien durante el fuego se ha mantenido sereno y a pecho descubierto, ordena arriar el pabellón. Los tenientes Jorge Martín Guise, Gordon Thomás Falcón y John Meade, acompañados de guardiamarinas, oficiales de mar y tripulantes, pasan al CHESAPEAKE e identifican a doce desertores, de los cuales apresan a cuatro. Tres de ellos dicen que se les ha obligado a servir en el buque norteamericano, después de haberlos tomado prisioneros. Antes de retirarse, Guise constata que el CHESAPEAKE tiene veintidós perforaciones en el casco (por los cuales ha embarcado ya tres pies y medio de agua), el trinquete y el mayor destrozados, dos botes deshechos y muchos pequeños daños en la obra muerta; pero, peor que eso, tres marineros muertos, ocho heridos graves y diez leves entre los cuales están Barrón y un guardiamarina.

El combate ha producido la más grande indignación en los Estados Unidos, que cierra todos sus puertos a los británicos. Estos siguen frente a la costa norteamericana y continúan deteniendo buques y mostrando una actitud hostil. Ignoran que en Ingla-

terra se ha producido una tempestad. Si el panfletario Cobbet se desata en improperios contra los Estados Unidos, y los comerciantes interesados en eliminar a este país del tráfico marítimo aprueban la conducta del LEOPARD, el Gobierno la censura, promete reparación por el "acto desautorizado" que ha realizado Humphreys y publica una proclama real que prohíbe a los comandantes británicos buscar con sus propios hombres a los desertores.

El 13 de octubre el LEOPARD está de regreso a Halifax y de inmediato enarbola de nuevo la insignia del Comandante en Jefe. Llega en circunstancias de alboroto social en el pequeño puerto. Se trata de la boda de la hija de Berkeley con aquel que desde los primeros días de junio es el comandante del TRIUMPH, que pertenece a la Estación, quien es el héroe inglés más conocido durante los últimos años, debido al hecho de que Nelson murió en sus brazos. El capitán Thomas Hardy proviene de una familia de **county gentlemen** de muy modesta propiedad rural, cuenta casi cuarenta años de edad, es macizo, pesado, rutinario, práctico, de cara imprecisa y escasa cultura y roce social. Pero, como lo hace notar Gore, ha adquirido buena posición y gran respeto público. Esto explica que Anne Louise Emily se enamore de él, a pesar de la gran diferencia de edad que existe pues ella apenas tiene diecinueve años; y que lo **acepte** Lady Berkeley no obstante los prejuicios sociales que esta hija de duques abriga.

Los ecos del matrimonio no duran mucho porque hay otros asuntos que comentar. De Londres llegan malas noticias. El gobierno ha desaprobado la conducta de Berkeley, le ordena que se devuelva a los EE.UU. los desertores del MELAMPUS y le da a saber que ha sido reemplazado en el cargo por Sir J. B. Warren, K. B. . El 20 de febrero el TRIUMPH y el LEOPARD zarpan a Inglaterra con el ex comandante en jefe, sus familiares y todos los que han intervenido en el asunto del CHESAPEAKE. Al comandante Humphreys se le somete a juicio apenas llega y, a pesar de la defensa que de su caso hace el almirante Berkeley, se declara que se ha excedido con respecto a las órdenes recibidas de su superior, condenándosele a quedar a media paga. La lluvia punitiva alcanza a muchos: se nombran al buque nuevos oficiales, y Guise, sus compañeros y los guardiamarinas quedan como supernumerarios, también a media paga. Además cayó en los Estados Unidos: Barrón fue sentenciado a cinco años de suspensión de comando, sin pago; pero la verdad es que nunca volvió a tener empleo a bordo.

LA VENUS, PRIMER COMANDO

Jorge Martín tiene ahora veintiocho años. Hace catorce que se separó de la casa paterna y durante tal lapso sólo ha vuelto a ella por cortos períodos que en total apenas suman unos siete meses. Los azares de su profesión no le han dado la oportunidad de casarse. Se halla cansado de amoríos que tienen la brevedad de una permanencia temporal en puerto; también de satisfacciones sexuales a destajo. Siente hace tiempo la nostalgia del hogar ancestral y de su hermoso condado. De las ondulantes colinas de Cotswold, de los trigales, del río Severn, de los sencillos campesinos del señorío, de la vieja y alta catedral de Gloucester, del castillo de los Berkeley, de las propiedades de sus antepasados, de sus hermanos y, sobre todo, de la sonrisa y del porte señorial y bondadoso de su madre. Mas ya es tarde para que el reencuentro satisfaga todos estos anhelos. Llega cuando Lady Elizabeth está a punto de morir. Apenas si alcanza a verla unos cuantos días y a acompañar su cadáver que, en obediencia a sus últimas disposiciones, depositan junto a la tumba de su "bien amado esposo", en el cementerio de Elmore Court, propiedad ésta que el hermano Berkeley hace poco ha rehabilitado, lo que también ha hecho con Rendcombe, cumpliendo con su deber de mayorazgo.

El entierro de la madre es ocasión que junta a los cinco hermanos que quedan de los nueve que eran. Será esta la última oportunidad en que ello ocurrirá. Al haber desaparecido los dos padres, se ha roto un vínculo que nada va a restablecer. Ni siquiera hay todavía niños que, al buscarse unos a otros a fuer de primos, se entreguen los rescoldos que de las cenizas del hogar Guise-Wright puedan guardar en su recuerdo estos huérfanos. Berkeley Williams, John y Jorge Martín están aún solteros. Jane Mary Catherina hace poco que se ha casado con Edward Webb. Power Colchester está de novio con Mary Clifford, a quien desposó pocos meses después.

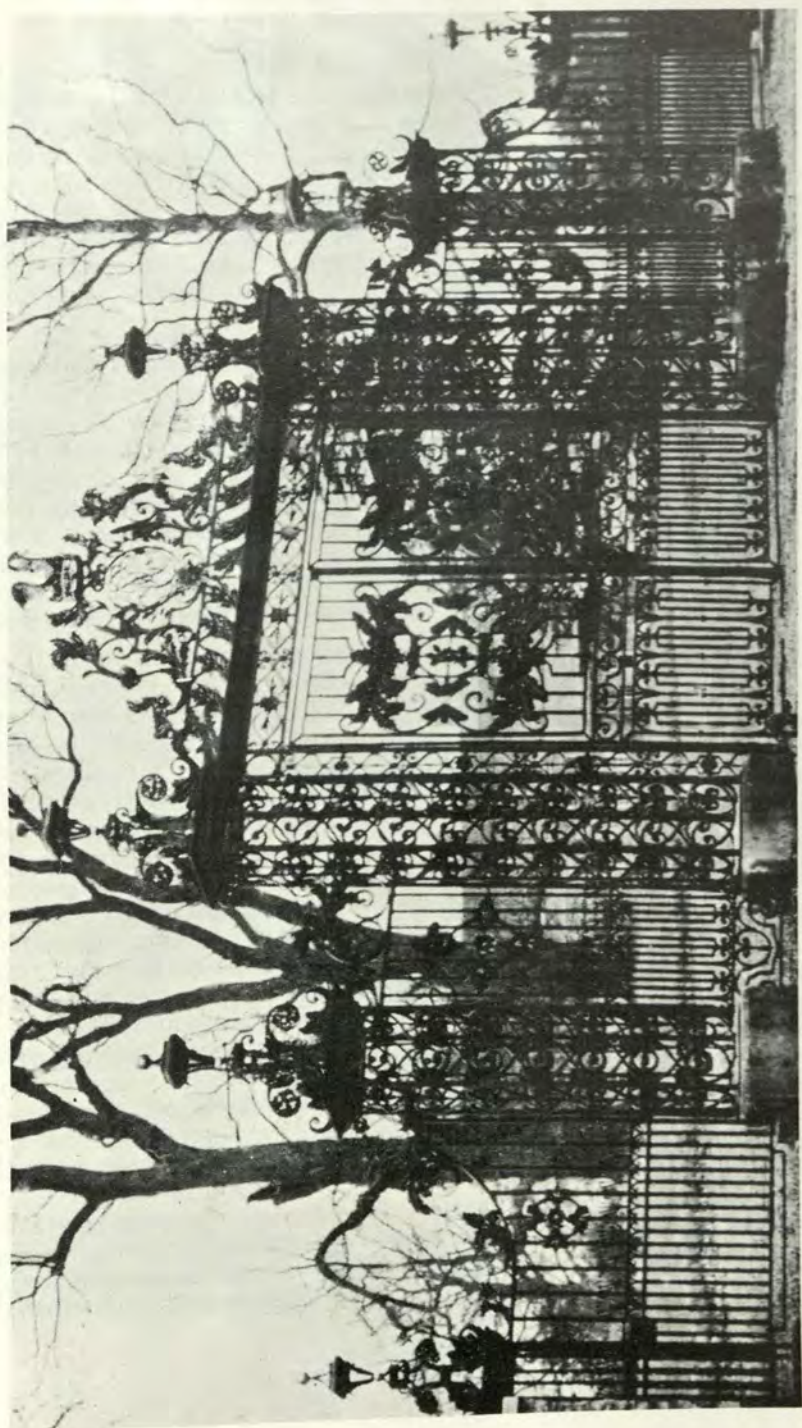
Jorge Martín no ha tenido nunca que sufrir a causa de estrecheces económicas. Aunque su padre no tuvo una gran fortuna, fue un hombre rico que formó un hogar donde los niños gozaron de toda clase de comodidades. De lo que se distribuyó al morir Sir John, el joven marino muy poco tuvo que gastar mientras fue voluntario y guardiamarina; y al cumplir veintiún años volvió a recibir otra parte de la herencia porque así lo había dispuesto su padre en el testamento. Ahora, al conocerse la última voluntad de su madre, aumentan los medios económicos de Jorge Martín porque Lady Elizabeth ha dispuesto que se repar-

tan sus bienes solamente entre los cuatro hijos menores, eliminando a Berkeley William en razón de que ya posee una fortuna apreciable. El teniente Guise forzosamente ha tenido que ahorrar buena parte de sus sueldos como oficial de marina, puesto que hubo de vivir siempre a bordo obligado por esta larga guerra. Cuenta pues con apreciables recursos económicos que le permitirían hacer inversiones reproductivas que lo enriquezcan. Pero Jorge Martín no tiene amor al dinero y a los honores y posiciones que proporciona, porque experimenta una pasión por el mar que avasalla tales deseos. Los reveses profesionales que experimenta no mellan su cariño por la Marina. Con el mayor empeño busca durante cinco meses su reingreso al servicio activo, lo que está condicionado por el estado de cosas que existe en su país.

En la celeridad y dureza con que Gran Bretaña ha solucionado el asunto del combate entre el LEOPARD y el CHESAPEAKE, en forma que ha resultado en perjuicio de inocentes como el teniente Guise, no ha habido solamente el deseo de reparar un atropello, sino también una necesidad de carácter político internacional: evitar a toda costa la ruptura de relaciones y quizás la guerra con los Estados Unidos, que es lo que menos desea el gobierno de Londres dada la difícil situación en que se encuentra.

La batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805) hizo comprender a Napoleón que había perdido para siempre el dominio del mar en el cual quedaba Gran Bretaña de dueño absoluto. Como Francia, por su parte, imperaba en el territorio de Europa, Bonaparte pensó que podía dominar a su enemigo destruyendo su prosperidad comercial. El 21 de noviembre de 1806, mientras estaba en Berlín, decretó la prohibición de todo comercio y correspondencia entre los países continentales y los territorios que éstos dominaban, por una parte, y las islas británicas a las que declaró en estado de bloqueo, por otra parte. Las propiedades inglesas fueron consideradas buenas presas y se excluyó del continente a todo buque que tocara en territorios pertenecientes al imperio británico. En respuesta, el gobierno londinense hizo saber (7 de enero 1807) que no permitiría a ningún buque nacional o extranjero que comerciara entre puertos que estaban en posesión de Francia o de sus aliados (o que estuvieran dominados por Napoleón) en los cuales los buques británicos no pudieran hacer tráfico comercial.

Los efectos de estas medidas fueron muy perjudiciales para todos los países, los cuales se encontraron entre dos fuegos. Dado el poderío militar de Francia, los Estados europeos no tuvieron



la posibilidad de resistir la presión, y algunos pagaron las consecuencias. Las fuerzas navales británicas tomaron Copenhague y se llevaron presas todas las naves danesas. Prusia cerró sus puertos a los ingleses. Suecia firmó un convenio con Francia. Rusia le declaró la guerra (18 diciembre 1807). Gran Bretaña se quedó sola, luchando en los siete mares contra Francia, en sus colonias y en todo el continente europeo, donde únicamente su tradicional amigo el Portugal se negó a unirse (noviembre 1807) al "Sistema Continental" que Napoleón impuso.

La enorme extensión que como resultado de lo anterior ha adquirido el frente marítimo obliga a incrementar la Marina británica. Con esto se ofrece a Jorge Martín la oportunidad que busca. En setiembre de 1808 se satisface sus deseos de volver al servicio activo, y de una manera que al principio le parece muy halagüeña: el 25 jura como comandante de la H.M.S. VENUS. Se trata de uno de los buques daneses de que los británicos tomaron posesión de acuerdo con los términos de la capitulación de Copenhague. Es una fragata de 36 cañones que se halla amarrada en Spithead para que reciba armamento inglés y las modificaciones estructurales necesarias.

En el complicado sistema administrativo de la Marina de Gran Bretaña, que era el resultado de parches aplicables en el transcurso de los siglos; los cuales no lucían muy convincentes para el observador extranjero pero eran eficaces para el servicio, estaban a cargo de las unidades de combate quienes tenían el grado de **captains** (capitanes de navío), y que eran capitanes de los buques; y también quienes por haber alcanzado los grados de teniente y superiores recibían el documento conocido como "**a comission to act as Commander**" (encargo de actuar como comandante), lo cual significaba un **puesto** y no una **clase** profesional. En este último caso los comandantes tenían que cumplir los cuarentiocho deberes que se imponía a los capitanes de buques, que especificaban las responsabilidades para con la nave y todos los embarcados en ella y el cuidado de los documentos y libros (especialmente el registro del personal). Se les acordaba también casi todos los derechos inherentes al cargo, como recibir las $\frac{3}{8}$ del valor de las presas, una paga acorde con la importancia del comando, tener sirviente pagado por la institución y, en especial, la autoridad más absoluta, que con frecuencia se hacía despótica, tanto que en la mar sólo estaba subordinada a la de Dios y, a veces, se colocaba por encima de ésta. Para preservarla al máximo, el comandante vivía aislado en un Olimpo al que bondadosamente daba a veces acceso a los oficiales que se encontraban a sus órdenes.

Si su juventud y la novelería de ejercer el comando del VENUS hizo que Guise creara algunos sueños basados en la tradición y en lo que había visto durante su carrera, éstos tropezaron con la realidad. No se encuentra hoy en el diario de guardias de la fragata nada que indique que en esta nave amarrada al muelle y en reparaciones, su comandante pudiera sentirse un Lord Jervis. Sólo hay entradas y salidas de personal, víveres y abastecimientos; pago de salarios; preparación de inventarios y asuntos de rutina. Lo más importante que ocurre es que el teniente Guise tiene que actuar como fiscal en un juicio contra el Contador, por ausencia sin permiso y descuido de sus deberes, por lo cual se le separa del servicio.

Entre las tolerancias existentes con respecto al **captain**, que se habían convertido casi en derechos, en el pasado había figurado una que podría llamarse la **formación de la Peña de familiares, amigos y gente de confianza** del mandamás. Hasta hacía poco podía trasladarse de buque a buque con **sus** sirvientes, la tripulación de **su** bote, **su** contramaestre y algunos de **sus** oficiales de mar y marineros, a más de sus protegidos. Esto se prohibió pero no del todo. De allí que fueran frecuentes los transbordos de jefes y oficiales que seguían a su **captain** o su almirante cuando cambiaba de buque o de escuadra. No traemos esto a colación porque Guise hubiera tenido la oportunidad de hacerlo al venir a la VENUS, o fuera a realizarlo al dejar la fragata, sino por una ocurrencia en que la costumbre lo alcanza por pasiva. Su aburrido y modesto comando termina, felizmente para él, a causa de hechos que le ocurren al **clan naval** de Berkeley, al que pertenece. Para mayor claridad precisa relatar las circunstancias de carácter general.

Ante la persistencia con que España permaneció aliada a Francia, Gran Bretaña no se contentó con destruirle la Marina de guerra y apresar sus naves mercantes que traían de las Américas tesoros que enriquecían las dotaciones inglesas: trató de quitarle sus colonias. Protegió las actividades independentistas de Miranda y realizó los fracasados intentos de apoderarse del Río de la Plata (1806-1807). Pero su actitud va a cambiar como consecuencia de la negativa de Portugal a someterse al "Sistema Continental" napoleónico. Bonaparte, quien en el Congreso de Erfurt (setiembre de 1808) ha llegado al cenit de su poderío, decide apoderarse de ese país, al cual ataca (17 de octubre de 1808) conquistando Lisboa de donde antes el rey y la corte han huido al Brasil con la ayuda de la Marina británica. De inmediato Napoleón, que ha prometido a España repartirse con Francia a Portugal, deja al descubierto sus verdaderas intenciones: la in-

vade y se apodera de su gobierno ayudado por el juego de sucios intereses de Carlos III, su esposa, Godoy y el príncipe Fernando, cada uno de los cuales sólo atiende a la satisfacción de sus concupiscencias. Esto provoca el levantamiento del pueblo madrileño contra las tropas de ocupación, el ataque español a los buques franceses de Cádiz (2 de mayo a 14 de junio de 1808) y el cese de las operaciones de guerra contra Gran Bretaña que empieza a prestar su ayuda a los peninsulares: pone en libertad a todos los españoles prisioneros y los envía a su país con 300,000 dólares y grandes cantidades de armas y municiones. El 12 de julio sale de Inglaterra la fuerza expedicionaria de Wellington, la cual desembarca en Portugal y obtiene una victoria contra las tropas francesas (21 de agosto) que se ven obligadas a capitular, mientras que poco antes los españoles han obtenido una victoria en Bailén. Napoleón mueve su poderosa maquinaria bélica y restablece a su favor la situación. Pero lo que ha ocurrido en la península indica que Gran Bretaña ya no está sola, y que puede haber comenzado la curva descendente del predominio francés, pues ha puesto los pies en tierra continental y ahora se halla en capacidad de atacar a su enemigo por el flanco. A pesar del cansancio que el país experimenta debido a casi quince años de combatir, con la asombrosa tenacidad que siempre ha desplegado en sus guerras internacionales, Inglaterra se prepara a reforzar al máximo la posición que ha conquistado. Para ello necesita realizar un considerable y rápido esfuerzo de transporte de tropas y de apoyo naval a las operaciones. El gobierno se olvida del asunto del LEOPARD y el CHESAPEAKE, llama al servicio al almirante Berkeley y lo hace (diciembre de 1808) el Comandante en Jefe de las Operaciones Navales en las Costas de Portugal y el Tajo, cargo que desempeñará hasta 1812 (mayo). El almirante no sólo por amistad con él sino también para reparar en algo el perjuicio que involuntariamente le ocasionó no hace mucho, pide y obtiene que se le nombre al teniente Guise a la escuadra que (Berkeley) va a comandar.

EL BARFLEUR Y EL GANGES

El 7 de diciembre de 1808 el teniente Guise se presenta al BARFLEUR, nave que también está en Spithead. Se trata de un navío de 98 cañones cuyo comando asume dos días después el capitán de navío Samuel Hood Linzee, y que el 23 del mismo mes y año enarbola la insignia del contralmirante Sir Samuel Hood, uno de los "Capitanes de Nelson" a quien acompañó en Santa Cruz de Tenerife y Abukir. En 1805 ha perdido un brazo combatiendo a los franceses frente a Rochefort; ha estado en la acción contra Copenhague en 1807; ha capturado Madeira y acaba de ser el segundo almirante de Saumarez en el Báltico. Guise cree que va a gozar muy poco tiempo de tan importante compañía, pues se supone que el BARFLEUR lo dejará en Lisboa para que se incorpore en la escuadra del almirante Berkeley. Pero esto no va a ser así, debido a importantes acontecimientos que están ocurriendo. Ante lo que ha sucedido en Bailén, Bonaparte se decide a dominar personalmente a España concentrando 300,000 soldados en este país, los cuales comienzan a romper la extensa y débil línea de fuerzas inglesas que pretenden oponérseles. El 21 de octubre Lefebre derrota a Blake en Zaragoza y pocos días después Víctor destruye el ejército de la izquierda, en Espinoza de los Monteros. Napoleón, por su parte, cruza la frontera el 8 de noviembre y el 10 obtiene la victoria de Gamonal, entrando en Burgos. Elimina la posibilidad de que le corten el camino, mediante la victoria que Ney consigue sobre Castaños, en Tudela (23 de noviembre); domina el paso de Somosierra y en la mañana del 5 de diciembre toma posesión de Madrid a la cabeza de su ejército. De acuerdo con el plan que se ha propuesto, al que poco puede oponer la desorganizada aunque valiente resistencia española, manda parte de sus tropas al Sur, zona en que la guerra ha adquirido más vigor. Se dispone a marchar sobre Lisboa con un ejército aplastante cuando aparece un obstáculo inesperado: una pequeña fuerza inglesa, mediante un avance atrevido hecho en el Norte, amenaza cortar sus líneas de comunicación con Francia.

Deseosa Gran Bretaña de incrementar su ayuda a España, en octubre ha enviado 10,000 hombres bajo las órdenes de Sir David Baird, quien ha encontrado dificultades para desembarcarlos en La Coruña, debido a obstáculos, que después desaparecieron, opuestos por las autoridades portuarias. El 8 de noviembre llega al mismo lugar un convoy con 200 transportes de tropas. En esta forma las fuerzas británicas de la Península, co-

mandadas desde los comienzos de octubre por Sir John Moore, quien se halla en Lisboa, suman 40,000 hombres.

Desde que los franceses comenzaron su avance en fuerza por España, Moore ha tratado de acudir en apoyo de los españoles; pero no le ha sido fácil debido a la situación interna que existe en Portugal. El 11 de noviembre, estimulado por su embajador y por la Junta Central, sale de este país con el propósito de cortar el camino entre Madrid y Francia. Lleva consigo unos 20,000 hombres que divide en varias columnas que han de reunirse en Salamanca, lugar al que la vanguardia llega el 13 de noviembre enterándose de los triunfos que el ejército napoleónico ha cosechado. Al recibir las informaciones sobre lo sucedido, Moore comprende que su debilidad frente al enemigo lo coloca en serio peligro. Decide volver atrás. Ordena a Baird, quien partiendo de La Coruña ha llegado a Astorga, que retroceda de inmediato. Pero el general español Morla le presenta un halagüeño cuadro de la situación y de las buenas perspectivas que existen, mientras que el residente británico, por su parte, lo compele a seguir, ofreciéndose a asumir las responsabilidades ante Londres. Por eso cuando se le une la división del general Hope revoca las órdenes que ha dado a Baird, quien llega con sus fuerzas a Salamanca el 20 de diciembre.

Moore se propone atacar a Spult, el cual se encuentra en Saldaña, uniendo sus fuerzas a las de Romana, que está cerca de León. Se establecen las comunicaciones y las fuerzas de caballería tienen una escaramuza con los franceses en Sahagún, a unos 175 Km. al NNE de Salamanca. Mas en estas circunstancias Romana da a saber a Moore que Napoleón ha salido en fuerza de Madrid el 21 de diciembre, con el evidente propósito de colocarse a espaldas de los británicos, y que Soult ha recibido grandes refuerzos. Al general inglés no le queda alternativa ninguna. Tiene que ordenar la retirada en todos los frentes, la que se emprende en las peores condiciones. Para llegar al mar hay que atravesar unos 400 Km. de los cuales 250 se hallan en una región montañosa y desolada, casi intransitable por la nieve y la lluvia, y arrasada por un enemigo vigilante y combativo.

Apenas Moore había salido de Portugal, el Almirantazgo se enteró de la verdadera situación que existía en España y recibió informaciones alarmantes: que 70,000 franceses avanzaban a impedir la unión de Baird y Moore, en cuyo caso la retirada de las tropas sería imposible a menos que se procediera con gran rapidez. Por eso el 30 de noviembre de 1808 llegaron a Vigo varios cientos de transportes vacíos, para posibilitar la evacua-

ción por ese puerto, la cual estaría protegida por la escuadra de Sir Samuel Hood que se trasladaría inmediatamente a ese lugar. Esto es lo que hacen el BARFLEUR, donde se halla el teniente Guise, y los otros navíos de línea y fragatas, el 10 de diciembre. El 16 ancla esa nave en Bayona, donde queda parte de los buques que lo acompañan, entrando a Vigo al día siguiente. De inmediato se realizan sondajes y comienza a organizarse a los transportes para que estén listos a evacuar las tropas. Al día siguiente del arribo del almirante Hood, quien iza su insignia en el BARFLEUR, se emiten las órdenes de operaciones que producen un ir y venir de personal entre los buques, mientras llegan más transportes.

En tanto que Moore realiza con sus tropas la penosa retirada, recibe información sobre los buques que lo esperan ya en Vigo, a los que van a unirse otros. Pero los españoles le hacen notar que de ese puerto no puede salirse a la mar cuando sopla viento del Oeste, como en La Coruña. Esto lo decide, el 5 de enero de 1809, a enviar aviso a Vigo y a Baird de que la evacuación tiene que hacerse por La Coruña, con las pésimas consecuencias que esta tardía decisión produce. Mientras tanto Moore sigue adelante, al mando de una fuerza que soporta frío, hambre y fatiga, perdiendo lentamente su disciplina. Las bajas se hacen mayores cada día. Se destruye casi íntegramente el equipo, el vestuario y la munición. Hasta una gran parte del tesoro militar se arroja a un precipicio. De las piezas de artillería, banderas y trofeos que ha ganado, no le queda nada a su ejército.

El 9 de enero, en circunstancias en que soplan vientos borrascosos, llega al BARFLEUR la noticia de que la fuerza de Baird ha salido de Salamanca hacia La Coruña y que éste va a ser el puerto de evacuación. El Almirante dicta de inmediato las órdenes necesarias para deshacer todo lo planeado y armar una nueva operación con esa enorme cantidad de buques en lugar distinto al previsto. Para mayor complicación se reciben informes de que unos 3,500 hombres que se habían separado de Moore antes de que éste cambiase el puerto de embarque, van a llegar a Vigo. Esto impide un traslado en masa de los transportes y los buques de guerra, lo que crea más inconvenientes. El día 11, a pesar del mal tiempo, puede mandarse algunos buques a La Coruña. Esto resulta de gran efecto moral. Las tropas británicas han comenzado a llegar después de un penoso viaje de doce días en que han tenido que empeñarse en siete encuentros con el enemigo, y al no haber hallado a nadie en el puerto sufren un gran desaliento. Los jefes subordinados opinan que Moore

debe negociar una rendición a base del retiro de las tropas. Este lo desestima y se prepara para un combate que sabe inminente, puesto que Sould hará todo lo posible por impedir el embarque. EL BARFLEUR sólo logra llegar a La Coruña con los transportes el 14 de enero, y cuando esto sucede se han reunido allí aproximadamente 400 buques mercantes y 50 de guerra, comprendiendo entre los últimos 10 navíos. A las 8 de la mañana del día siguiente el BARFLEUR entra en el puerto y de inmediato se mandan botes a tierra para embarcar primero a los enfermos, la caballería (comprendiendo los animales) y 52 piezas de artillería, así como varias mujeres que con mucho espíritu han tomado parte en la retirada. Con los anteojos Guise distingue las dos líneas de tropa. La de los británicos ocupa una pequeña altura cercana al Sur y la de los franceses una mayor que domina a aquélla. En la noche se encienden las hogueras en los dos lados y los hombres de ambos bandos toman un reposo preparatorio para la batalla. A los soldados británicos hay que distribuirles zapatos nuevos y sacones de abrigo.

El 16 continúa el embarque, hostilizado por los franceses que progresivamente aumentan el número de sus cañones que disparan incesantemente contra los transportes. A las 3 p. m., cuando han recibido refuerzos, atacan la derecha británica pero el valiente regimiento 42º los rechaza. Pronto la acción se generaliza y se hace obstinada. En circunstancias en que Moore está vigilando personalmente el despliegue de la guardia una bala de cañón lo derriba del caballo. Aunque no se retira del campo de batalla, en el cual muere, el general Baird asume el comando, el que pronto recae en Sir John Hope porque aquél resulta también herido gravemente por una bala que le arranca un brazo. La caballería refuerza la parte de la línea que es objeto de empeñosos ataques de Sault, y rechaza a los franceses que dejan en el campo 2,000 muertos, a la caída de la tarde. Los ingleses aprovechan para avanzar sus líneas y tomar por asalto una de las baterías que los han hostilizado hora tras hora.

Cuando la obscuridad obliga a que termine la batalla, el ejército británico hace claras demostraciones de que intenta retener la posesión del terreno que ha conquistado. Se encienden grandes fogatas en las líneas avanzadas, que un pequeño número de soldados alimenta sin cesar mientras el grueso del ejército se embarca en forma sigilosa. Al romper el alba del día siguiente la caballería francesa hace un reconocimiento de las líneas enemigas y encuentra que las fogatas se hallan solas. Dueños ahora de las alturas, las ocupan y pueden ver el embarque de los últimos cuerpos de tropa inglesa, que se verifica ba-

jo la protección de la fortaleza del puerto que ahora está servida solamente por la retaguardia británica y por españoles que luego se habían de comportar heroicamente. Llevan los franceses a las alturas sus cañones pesados y comienzan a disparar contra los buques, obteniendo un efecto que es sobre todo moral. Los capitanes y tripulantes de los transportes mercantes, quienes no están acostumbrados a estos peligros, son presa del pánico y muchos cortan los cables de amarra, saliendo de la rada pues el viento los favorece. Otros abandonan sus naves, las que hay que destruir para impedir que caigan en manos de los franceses.

A las 4 de la madrugada se termina de embarcar los cuerpos de la retaguardia con lo cual se ha evacuado a 20,000 hombres, a costo de unos 8,000 perdidos, merced a la valerosa tarea realizada por las embarcaciones de la escuadra, algunas de las cuales han trabajado dos días sin descanso y con escasa alimentación. A las 7.30 a. m. se dan a la vela el BARFLEUR, los otros buques de guerra y 400 embarcaciones de transporte, dejando detrás el ruido del furioso cañoneo entre los franceses y el fuerte de La Coruña que está valientemente defendido por los españoles que han cooperado en la retirada. En la mañana del 23 la fuerza naval británica ancla en Plymouth y comienza por desembarcar a los muertos y a los heridos, que llenan los hospitales. El sacrificio no va a resultar estéril. Al haber obligado Moore a Bonaparte a que cambiara sus disposiciones estratégicas, ante la necesidad de deshacerse del pequeño ejército inglés, ha retrasado los planes de Napoleón en tal forma que le ha impedido sacar completamente a los británicos de la península en una forma tal que no pudieran volver jamás. Los sucesos internacionales que ocurrieron inmediatamente después obligaron a Napoleón a regresar a Francia sin haber cumplido sus propósitos.

Al haber llegado a su fase final la campaña de La Coruña, el almirante Hood da por terminado el servicio eventual que el teniente Guise ha prestado en el BARFLEUR, lo que habilita a éste para viajar al Portugal. A mediados de febrero de 1809 sale de Plymouth como pasajero del H.M.S. CONQUEROR. Apenas llega a Lisboa se presenta en la nave insignia del almirante Berkeley, se trata del navío GANGES, comandado por Peter Halkett, quien ha servido principalmente en el Báltico y en Jamaica y el cual es hombre de suerte, además de poseer méritos, por la protección que le prestó al duque de York y por las presas españolas que hizo.

La permanencia de Guise en Lisboa no va a resultar, por cierto, descansada y rutinaria, a causa del número y variedad

de asuntos que hay que resolver en la nave capitana, que es donde está dicho teniente. En el puerto se hallan los buques de guerra portugueses y rusos que pasaron a poder de Gran Bretaña a consecuencia de la Convención de Cintra firmada por el general Gunot antes de retirarse a Francia. Unos y otros tienen que sufrir reparaciones y cambios estructurales para ser armados luego con cañones ingleses. A diario es preciso mandarles oficiales de mar y marineros que hagan tal trabajo.

En Lisboa, el Tajo y la costa cercana a la desembocadura del río la actividad es incesante a causa de las operaciones terrestres que hay que apoyar. José Bonaparte ha vuelto a instalarse en Madrid en calidad de soberano y Zaragoza cae en manos francesas en febrero. En Portugal las cosas van mejor. Se ha llegado a un entendimiento con la regencia del reino en lo que se refiere al carácter que asumirá la ayuda británica. Aquella ha dado al general Beresford el rango de mariscal, encargándolo de organizar un ejército nacional que ha de coordinar su acción con el inglés, y que el 29 de marzo pierde a Oporto. El 22 de abril Sir Arthur Wellesley vuelve de Londres a Lisboa con apreciables refuerzos humanos, toma el comando supremo y recupera Oporto. El mariscal Soult tiene que evacuar Portugal retirándose a Galicia con grandes pérdidas. Retrocede el general inglés hacia el Sur y obliga al general Víctor a pasar al Guadiana.

Apoyar las operaciones terrestres demanda a la Marina británica un gran esfuerzo que se traduce en continua actividad. Diariamente llegan y salen unidades de guerra que vienen como reemplazo o van a recorrido. Entran al puerto buques-correo, presas, gran número de transportes de tropa y de naves de aprovisionamiento. Estas no sólo deben atender las necesidades de los regimientos ingleses. Han de proveer a los portugueses de las fortalezas y del ejército, de dinero, ropa, pólvora, cañones y armas menores, munición, etc. Tiene Guise tal cúmulo de trabajo y de responsabilidades que seguramente no se detiene lo suficiente a examinar una noticia que se relaciona con alguien cuya vida se cruzará once años más tarde con la suya: Thomas Cochrane.

Desde que este marino ingresó al servicio se dio a conocer como hombre de valor a toda prueba y de muy hábiles recursos tácticos. Su fama se extendió mucho en mayo de 1801, cuando al mando del bergantín SPEEDY, de 14 cañones de a cuatro, capturó a la fragata española GAMO, de 32 cañones y que en todo superaba al barquichuelo inglés. Las características de su personalidad se pusieron en relieve mientras fue parlamentario (1806-

LAS ANTILLAS

Sus próximos servicios tienen lugar en una zona muy alejada de Inglaterra, que no le es del todo extraña pues algunos de sus antepasados han desempeñado en ella elevados cargos civiles y militares: las Antillas, donde permanecerá más de tres años y medio. Es una región en la que existe por entonces gran actividad naval a causa de las campañas que se emprenden contra las posesiones francesas, de la guerra con los Estados Unidos y del empeño de los países septentrionales de Sudamérica por conseguir su independencia de España. Durante ese lapso sufrirá la acometida del clima tropical, que quebrantará su salud; y el cercano espectáculo de la lucha independentista de los criollos sudamericanos será en su vida un hito que ha de señalarle nuevos caminos.

El procedimiento administrativo que se adopta para el traslado del teniente Guise a las Antillas confirma la sospecha que anteriormente hemos dado a conocer: el 29 de setiembre de 1809 se comunica a Sir Alexander Cochrane, tío del futuro héroe del Pacífico sudamericano, quien es el Comandante en Jefe de la Estación Naval de las Islas de Sotavento, que se destaca a dicho oficial a fin de que, "nombrado a cualquier buque de la escuadra" que está a sus órdenes, realice "servicio conducente a su promoción". Guise se embarca como pasajero del BERLIN y al llegar a Barbados pasa a formar parte, en calidad de supernumerario, de la dotación del navío ECEPTRE, de 74 cañones. Lo comanda el capitán de navío Samuel James Ballard, veterano de la batalla del cabo San Vicente, quien mientras estuvo al mando de la fragata PEARL (1796-1802) estableció el elevado patrón de apresar, capturar o destruir ochenta buques.

La oportunidad de distinguirse en forma sobresaliente se le presenta al joven teniente apenas ha llegado, con ocasión de que cuatro fragatas de guerra francesas, de tamaño mayor (RENOMMEE, CLORINDE, SEINE y LOIRE), después de atacar y hundir al H.M.S. JUNON, han entrado a la caleta de Anse-le-Barque, a unas tres leguas de Basse-Terre (Guadalupe) y anclan en línea de batalla, protegidas por dos baterías terrestres situadas a cada extremo de la bahía, perseguidas por dos fragatas y dos pequeñas embarcaciones inglesas.

El 18 de diciembre (1809) acude el SCEPTRE a ese lugar y Ballard decide dar una batalla formal contra las fragatas y las baterías enemigas, lo que implica desembarcar personal de los

1807). Radical impetuoso, denunció a gritos los abusos que se realizaban en los buques y dependencias del Almirantazgo, al mismo tiempo que lo atacaba por la modificación que había presentado respecto a la ley de presas. Para deshacerse de tan incómodo censor, el gobierno lo hizo salir al Mediterráneo, poniéndolo bajo las órdenes del almirante Collingwood. Ahora, en abril de 1809 ha realizado otra hazaña, al planear y dirigir un ataque a la flota francesa estacionada en el golfo de Vizcaya, utilizando brulotes que dejan la escuadra enemiga en un estado desastroso. Cochrane, quien ya en 1797, había criticado la conducta profesional del almirante a cuyas órdenes se hallaba en el Mediterráneo (Lord Saint Vincent), provoca esta vez un escándalo nacional: acusa al Jefe de las Fuerzas del Golfo de Vizcaya de no haberse aprovechado del efecto producido por el ataque con brulotes perdiendo así la oportunidad de hundir a todas las naves francesas que allí se encontraban (*).

Guise es buen profesional, diligente, responsable y honesto; pero a pesar de los esfuerzos que realiza, su situación en la carrera no corresponde a esos méritos y a la edad que tiene. Se da cuenta de que a los veintinueve años sigue de teniente y no tiene probabilidades de ascender, a causa de la posición que ocupa en la lista de los oficiales de su grado, debido a que por el castigo que se le impuso en 1802 pasó a ser el teniente número 2,247. Probablemente es el almirante Berkeley quien le aconseja que tome la única medida posible, y lo ayuda a dar los pasos adecuados: pedir su traslado a las Antillas, donde las oportunidades de promoción son más frecuentes. Mientras ambos están en el BAR-FLEUR, navío al que Berkeley ha trasladado su insignia el 14 de mayo (haciendo que le den a su hijo político, Hardy, como capitán de bandera), a mediados de junio el almirante manda al teniente Guise a Inglaterra llevando despachos. Tenemos fundada sospecha de que es entonces cuando gestiona en Londres su cambio de colocación.

(*) Véase nuestro trabajo «Un marino inglés». *Revista de Marina y Aviación*: La Punta, Callao, Año XX, Núm. 6, Noviembre-Diciembre de 1935.

buques para que ataquen los fuertes por tierra, operación tan peligrosa que para realizarla se piden voluntarios. El teniente Guise se presenta entre ellos, poniéndose a órdenes del capitán de fragata Cameron, quien iba a morir en la acción que dura unas cuatro horas y en la cual las fuerzas de desembarco están sometidas al fuego eficaz de las baterías terrestres que disparan balas, granadas y mosquetería. No obstante la valerosa defensa de los franceses, la marinería británica domina los fuertes, aunque con apreciables bajas. En el parte de la batalla, el teniente Guise figura entre los cuatro oficiales cuyo comportamiento Ballard recomienda al almirante Cochrane, "por su conducta al destruir la batería". Un mes más tarde el teniente Guise toma parte en el ataque a Guadalupe (27 enero - 6 febrero 1810) que termina con la rendición de la isla. Al final de este último mes, las tropas del general Harcourt, conducidas por el ABERCROMBIE, obtienen la rendición pacífica de las islas holandesas de Sint Martin, Sint Eustatus y Saba, con lo que la Gran Bretaña consigue el dominio completo del Caribe, de Jamaica y Santo Domingo, a Sotavento, Barlovento, Trinidad y Tobago.

Su actuación desde que ha llegado a las Antillas ha tenido los méritos suficientes para que al teniente Guise se le dé un comando. Pero es menester que exista un **puesto** vacante y esto no ocurre. A fin de probarle la buena disposición que para con él existe, se le coloca en el bergantín de guerra LIBERTY, donde pronto va a quedar abierta una posición. Durante unos meses, es decir, hasta el 1º de diciembre, en que obtiene oficialmente su nombramiento, desempeña eventualmente el comando de este buque, el cual monta 14 cañones, que va a tener a su cargo durante tres años. La experiencia que recoge durante este lapso le va a ser de gran utilidad cuando se traslade al Perú.

El año 1810, del que nos acabamos de ocupar, marcó el final de un período y el comienzo de otro en cuanto a las relaciones entre Gran Bretaña y las colonias americanas de España. Hasta entonces, fracasados los intentos que Londres había hecho por apoderarse de parte del territorio de aquéllas, las había incitado a la revolución. En el lapso 1810-1812, en cambio, surgió una política gubernamental indecisa que sólo cambiaría diez años después (y esto bajo la presión pública), que comprendía el deseo de apoderarse del tráfico, una oposición decidida a que las colonias inclinaran sus simpatías hacia el lado francés, y el propósito de impedir el "jacobinismo" político de los gobiernos que se establecieran. El cambio que se verifica en 1810 se debe a que la revolución de los hispanoamericanos, que ha co-

menzado de manera solapada, adquiere forma definida pues de México a Buenos Aires el fidelismo se convierte en rebelión.

Al mes de que ha ocurrido el pronunciamiento de Caracas (19 de abril de 1810) el teniente Guise tiene la oportunidad de hacer contacto directo con los patriotas venezolanos y de desempeñar comisiones que lo llevan a las costas de la Capitanía, todo lo cual le permite adquirir un conocimiento de primera mano sobre los sudamericanos y sus anhelos de libertad. Las juntas independentistas de Caracas y Cumaná, así como las porciones territoriales que se mantienen fieles a la regencia española (Coro, Maracaibo, etc.), procuran establecer lazos con las autoridades políticas, navales y militares que Gran Bretaña mantiene en las Antillas, a fin de lograr su apoyo. Los gobernadores y jefes de estaciones inglesas, arrastrados por la conducta favorable a las colonias que el gobierno de su país había adoptado anteriormente, se ponen al lado de los rebeldes. Reciben de manera oficial a los delegados que les envían los autonomistas, y sus naves de guerra los trasladan de una a otra isla británica, o de uno a otro puerto del continente. Además, amparándose en la petición que contra los corsarios franceses hacen los patriotas sudamericanos, despliegan en posiciones adecuadas a sus naves, con la misión de defenderlos. Esto ocurre con el LIBERTY que hace una vida activa al viajar de uno a otro lugar. En Carlisle (Barbados), el 20 de mayo de 1810, embarca a un comisionado de la Junta de Cumaná, quien se ha entrevistado con el almirante Cochrane. Lo lleva a Basseterre (Guadalupe) y el 26 lo desembarca en Cumaná, plaza a la que hace el saludo de cañón que corresponde a los Estados soberanos. El bergantín adopta Cumaná como base de operaciones, procediendo muy de acuerdo con los autonomistas, a tal punto que el 13 de junio de 1810 (es decir, cuatro días después que Bolívar parte a Londres a bordo del H.M.S. WELLINGTON) tiene de visita en el buque, durante cuatro horas, al presidente y miembros de la Junta, a quienes se hace honores de cañón, con gente en la arboladura, a su llegada y retiro. De Cumaná sale con frecuencia el bergantín a realizar cruceros que evidentemente son de protección, durante los cuales detiene e inspecciona embarcaciones españolas. A mediados de julio sufre dificultades con la arboladura, a causa del excesivo cabeceo de la nave, las que aumentan al final del mes pues dos veces los ventarrones le arrancan el botalón del bauprés, lo cual lo obliga a entrar a Saint George. Aunque vuelve a la mar y hace una presa que lleva a Trinidad, en agosto se traslada a las Pequeñas Antillas, posiblemente a causa de la política de restricción que Londres acaba

de imponer a sus autoridades y fuerzas armadas. A mediados de julio se han recibido dos comunicaciones de Lord Liverpool. En una les dice que como el gobierno español está dispuesto a asegurar la independencia de la monarquía, deben oponerse a cualesquiera actos que propendan a destruir su integridad, y aminoren su esfuerzo de resistencia al enemigo común; y en otra, de carácter "secreto y confidencial", hace saber al Gobernador de Curazao que debe evitar el reconocimiento oficial de Caracas, alentar la libertad de comercio y no ponerse en actitud antagónica con respecto a los sudamericanos.

Entre los mediados de agosto y de noviembre, es decir, los meses en que en buques de guerra ingleses Bolívar regresa de Londres y de este mismo lugar viene el general Miranda para dirigir la revolución, la LIBERTY está en Antigua sufriendo los embates de la "fiebre tropical". Oficiales, el médico, oficiales de mar y marineros son diariamente enviados al hospital. El teniente Guise no se libra: cae enfermo por primera vez, pues el mal se le hace recurrente desde entonces.

En noviembre se traslada a Guadalupe donde en los primeros días de diciembre el almirante Laforay sustituye al almirante Cochrane porque éste ha sido nombrado gobernador de Guadalupe. A mediados de diciembre sale a la Guayana británica, donde permanece hasta febrero de 1811, año este último en que el LIBERTY está continuamente acompañando convoyes o realizando cruceros que lo llevan de una a otra isla, a veces visitando la misma en forma repetida: Jamaica, Christopher, Antigua, Granada, Guadalupe, Trinidad, Barbados, Martinica.

En el segundo trimestre de 1812 comienzan a desarrollarse dos acontecimientos de importancia: el nuevo giro que toman las relaciones entre Inglaterra, España y los territorios septentrionales de América del Sur; y el rompimiento de las hostilidades entre Gran Bretaña y los Estados Unidos.

El primero de esos acontecimientos da a Guise la medida de las dificultades que los territorios españoles de América tienen que afrontar para obtener su independencia, y le permite conocer las variables reacciones temperamentales de nuestros hombres. La independencia que Venezuela ha declarado en julio de 1811 no recibe del gobierno de Londres la ayuda y ni siquiera el interés que se esperaba. Monteverde desembarca fuerzas realistas de Puerto Rico y emprende una marcha atrevida hacia Barquisimeto. Se produce el terremoto del 26 de marzo de 1812 que, por rara coincidencia, se ceba en el territorio que ocupan los patriotas venezolanos; parte del país apoya a Monteverde, y el fuer-

te de Puerto Cabello, área geográfica que se halla al mando de Bolívar, enarbola la bandera española. Miranda firma con Monteverde una capitulación y es entregado a los realistas por Bolívar, quien lo considera un traidor. Este se embarca para Curazao, con salvoconducto de Monteverde. En Nueva Granada, por otra parte, se ha encendido una contienda fratricida como primer fruto del movimiento independentista.

En cuanto a la guerra de 1812-1814 con los Estados Unidos, le sirve a Guise para rectificar el menosprecio que por la Marina americana ha quedado en su ánimo a causa de lo ocurrido en junio de 1807 entre el CHESAPEAKE y el LEOPARD. A pesar de la gran desproporción existente en las fuerzas navales cuando los EE.UU. le declaran la guerra a Gran Bretaña (18 de junio 1812), en defensa de su derecho a comerciar libremente, la actuación de su Marina demuestra que es el enemigo más capaz de medirse en el mar contra su ex metrópoli. Esta quiere dominarla empleando buques viejos y tripulaciones novatas, y el resultado es durante el primer año sorprendentemente favorable a los estadounidenses. Es cierto que después los buques norteamericanos caen dominados por el poderío de su enemigo. Pero antes han hecho una respetable demostración de habilidad, coraje y técnica marinera que Guise conoció de cerca en el caso del enfrentamiento que tuvo el U.S.S. COMET con el H.M.S. SWAGGERER, pocos días antes de que el mencionado teniente asumiera el comando del último. La americana era una de las magníficas goletas que Baltimore construía, que combinaban velocidad y resistencia. Esto le permitió capturar un bergantín en las mismas narices del SWAGGERER, atraer hacia sí la caza, para permitir a su presa que escapara, y desaparecer después, no sin antes, aprovechando que le lleva cuatro millas de ventaja, capturar otra goleta.

El 1º de abril de 1813, Guise asume el mando del SWAGGERER, por disposición del almirante Laforay, quien ordena que se arme esta corbeta que desplaza 220 toneladas y tiene 16 cañones. Pero en su nuevo comando la suerte no le favorece pues experimenta un nuevo recrudecimiento de la fiebre tropical. Sin embargo, no se deja abatir y continúa prestando servicios. En enero de 1814 su buque está en La Guayra, en circunstancias en que Bolívar, ahora proclamado el Dictador, se ha visto precisado a endurecer la guerra hasta condiciones inhumanas. El 19 de enero de 1814 el SWAGGERER traslada de ese puerto a Curazao, a cierto número de "fugitivos que huyen de los horrores de la guerra civil". En los finales del mes hace otra evacuación si-

milar, de Aruba. El 8 de febrero, en que Bolívar ordena el fusilamiento de los prisioneros de la Guayra, sale el SWAGGERER de Curazao y al día siguiente recoge pasajeros para Barbados.

En abril la fiebre lo doblaga. El día 15 y en Carlisle (Barbados), la junta de sanidad lo examina. Declara que a causa de la prolongada residencia en climas tropicales se encuentra muy debilitado y que, además, es víctima de reumatismo. Opina porque debe ser evacuado, a fin de que pueda restablecerse. El 1º de julio de 1814, a bordo del CLEOPATRE, vuelve a Inglaterra donde se le interna en el hospital que en Barth existe para los oficiales.

* * *

EL DEVASTATION

Repuesto Guise de su enfermedad presenta un memorial al Almirantazgo (29 julio 1814) solicitando su promoción a capitán de fragata. En dicho documento hace constar que viene sirviendo a la Marina desde hace diecinueve años, cinco de los cuales los ha pasado en el mortífero clima de las Antillas, donde contrajo tres veces las fiebres tropicales; que ha sido citado por acción distinguida, como lo comprueban los certificados otorgados por el general Hodgson y por Sir Francis Loforey; y que ha tenido comando de buques durante cuatro años. Al informar sobre tal petición, el Almirantazgo expresa que desde su permanencia en la estación de las Islas de Sotavento está en aptitud de desempeñarse en la clase que pide y lo promueve a ella el 29 de marzo de 1815. Antes (1º febrero) ha sido nombrado comandante del bombardero DEVASTATION. Pero como la batalla de Waterloo pone fin a la guerra, se desarma este buque y el comandante Guise tiene que arriar su gallardete el 3 de agosto, en Portsmouth, después de haber realizado un viaje de ida y vuelta a Bermuda (31 de marzo a 30 de mayo). Al poner ese hecho en conocimiento del Almirantazgo solicita nuevo comando, petición que reitera el 5 de junio de 1817 y que es imposible de satisfacer porque han seguido reduciéndose los efectivos navales. De 117,000 marineros e infantes que tenían en los primeros meses de 1814, en un año se ha licenciado a 47,000.

Europa, cansada de un cuarto de siglo de continua lucha, no quiere saber de guerra. En Gran Bretaña hay cientos de oficiales de marina que están cesantes y a quienes el Gobierno no puede satisfacer. "La competencia para obtener los cargos que existían era muy aguda y los funcionarios del Almirantazgo no sabían cómo atender a tantas peticiones de oficiales jóvenes y activos, y de veteranos bien conservados, que merecían algo mejor que ser arrinconados con media paga hasta que volvieran a ser necesarios sus servicios. Sus semblantes de caoba y sus andares de bordo parecían cosas fuera de lugar entre los petimetres de Londres, en Saint James Park".

En vista de la dificultad para conseguir comando, Guise, como hizo Nelson durante la paz, y Cochrane, y casi todos los marinos, decide ir a conocer el país contra el cual viene luchando tantos años. El 15 de junio de 1817 pide permiso para viajar expresando que irá a el Havre, París y Marsella. Regresa a Londres en los primeros días de enero de 1818, volviendo a solicitar licencia para ausentarse a Francia y Suiza, por doce meses.

El 29 del mismo mes sale de Inglaterra, donde no ha de volver jamás. No se dirige a los países mencionados sino a Sudamérica.

III

EL HEROE DE GUAYAQUIL (*)

(*) Reproducción, corregida y ampliada, del ensayo «El aspecto naval de la guerra contra Gran Colombia (1828-1829)», publicado como anexo a la *Revista de Marina, La Punta, Callao*, año XXV, número 4, julio y agosto de 1940.

EL HOGAR PERUANO

El 5 de mayo de 1828 el vicealmirante Jorge Martín Guise queda integrado totalmente al medio nacional: de vientre peruano le nacen ese día sus hijas mellizas.

Vive en Miraflores, por entonces un villorrio habitado por extranjeros, mayormente británicos, que gustan del contacto directo con la naturaleza. Los marinos retirados, o que se han apartado temporalmente del mar, en todo el mundo prefieren habitar en lugares campestres y alejados de las ciudades. Este es el caso del almirante, quien después de trenticuatro años de frecuentar los océanos anchurosos, profundos y agitados, tiene anhelo de paz campesina con árboles, flores, caseros perros saltarines, animales domésticos, potros nerviosos y corcoveantes. Hace muchos años que sólo ha visto asustados caballos de tropa que estaban trabados en las cubiertas móviles de los barcos, cerdos cercanos a la cocina de a bordo que gruñendo con dolor anticipado esperaban el cuchillo del cocinero, gallinas incapaces de cacarear porque ya carecían de vida.

Este marino no está solo y la nave de su vida no se halla a la deriva, ni tan siquiera al paio. El cree que la ha anclado definitivamente en un puerto de amor al que ha entrado "para toda la vida", según lo ha dicho recientemente un sacerdote de su nuevo credo, pues al casarse ha adoptado la religión católica. El 12 de mayo de 1827, en ceremonia que atestiguan Santa Cruz y Vidaurre, y a la que asiste el ex presidente de Chile O'Higgins, ha contraído matrimonio con la muy hermosa joven limeña Juana Valle Riestra, hija del fallecido coronel español Antonio del Valle y Seijas y de Isabel García de la Riestra Sanier, nacida en Los Reyes pero de padres españoles. Se trata de una familia de noble linaje pero pobre de bienes, circunstancia esta última que Guise ha manifestado que no le interesa. Se ha acercado a ella con motivo de las atenciones que le han prodigado mientras el almirante se hallaba prisionero en circunstancias que no puede olvidar.

El 9 de enero de 1825, en una carta que de Lima, envía a Paz del Castillo, quien se hallaba en Guayaquil, Bolívar le decía: "La marina me desespera". Es una frase que tiene mucho valor en el enjuiciamiento de ciertos hechos. Seguramente en la correspondencia en que Bonaparte se refería al aspecto naval de las guerras napoleónicas, debe hallarse otras semejantes pues es sabido la irritación que le producía el comportamiento de los marinos franceses y aliados. En esos dos genios, como en otros, ex-

presiones de esa clase ocultan la reacción insospechada, quizás subconsciente, de grandes capitanes que se sienten impotentes para dirigir con la grandeza de sus concepciones, operaciones de guerra cuya táctica no logran dominar a fondo. Que sepamos, en la guerra contemporánea no ha existido ningún militar que haya podido independizarse con buen éxito de la opinión de los marinos, a causa de que inevitablemente carecían de ese sazonomiento lento y largo que tiene que comenzar en la primera juventud, y a veces en la adolescencia, para dominar al mismo tiempo la astronomía náutica, la oceanografía y climatología, el manejo marineramente que poseía durante la navegación a vela un amplísimo lenguaje propio, la maniobra de los buques, su armamento y la táctica de combate. Las relaciones entre Bolívar y Guise sufrieron siempre los resultados de esa situación, a más de los efectos de las incompatibilidades psicológicas que pudo haber entre ellos.

Como es sabido, la escuadra española que con el apoyo del Real Felipe se guarecía en el Callao, escapó el 24 de octubre de 1824 y como consecuencia de la batalla de Ayacucho se dispersó. No eran claras sus intenciones para el futuro y existían siempre las posibilidades de que España consiguiera los buques que en Europa buscaba, y de que los mandara a nuestras costas. De allí que el Libertador ordenó que Guise llevara nuestra escuadra a Guayaquil, para su reparación y recorrido. Las disposiciones escritas que dictó muestran sin lugar a duda su confianza en nuestro almirante y la esperanza que depositaba en su acción futura. El 2 de noviembre decía a las autoridades guayaquileñas que debía darse a Guise "todos los auxilios que necesita"; que estaba "en libertad de nombrar a la LIMENA al oficial que le parezca"; que "todos, absolutamente todos los buques de guerra de Colombia y el Perú" quedarían bajo su mando; que posteriormente iba "a buscar a la escuadra española para destruirla" y que la América ponía sus esperanzas en el combate que el vicealmirante presentara a esa escuadra.

Durante los últimos días de diciembre (1824) se supo que Guruceta y sus buques habían abandonado nuestras costas, lo que significaba que Rodil quedaba solo. Esta noticia tranquilizó al Libertador. Le dio tantas seguridades que el 9 de enero (1825) ordenó a Paz del Castillo que no mandara más tropas ni las lanchas que antes le había pedido. Ante la nueva situación en el Perú, al enterarse de las "exigencias del señor Guise", que le da a conocer Paz del Castillo, sólo expresa que lo siente mucho. Como después dice "gracias a Dios que pronto no necesitaremos de nadie", parecería que esta reflexión le impide respaldar al

almirante, a quien tanto había recomendado hacía un mes. Tal actitud, sin duda alguna, dio alas a sus subordinados de Guayaquil, en forma que creyeron que podían atropellar impunemente al jefe de la escuadra peruana.

Vegas da a saber que Tomás Heres, ministro de Marina de Bolívar, odiaba a Guise y azuzó a los de Guayaquil. El hecho es que el autor del vejamen fue el general Juan Paz del Castillo, intendente de ese puerto, hombre que según una carta de Bolívar (Cuzco, 11 de julio de 1825) "ha peleado con todo el mundo", bien que por el ejército y por Colombia. Contra esta persona circuló en Lima un libelo, en enero de 1825, lo que indica que entre él y los peruanos existía algo muy lejano al afecto. Merecía, en cambio, todo el aprecio del Libertador.

El 6 de enero de 1825, Paz apresó al vicealmirante y lo depuso del mando, disposición esta última que es dudoso que tomara por sí mismo, pues carecía de autoridad para ello. Esto hace sospechar que pudo haber existido un acuerdo previo con Heres, posibilidad que adquiere respaldo en un dato que hemos encontrado en una obra del autor británico Michael G. Mulhall. Da a entender éste, en **The English in South America**, que Guise fue reemplazado en el mando el 8 de enero de 1825, es decir, dos días después de que se le apresara; y si así fue sería muy extraño que se hubiera realizado el nombramiento de su sustituto en tan elevada posición, simplemente por orden de Paz del Castillo y sin conocimiento de Heres. La persona nombrada como comandante en jefe de la flota combinada peruano-gran-colombiana era John Illingworth (apellido que los sudamericanos habían cambiado a "Illingrot"), un ex master (*) de la Marina británica que había venido a Chile como capitán del buque mercante ROSA DE LOS ANDES que trajo a Cochrane de Londres, y que perdió en Guayaquil (mayo o junio de 1820) después de derrotar a la PRUEBA española. Se unió al ejército de Colombia, ayudó mucho a Sucre y ganó el afecto de Bolívar quien le dio el grado de contralmirante al confirmarlo en el mando de las escuadras unidas. Pero volvamos a la prisión de Guise. La causa "aparente" fue, según Melo, a quien sigue Vegas, "las exigencias perentorias y descomedidas de dinero que hizo el vicealmirante para atender a los gastos de carena y haberes del equipaje". Este

(*) Este rango de la Marina británica tendría que traducirse por «maestro» y su nivel en la escala profesional era semejante al de los **maestros** que hoy existen en el arma naval peruana. Su campo de conocimientos y actividades era la navegación, la estiba y el almacenamiento. Seguía en rango a los tenientes. No comandaba buques de guerra sino muy excepcionalmente.

motivo ha sido negado, principalmente en razón de las acusaciones que en lo posterior presentó el fiscal, como lo hemos de detallar en lo que sigue. Sin embargo, hay una declaración del Libertador que avala lo dicho por Melo. En carta que desde Lima dirige al general Santander, el 9 de febrero de 1825, expresa: "Se dice que Castillo ha prendido a Guise por sus exorbitantes demandas y locuras". Hay que agregar, de paso, que añade lo siguiente: "Yo me he alegrado infinito de este accidente".

Al atropello de Paz del Castillo se agregó saña injustificable no solamente para con un compañero de las campañas independentistas, sino también para con un jefe de alta graduación y un hombre honorable. Se le despachó preso por tierra, con tropa mandada por el sargento mayor Francisco Garcés, alojándolo en las cárceles del camino. Según refiere Nemesio Vargas, en Lambayeque fue entregado al capitán Manuel Muro, quien lo condujo a Trujillo. Aquí tuvo un ataque de "fiebres biliosas". Cuando mejoró de salud, se continuó su conducción a Lima donde se le encerró en la cárcel dos meses, incomunicado y sin que se le tomase la instructiva, lo que parece se realizó finalmente el 5 de mayo de 1825. El mismo Vargas da a saber que el plenario duró cuatro meses, después de los cuales se le entregaron los autos para que organizara su defensa. Habían aparecido tres clases de cargos contra el vicealmirante: a) disciplinarios, por el incidente con Paz del Castillo, b) "quejas de particulares", y c) administrativos, por haber cambiado las divisas de la oficialidad, y haber dado despachos "contra terminante prohibición del gobierno supremo". Estos últimos los presentaba el intendente de marina Salvador Soyer, persona de quien el viajero Salvin dice, el 23 de setiembre de 1826, que ha sido degradado e inhabilitado para volver a tener rango militar en el Perú, y que se ha llevado 40,000 pesos a Francia. Actúa como fiscal el capitán de navío español Joaquín Sorca, quien muy probablemente había venido al Perú con Bolívar puesto que el Libertador lo menciona en una carta a Aymerich (18 de febrero de 1822) en que le refiere que Sorca no le va a prestar ningún auxilio.

Veinte meses se mantuvo a Guise prisionero, según Melo. El juicio se prolongó mediante procedimientos extraños, no obstante los pedidos de Guise, quien el 27 de agosto de 1826 dijo a Salvin que Bolívar lo acusaba "de que yo puse obstáculos al desarrollo de mi juicio, mientras que yo he escrito regularmente cada semana, a veces más, dos a la semana, quejándome de las demoras y urgiendo que mi juicio se iniciara de inmediato"; añadiendo que "ya había sido declarado completamente libre por la Corte de Investigación", pero que se le había dicho que



no podía ser liberado hasta que se le diera seguridad. "¡Extraño, agregó, que un hombre que es declarado inocente debe dársele seguridad!". De buena parte de lo que ocurrió durante este período tenemos testimonios de un testigo presencial de los hechos. Nos referimos al mencionado Salvin, viajero que había cono- cido a Guise en julio de 1824, cuando dijo que "representaba alrededor de 50 años, de tez oscura, modales finos y su semblante demuestra sentido de voluntad y gran determinación". Se alejó luego del país, y al volver, el 27 de agosto de 1826, escri- be en su diario: "Mi siguiente visita fue al pobre almirante Gui- se, a quien encontré en una de las galerías del convento de San Francisco, donde, después de su detención, fue confinado con centinelas, por estar complicado en la última conspiración (*). [...] Aparecía pálido y algo deprimido". En la conversación que sostiene con su visitante, el prisionero muestra serenidad de ju- cio y no acusa a Bolívar. Pero expresa su extrañeza por el com- portamiento del Libertador, en vista de la forma cordial en que lo había tratado anteriormente. Dice a Salvin que tiene "dos cartas del mismo Bolívar, que quizás no recuerde; en ellas en- comia mi conducta anterior al arresto y por la misma que desde entonces he sido acusado". No conocemos el tenor de esas car- tas, pero existen otras pruebas demostrativas de lo que el almi- rante dice. No se trata solamente de las instrucciones del 2 de noviembre de 1824, que en páginas anteriores hemos menciona- do, en las cuales Bolívar elogia "sus cualidades personales" y "su heroica conducta". En una carta que el 10 del mismo mes y año dirige a Santander, al referirse al combate del 7 de setiem- bre, dice: "Whright se portó muy bien, y Guise mejor que nadie, según dicen los marinos extranjeros que vieron el combate en- frente del Callao".

En la época de la vista de Salvin la estrella del Libertador ha comenzado a perder brillo en el Perú, donde el 6 de julio (1826) y en Huancayo se produce la sublevación de dos batallones, ya con actitud antibolivariana, según dice Basadre. También en Colombia se acentuaron los sentimientos de esta clase, lo cual hace comprender al Libertador que debe viajar a ese país. El 1º de setiembre delega el mando en el consejo de gobierno que preside Santa Cruz. Todavía el 3 del mismo mes los comercian- tes de Lima le ofrecen un baile con motivo de que "el Colegio Electoral de Lima había aceptado la Constitución bolivariana", según Salvin. Pero la oposición subterránea sigue creciendo en fuerza, y la demostración de tal estado de cosas lo ofrece el ca- riz que toma el asunto de Guise. El Consejo de Oficiales Genera-

(*) Evidentemente Salvin confunde los hechos.

les, que preside Vivero, se reúne cuatro días después de que Bolívar ha desembarcado en Guayaquil. El 22 (setiembre de 1826) "declara [. . .]: Que el referido señor Vicealmirante don Martín Guise debe ser puesto en libertad por haberse indemnizado completamente de todos los cargos que se le han hecho, y que por el Supremo Gobierno debe reponérsele en su empleo y distinciones como corresponde a sus muy distinguidos servicios militares y políticos en la escuadra de su mando; pidiendo la satisfacción que merecen, y el agravio é insulto nacional que dicho señor intendente de Guayaquil ejecutó en su persona y bandera de nuestra República, quedando a dicho señor Vice-almirante su derecho a salvo para repetir contra el intendente de marina don Salvador Soyer; y declarándose aprobadas las excepciones propuestas por dicho señor Vice-Almirante en sus descargos a los expedientes de quejas particulares contra sus procedimientos [. . .]". Tiene particular significación la actitud que Guise adopta inmediatamente después de que se expide esa sentencia. Cual corresponde a un **gentlemen** inglés que, como tal, tiene la obligación de conservar con limpieza el honor de su estirpe, a la que debe ser fiel por más que haya ligado su vida al Perú, refiere el viajero Salvin que al día siguiente del pronunciamiento de la Corte, a las diez de la mañana y vestido "con su uniforme completo de Almirante de la Marina Peruana", Guise hizo su aparición en el alcázar del H. M. S. CAMBRIDGE, que se hallaba fondeado en el Callao. Su comandante, Thomas James Maling, Esq., hermano de la esposa del conde Mulgrave, responde a esa actitud con un gesto demostrativo de la solidaridad con el compatriota, el ex miembro de la Marina real y el individuo de alta clase social británica: cuando nuestro vicealmirante se retira, el CAMBRIDGE lo saluda con una salva de quince cañonazos. Al anochecer de ese día, siempre según Salvin, Mr. M'Culloch le ofrece una recepción en su residencia. "Todos los miembros de la Corte Marcial abrazaron muy cordialmente a Guise y expresaron su gran admiración por su carácter y en cuánto el Perú debía estarle agradecido por sus invalorable servicios", refiere. Pero la influencia del Libertador sigue siendo poderosa en las esferas oficiales, pues dice Salvin que el 28 de setiembre, "siendo la fiesta de San Simón y el cumpleaños de Bolívar, se celebró el aniversario con gran esplendor y entretenimiento", verificándose una "misa de gracias" en la Catedral, a la que acude en pleno el Consejo de Gobierno. El 26 de octubre (1826), y desde Popayán, el Libertador escribe a Santa Cruz mencionando el fallo de la Corte. "Pero diré a Ud. francamente que el juicio de Guise me ha dado la medida del verdadero espíritu que se oculta en el fondo de las intenciones [. . .]" le dice, añadiendo que no abriga "la más ligera sospecha" de que Santa Cruz "haya sos-

tenido el asunto de Guise", lo que sería una "odiosa y abominable injuria". Esto explica que el Ejecutivo dilate la aprobación de la sentencia del Consejo. Pero la fuerza que ejerce la opinión pública lo obliga, el 17 de noviembre (1826). Sin embargo, para dulcificar el disgusto que esto va a producir a Bolívar, en su resolución suprema amonesta al Consejo por haberse excedido en sus atribuciones y expresa que el vicealmirante no se ha vindicado, "como corresponde de la grave falta de haber cambiado las divisas de la oficialidad de la armada, y de haber dado despachos contra terminante disposición del Gobierno supremo"; pero que "se le absuelve del cargo en atención a sus distinguidos servicios, y a la buena intención de que estuvo animado al tomar estas providencias".

* * *

DIVORCIO BOLIVARIANO

Guise es un hombre sereno y de juicio equilibrado. A los 43 años, después de haber pasado doce en el Caribe, Chile y Perú, ha adquirido una experiencia sobre los hechos y los hombres de Sudamérica, que le permite medir en su verdadera dimensión lo que le ha ocurrido con Bolívar. Comprende y disculpa las debilidades de estos temperamentales sudamericanos que yerran por vehemencia democrática, precisamente porque han sido criados en la tiranía. Puesto que ha nacido en un país de vieja tradición constitucionalista, en el cual la discusión de la vida cívica se hace públicamente, con la inestimable ventaja de proporcionar lecciones diarias de política interna e internacional, está en capacidad de comprender y de perdonar. Lo que vio en la costa septentrional del continente y las contradictorias opiniones que en forma abundante se expresaban en el lapso 1815-1818 en los periódicos de Gran Bretaña sobre la revolución de las colonias españolas y el futuro que esperaban a los Estados que en ellas se constituyeran, le habían dado a conocer las dificultades que estos países iban a encontrar para dar comienzo a su vida en libertad. A sabiendas de ellas ha venido a América y por eso está dispuesto a aceptarlas y, en la medida de sus posibilidades, a contribuir a que desaparezcan. De allí que sus sufrimientos y amarguras de los últimos dieciocho meses no se traduzcan en una resolución de volver a Gran Bretaña, donde las oportunidades que se le ofrecen son óptimas. Por el contrario, toma medidas de afincamiento. Ya hemos referido que ocho meses después de su rehabilitación se casa y se instala en Miraflores. Permanece lejos de toda actividad profesional, gozando placeres que durante largos años ha anhelado sin poderlos satisfacer. Pero contra todos sus deseos, mientras disfruta de esa paz horaciana hay un lapso en que su arraigado sentido del deber lo arranca de la tranquilidad hogareña.

Los celos que respecto al Libertador abrigaba buena parte de nuestros dirigentes, el temor ante la prolongación del predominio de los colombianos en el Perú a base de la Constitución vitalicia, la preferencia que reciben las tropas extranjeras, y los enrolamientos de ciudadanos peruanos para mandarlos a Colombia fueron las causas principales que separaron de Bolívar a las fuerzas cívicas de nuestra flamante república, y que condujeron a un posterior divorcio. Este tomó caracteres irreversibles cuando las tropas colombianas se sublevaron (26-27 enero 1827) contra los jefes que eran fieles a Bolívar, con gran contentamiento de la facción política desafecta al Libertador en Colombia;

con el despacho de las mismas hacia el Norte; con la reunión del congreso destinado a dar al Perú una constitución que reemplazara a la vitalicia; con la elección que éste hizo de La Mar como presidente del Perú y con la expulsión del representante diplomático colombiano Armero (26 junio 1827).

En su retiro miraflorentino el almirante examina los acontecimientos anteriores, con interés y con preocupación. Imaginaría en sus reflexiones el hecho de que la rebelión nacional contra Bolívar es un rechazo de los procedimientos que el Libertador se ha visto precisado a emplear contra los peruanos y argentinos que se mostraban poco adictos a su política, o que eran víctimas de la animosidad o intrigas de sus inmediatos colaboradores. Desde un punto de vista personal pudo satisfacerle lo que está sucediendo, pues significa un tácito repudio cívico del vejamen de que Guise ha sido objeto. Pero debido precisamente a su profesión, él conoce las calamidades que se derivan de todas las guerras, y comprende los perjuicios que una nueva aventura militar va a causar a un país que, como el Perú, necesita estructurarse política, social y administrativamente, para lo cual ha de tener paz interna e internacional. No le desea al Perú la guerra. Menos aún quería verse envuelto en ella, ahora que recién ha comenzado a gozar la felicidad que le da un hogar formado después de muchos años de sacrificio y dura vida militar.

Pero sus deseos y su paz campestre se esfuman ante el llamado que se hace a su deber profesional, y frente a las explicaciones que se le darían. No se va a llegar a la guerra porque el intenso peruanismo que existe en Guayaquil producirá un pronunciamiento que ha de causar la caída política de Bolívar, quien está en peligrosa situación por la campaña que contra él hacen quienes se oponen a la forma en que quiere gobernar a Gran Colombia. No hay en el Perú marino de su grado militar que atesore la experiencia profesional que él posee, y que goce de tanto respeto público. Al confiarle sus fuerzas navales, el Perú da a conocer a la América y a Gran Bretaña, la completa confianza que deposita en él. La asunción de ese comando a pedido de La Mar, cuya limpísima línea moral es bien conocida en todas partes, será para quienes aún puedan abrigar algunas dudas sobre su conducta pasada, el más rotundo reconocimiento de que su prisión y enjuiciamiento fueron una injusticia a la que se llegó por las pasiones y los celos personales que estuvieron en juego entre los colaboradores inmediatos de Bolívar, debió hacerse notar.

Guise cede y en octubre de 1827 se le llama al servicio. Al hacerse cargo del puesto de comandante en jefe de las fuer-

zas navales, no encuentra, por cierto, una situación halagadora. En 1826 se habían dictado dos decretos de importancia administrativa. Mediante uno de ellos, según Melo, se organizaron las rentas de la Marina a base de la recaudación de los impuestos (arancel, ancoraje, limpieza de puertos y tonelaje), los que produjeron ese año 30,150 pesos, mientras que los egresos en esa época eran de 256,843 pesos. En setiembre del mismo año se homologaron los sueldos del personal superior de la Marina, con los del Ejército. Pero en cuanto al material a flote, se le había descuidado por completo al poner en desarme los pocos y pequeños buques existentes que eran los siguientes: fragata. PRESIDENTE (PRUEBA mientras era española y PROTECTOR al izar bandera peruana). Montaba 52 cañones de diversos calibres: 32, 25, 18 y 12 (*). La tripulaban 327 individuos. Corbeta LIBERTAD (antes SALOM). Tenía 24 cañones de a 24 y 154 tripulantes.

Corbeta LIMEÑA (ex THAIS, hasta 1821). Era de 20 cañones y estaba servida por 95 hombres. En el período de que tratamos se hallaba convertida en un pontón y prácticamente inservible según oficio de Guise, de febrero de 1828.

Goleta AREQUIPEÑA (antes mercante MACEDONIA, apresada en 1821 por contravenir prescripciones aduaneras). La habían armado con 7 cañones y la tripulaban 20 individuos.

Goleta PERUVIANA. Sólo tenía un cañón, de colisa o corredora (**), de a 9. Contaba con una dotación de 30 hombres.

Había, además, una que otra embarcación de menor importancia (RAPIDO, QUINTANILLA) y 4 a 6 lanchas, chatas o botes que podían transformarse en cañoneras.

El 27 de abril se ordenó que la PRESIDENTE se armase, de modo que el almirante puede zarpar en ella, hacia el Norte de nuestro territorio, el 28 de noviembre (1827), en busca de un corsario que se decía estaba en aguas peruanas. Lleva el buque a Huacho (de donde manda un largo pedido de artículos navales, cuya extensión indica que la nave carece de todo), Huanchaco, Tumbes y Paita. En este puerto permanece más largamente, y aprovecha de ello para informar (5 de febrero de 1818) sobre el estado en que la fragata se encuentra, el que califica de "miserable". "Su estación en la mar por dos

(*) El calibre se medía por el peso en libras de la bala sólida que disparaban las piezas.

(**) Montaje que tenía cierta similitud con el marco bajo que la artillería terrestre empleaba para las piezas situadas en las casamatas.

meses la ha reducido a una situación tal, que le imposibilita de poder continuar sus campañas, si no se repara del mejor modo", comunica. Explica que "los masteleros están absolutamente arruinados, como lo manifiesta a primera vista el de Vela-cho, empalmado y trincado por todas partes, y el de Gavia rendido". Refiere que tiene que tomar rizos a las gavias, con el viento más flojo; y que el buque está imposibilitado de forzar la vela, con lo que pierde mucho andar. Además, el armamento se halla incompleto.

En la fecha antedicha comunica al gobierno que el general Flores ha abandonado Guayaquil, con sus tropas, y que entre los habitantes de ese puerto hay positivo disgusto contra Bolívar, a tal punto que están dispuestos a "conmoverse" apenas la fragata se deje ver en el río. En oficio del día siguiente dice haber sido enterado de que hace cuatro meses el gobierno colombiano mandó a las costas peruanas un buque de guerra, lo que justifica los temores del prefecto de La Libertad, quien pide que la PRESIDENTE dé convoy a dos naves mercantes nacionales. El vicealmirante confía tal misión a la AREQUIPEÑA. Como no ve necesidad de permanecer en la mar, y como desea reintegrarse al seno de su familia, sigue al Callao donde fondea el 5 de febrero (1828).

El gobierno tiene por inminente la caída del régimen de Sucre en Bolivia, lo que elimina el peligro que puede presentarse del Sur. Además, carece de recursos económicos. El 11 de marzo (1828), es decir, apenas ha terminado el crucero, se deja a la PRESIDENTE con una guarnición de cuatro oficiales y cuarenta marineros, así como un teniente y cuarenta soldados de infantería. Con gesto de quien se aleja para no volver, el 13 de ese mes Guise hace presente que su insignia no debe permanecer izada en el buque, "de modo alguno", pues eso sería una puerilidad que no puede consentir "un marinero viejo acostumbrado a un servicio y una disciplina bien estricta". El gobierno agradece al vicealmirante la campaña que ha realizado y lo felicita. Este responde mediante un oficio en el cual existe el presentimiento de su próximo fin: "Me es por otra parte muy plausible que el Supremo Gobierno se halle satisfecho de mi comportamiento", dice. Y añade: "Soy uno de los primeros que le trajo al Perú su independencia y le sirvo desde entonces con el mayor entusiasmo y honor. Hay todavía heridas en mi cuerpo, de las que recibí al principio, combatiendo las fortalezas del Callao, que se vuelven a abrir de cuando en cuando y tengo que curarles de nuevo. Ellas mismas me estimulan a mayores empeños por esta mi nueva patria, en cuya busca vi-

ne, lleno de caudal efectivo, como es notorio y con un excelente buque, mío propio, armado en guerra y tripulado y sostenido a mi costa. Todo lo he sacrificado en su obsequio; y le sacrificaré también mi propia vida, si fuese necesario”.

La misión ha sido cumplida satisfactoriamente. Ahora puede retirarse en forma definitiva de las inquietudes de los combates, se dice el almirante. Pero se ha equivocado. Ignora este caballero andante de la libertad americana, que en el cuadro ideal de la vida guerrera que constituyó la romántica caballerescas, el infortunio acompaña al héroe durante toda su vida. Que la lucha contra su destino es siempre vana. Y que, de manera inevitable y precisamente cuando cree haber conquistado la felicidad, la muerte lo abate porque él, varón cabal, no es capaz de esquivarla huyendo con deshonor o abandonando a quien debe fidelidad.

* * *

LA GUERRA

Sólo durante el breve lapso de cinco días puede gozar plenamente y sin preocupación ninguna, de la contemplación de las mellizas.

Son íntimamente suyos. Llevan su apellido y en sus facciones cree encontrar rasgos fisonómicos de su desaparecida madre. El maduro almirante no ha frecuentado niños desde aquellos años de su primera adolescencia en que celebraba con júbilas carcajadas los gestos que su hermana menor hacía al comer. Los lejanos recuerdos de su hogar paterno refuerzan la intensidad de un sentimiento de ternura, hasta ahora desconocido en su vida, que ha aparecido en él desde que se casó.

Quiere expresar mediante caricias esta nueva forma de amor. Pero cuando toma entre sus brazos a las mellizas, los gritos temerosos de la madre le infunden temor, eso que él nunca ha experimentado al empeñarse en un combate. Sus manos duras, grandes y rojizas son torpes para lo delicado. El almirante se ha dicho que puesto que han adquirido esta bastedad marinera desde que como voluntario y guardiamarina lo obligaron a aferrar velas, tendrá que someterlas a un rehabilitador tratamiento con sedas y encajes.

No tiene ocasión de hacerlo, como consecuencia de los acontecimientos que se producen. Hacia el Sur se agravan las dificultades de Sucre en Bolivia, al parecer instigadas por Gamarra. En Colombia, nuestro representante diplomático, a quien no ha concedido audiencia Bolívar, recibe una amenaza del canciller colombiano, el cual le hizo saber que su país buscaría la solución por medio de las armas si en el plazo de seis meses el Perú no entregaba Jaén y Maynas, no volvía a recibir al diplomático Armero y no satisfacía la deuda de dinero y hombres que había contraído durante la campaña final contra los realistas. Todo esto significa la amenaza de una guerra que se quería evitar, en la cual la presencia de Guise es de necesidad imprescindible según se lo harían saber. Con desconsuelo el almirante echa lejos de sí los hermosos sueños de paz que el hogar ha alentado en él. No duda en escuchar el reclamo de su nueva patria. Con ello sella su destino.

Es tan indispensable a la vida del Perú la existencia de su escuadra, que antes de que se cumplan dos meses de que los buques han sido puestos en desarme, de nuevo es preciso aparejarlos para la posible campaña, ya que la situación internacional empeora cada día. El 6 de mayo el vicealmirante recibe

la orden de embarcarse con el fin de salir "a contener por mar la agresión que intenta el General Bolívar". Al responder, el día 10, Guise expresa haber recibido "con el mayor placer" la nota en la que se le ordena preparar la escuadra, añadiendo: "Alguna otra vez he acreditado ya al Perú que soy el mayor enemigo de los gobiernos extranjeros e intrusos, y tengo la mayor gloria hoy en la esperanza de poder derramar mi sangre por sostenerle un gobierno propio y liberarle de agresiones extranjerías". Procede con tanta celeridad que el 20, día en que se firma el cúmplase al acuerdo del Congreso en el sentido de que se ponga al Ejército y la Marina en pie de guerra, comunica estar pronto a salir a la mar, en cuanto lo que a él concierne.

Pero el gobierno todavía no se decide a actuar y el vicealmirante dedica sus energías a preparar buques y personal, tarea en que su sentido de responsabilidad profesional choca contra el celo administrativo del Comandante General del Departamento del Callao (Vivero). Solicita por secretario al teniente coronel de caballería don Francisco Valle Riestra; pide se embarquen algunos guardiamarinas porque la próxima campaña, dice, "es una de las más bellas ocasiones que pocas veces se presentan para disciplinarlos", y da a conocer la relación de jefes y oficiales que desea tener a sus órdenes. Aparecen como comandante de la PRESIDENTE el capitán de fragata Guillermo Prunier, como comandante de la LIBERTAD el de igual clase Carlos Postigo ("quien ya ha sido nombrado a ese puesto por S.E. el Presidente") y como primeros tenientes de la fragata y corbeta, don Roberto Miklejohn y don José Boterín, respectivamente. En lo referente al personal subalterno, pide se le nombre cuanto antes el complemento.

En lo que atañe el material, el vicealmirante se empeña en eliminar todos los defectos. Su mayor preocupación es respecto a los masteleros de la PRESIDENTE a la cual pide se le pongan los de la LIMEÑA, puesto que esta última nave se encuentra en tan mal estado que "sólo puede ya servir para muelle". Solicita dos obuses de 7 pulgadas, con sus cureñas; que se reparen los fusibles de la garnición de infantería y que se le provea de un cajón de piedras de chispa y doscientas granadas de mano. Insiste, repetidas veces a causa de la oposición de Vivero, en que la necesidad de operar en la ría de Guayaquil impone el uso de lanchas cañoneras (*). Pide se le den dos,

(*) Las cañoneras eran embarcaciones de uno a dos palos, armadas sólo en caza y que llevaban un promedio de 40 hombres para que pudieran avanzar a remo cuando faltaba el viento. Durante este período histórico se las empleaba mucho para sorpresas nocturnas, para dar remolque y para atacar buques varados o detenidos por ausencia de viento.

fornadas en cobre y de propiedad particular que existen en el puerto y, además, el pesado "lanchón de la piedra", el de la MONTEAGUDO y la débil goletilla del Resguardo. Pero como esto importaría siete mil pesos, se desestima su solicitud.

Con el fin de activar más aun la preparación de la escuadra, el 29 de mayo (1828) se instala en la fragata y avisa al gobierno que la nave se halla lista en la parte marinera, pero que está falta de víveres, materiales, hombres y otros elementos a punto que él carece "de lo más necesario para vivir a bordo". El Comandante General necesita hacer ejercicios de cañón. Pero aunque don Pascual de Vivero informa que hay pólvora, dice también que se carece de munición pues no dispone de hornos de reverbero para hacerla. Solicita dos cadenas para las anclas y no es posible dárselas. Sale por tres horas a navegar, y tal es el estado en que se encuentra el único pabellón que tiene la fragata, que el viento lo destroza. El 23 de julio expresa que repetidas veces ha pedido lo que le falta pero que "como no se cubre la libranza que para ello se ha girado, al Comisario le es imposible dárselo". Le falta personal. Se debe un año de sueldos. Y, por último, tiene que apresar y desembarcar al carpintero Wilson y a tres marineros, quienes han querido amotinarse.

Mientras se preparan los buques los sucesos políticos continúan su marcha en forma desfavorable para Bolívar, contra cuyo gobierno se han levantado varias facciones en el territorio de Colombia. El sentimiento adquiere fuerza en la región de Guayaquil, donde se oponen al reclutamiento de hombres para la guerra con el Perú con cuya suerte quiere unirse una mayoría de ciudadanos. "El General La Mar no era extraño a este estado especial del espíritu público del Sur de Colombia, que alentaba como verdadero **surano** nacido en Cuenca, escribiendo a sus amigos y exacerbando las pasiones a favor de la verdadera libertad, que ofrecía a sus comprovincianos con la ayuda de las bayonetas del Perú", expresa Dellepiane. Por esta razón y porque el 3 de julio Bolívar ha declarado la guerra, realiza una concentración de nuestro ejército en el departamento de La Libertad, "para cubrir el problema teatro de operaciones o hallarse, según las circunstancias, en aptitud de invadir la Gran Colombia". Ese mismo mes sale al Norte la corbeta LIBERTAD, llevando tropas a Piura y con la misión de visitar las naves que entran en Guayaquil mediante lo cual el go-

bierno peruano inicia un bloqueo más o menos disimulado. El 20 Bolívar ordena "volar a las fronteras del Perú y esperar allí la hora de la vindicta". El mariscal La Mar acepta el reto y el 30 de agosto (1828) suscribe una proclama explicando los motivos de la guerra.

* * *

INICIACION DE LA CAMPAÑA NAVAL

La campaña naval comienza con el combate sostenido por la corbeta LIBERTAD contra la de igual clase PICHINCHA y la goleta GUAYAQUILEÑA, en Malpelo, el 31 de agosto de 1828. Este episodio, tratado en las obras de Vegas y Melo, a las cuales se remite al lector, termina con el triunfo de nuestra unidad y la subsecuente adquisición por el Perú de un nuevo barco de guerra. En setiembre (1828) la corbeta colombiana PICHINCHA se halla en la mar, rumbo al noroeste, barajando la costa occidental de Puná hacia Taboga donde debe desempeñar una comisión. Pero después de veintisiete días de haber zarpado de ese lugar los oficiales y tripulantes celebran un acuerdo, y sublevados contra Bolívar van a rendirse a las autoridades peruanas de Paita. El acta de entrega de esa nave, suscrita a "nombre de los guardiamarinas, oficiales de mar y tripulantes", por Manuel Bustamante y Ramón Avilés, el 6 de noviembre, expresa que "animados por los más ardientes votos por la libertad y gloria del Continente Americano, y por lo tanto enemigos de cualesquier tirano", han resuelto "ser partícipes en la gloriosa lucha que emprende el Perú por la felicidad de una Nación, ilustre, magnánima y guerrera cual es Colombia". Tal defección es un duro golpe para la causa colombiana pues se halla defendida por una escuadra inferior a la nuestra. A este hecho se sumó pocos días después la rebelión de parte de los habitantes y las tropas de las cercanías de Guayaquil que "vivaron al Perú, se opusieron a los movimientos de fuerzas colombianas y aislaron al puerto del resto del país".

Mientras se desarrollan los sucesos entedichos, el vicealmirante continúa preparando la escuadra. El 11 de setiembre recibe orden de proceder con sus fuerzas al Norte y ante lo inmediato de la partida quiere resolver sus asuntos particulares. Suscribe su testamento, que sólo se conocerá después de su muerte. En oficio de 14 de setiembre, preocupado por su esposa y sus hijas, Guise comunica al Ministro de Guerra y Marina que con él salen a campaña "los únicos cinco varones útiles" de su hogar (*) y por ello pide se manden a su casa dos inválidos para el cuidado de la misma. En otro de igual fecha incluye una relación de las deudas más urgentes que "pesan sobre su honor",

(*) Van con él sus cuñados (teniente coronel Francisco Valle Riestra y guardiamarinas Domingo y Antonio). La quinta persona a quien alude es seguramente su mayordomo, quien estaba en la PRESIDENTE el día de la muerte del vicealmirante, según oficio del 16 de diciembre 1828, firmado por Boterfín.

cuyo monto es de 5.082 pesos, solicitando se le dé un "suplemento sobre sus alcances" a fin de cancelarlas (*).

La PRESIDENTE, donde Guise enarbola su insignia y en la cual va La Mar —quien sale a comandar las fuerzas que desde octubre se están concentrando en Tambo Grande— zarpa del Callao el 18 de setiembre de 1828 y el 25 ya la encontramos en Paita. Cuando el Jefe Supremo parte a Piura (el 27) la escuadra se dispone a cumplir su cometido que es, según decreto emitido por el gobierno el 19 de ese mes, el bloqueo de la costa colombiana comprendida entre Machala y Panamá. Tal medida está destinada a negar al enemigo el uso de sus puertos del Pacífico, para impedirle el empleo del mar, restándole así facilidades en sus transportes y concentración de tropas. Como el vicealmirante es ya experimentado en bloqueos sudamericanos y en las dificultades que ocasionan con los marinos europeos y norteamericanos, antes de hacerse a la mar pide instrucciones precisas al gobierno, recordándole que los buques de guerra extranjeras suelen no respetar este método de guerra naval, por lo que pregunta si se le autoriza para el empleo de la fuerza en determinados casos. Se le responde que se ha hecho la debida notificación de bloqueo a los cónsules, y respecto a los barcos colombianos se le hace saber que puesto que la guerra no es contra el pueblo de Colombia sino contra Bolívar, debe tratar a las naves de comercio de esta nación como a neutrales y sólo usar la fuerza en caso necesario y siempre "consultando las consideraciones prevenidas hacia ese pueblo".

Provisto de sus instrucciones y después de haber reparado la LIBERTAD —de la cual nombra comandante al teniente primero José Boterín, puesto que Postigo ha sido desembarcado para su curación— el 30 de setiembre deja el puerto de Paita y lleva la escuadra a fondear a Puná. Apenas llega se entera de que una partida, procedente de Guayaquil, se halla en Naranjal en viaje a Cuenca, lugar al que conduce material militar destinado a las tropas allí acantonadas. Con el espíritu de acometida que caracteriza su actividad militar, de inmediato decide atacarla y pide voluntarios para el desembarco y para tripular cuatro botes. El destacamento sale a las 11 a.m. del 1º de octubre, comandado por el teniente primero Roberto Miklejohn y secundado por cuatro alféreces de fragata que se hacen cargo de treinta hombres. A las 10 p.m. Miklejohn

(*) Con excepción de «D. Fernando García» (500 pesos), «Zapata» (150 pesos) y «El Sastre» (500 pesos), son ciudadanos británicos las otras cinco personas a quienes debe dinero.

desembarca su tropa y marinería y, cruzando el monte lleno de lodazales, a las 2 a.m. del 2 de octubre cae por sorpresa sobre el pueblo. Desgraciadamente ya el grueso de la partida enemiga ha evacuado el lugar. Pero en la refriega que se produce, en la que son heridos el alférez Francisco Forcelledo y un marino, logran apresar dos capitanes, un subalterno, dos soldados y al Gobernador, recogiendo como botín fusiles, munición, sables, vestuario y varios fardos con pañetes y lienzo. Cuando el destacamento regresa a Puná, Guise concede a Forcelledo el grado de teniente segundo, a nombre del Presidente de la República, en vista de "la intrepidez y ardimento con que se arrojó contra el fuego enemigo".

Después de la acción de Naranjal, el vicealmirante recoge información, con el fin de preparar la escuadra para cualquier eventualidad. El teniente coronel secretario (Francisco Valle Riestra) practica un reconocimiento de la ría y presenta un croquis de las defensas, que muestra que frente a Cruces hay tendida una cadena, sobre una balsa explanada, hecha firme a Santay y asegurada por el otro lado a un cabrestante. Este obstáculo está sostenido lateralmente por una batería con seis piezas, y apoyado, aguas arriba, por la goleta GUAYAQUILEÑA—de 16 cañones— y tres lanchas cañoneras—con 1 cañón largo y dos carronadas (*), cada una—. Además, en la Texería hay montada una batería de 4 piezas (**). Por los datos de los espías, en su correspondencia Guise dice haberse enterado de que en Guayaquil están el batallón **Caracas**, un piquete de caballería, el general Flores y los de igual clase Sanders, e "Illingrot", el Estado Mayor y muchos "jefes sueltos". Además, se le ha dicho que dentro del puerto se hallan la corbeta ADELA y un bergantín, ambos armados, y que la PICHINCHA ha sido enviada en comisión el 16 de setiembre.

La última noticia lo obliga a hacerse mar afuera con el propósito de interceptar a esa nave en su recalada. Por eso escoge el tramo El Muerto-Monte Cristi, para cruzar. Mas antes de dejar Puná envía una expedición, a cargo del teniente segundo

(*) La **carronada** era más corta y menos pesada que el cañón y se le construía de hierro colado. Tenía el inconveniente de ejercer un gran esfuerzo de retroceso, lo que se moderaba por medio del **braguero**, cuerda de cáñamo.

(**) Debe tenerse en cuenta que estos datos fueron recogidos en un reconocimiento rápido y no muestran la verdadera defensa con que contaba el puerto, que era mucho mayor como se apreciará en la descripción que más adelante haremos del combate que luego se produjo.

Manuel Sauri, a reconocer la costa y sus pueblos para recoger armas y apresar militares. Esta fuerza se incauta de algunos fusiles en las cercanías de Machala, y en Balao captura al 2º Ayudante del Estado Mayor (Dn. Manuel Becerra) y a dos soldados.

Durante un mes la PRESIDENTE monta la guardia en espera de la corbeta enemiga, y así la hallamos el 11 de octubre frente a Punta Arena; el 23 en El Muerto, de donde da a saber que por falta de buques no ha podido evitar el desembarco de un escuadrón de húsares colombianos que venía de Bolivia; el 28 en Salango y poco después en Manta, lugar en el que manda a tierra una partida que toma el puerto después de una escaramuza, conquistando madera, dos anclotes y cinco reses con las que se alimenta la tripulación.

El 16 de noviembre, enterado el Comandante General de que la PICHINCHA se ha entregado al Perú, ancla frente a Punta Arena, donde se presentan un bote de la GUAYAQUILEÑA, que se ha pasado a la escuadra peruana con tres hombres, y la LIBERTAD que ha estado desempeñando una comisión. Esta corbeta está sin anclas y Guise la provee de un anclote, lo que la libraría más tarde de perderse en la ría, como se verá después. En este mismo lugar se incorpora a la escuadra la PERUVIANA, sin víveres como la LIBERTAD. La llegada de estas unidades se debe a la necesidad de estrechar el bloqueo y de satisfacer a Guise, quien ha hecho notar que las fuerzas no le alcanzaban para cumplir su misión. El 21 de octubre comunica que en un puerto septentrional una nave extranjera ha logrado desembarcar el escuadrón **Húsares** que, a órdenes de Brown, llegaba del alto Perú, el que ha alcanzado Guayaquil por tierra. El 25 avisa que una fragata ha recalado en Guayaquil conduciendo a un general colombiano. El mismo día da a saber que la goleta de guerra norteamericana DOLPHIN se ha negado a reconocer el bloqueo, lo que él (Guise) se ha visto precisado a soportar en vista de las instrucciones que tiene del gobierno. Este incidente que llena la medida de su paciencia, lo obliga a dirigir al Secretario del Presidente una nota solicitando permiso para proceder por la fuerza, "pues de lo contrario sería mucho mejor suspender el bloqueo, que se hace ridículo".

Reforzada su fragata con esas dos unidades y sabedor de que la PICHINCHA no constituye ya un peligro, el vicealmirante trata de relacionarse estrechamente con el elemento civil de Guayaquil, al cual recibe cada vez que desea pasarse a las filas peruanas, como se nota por los oficios que envía el 11 de octu-

bre y el 18 de noviembre, por ejemplo. Además, procede con cautela cuando se trata de intereses económicos que no son del Estado enemigo, pagando lo que toma, ya en dinero, ya en recibos. Con frecuencia remite al Presidente de la República comunicaciones de autoridades (párroco, alcalde, juez, etc.) o de civiles que muestran su adhesión a la causa peruana. De todo ello, y de documentos hallados en poder del comandante Becerra al ser hecho prisionero, parece resultar que la situación política es incierta. En varios oficios y cartas de las encontradas con Becerra, el coronel Cayetano Cutari, es decir el Comandante Militar de la Frontera, informa a Illingworth (comandante general del departamento) o al jefe de estado mayor, que ha descubierto una conspiración para asesinarlo (a Cutari), que los milicianos se hacen atrás para el servicio, que los "indios" (sic) han emigrado y que en Pagua hay una reunión de "malvados" y desertores que precisa sea escarmentada. Y en un oficio cuya copia literal sigue, no obstante sus incongruencias y oscuridades, presenta un cuadro de lo que sucede en Guayaquil. Llega a expresar claramente que en ese lugar, "con excepción de algunas familias, todos son adeptos al Perú".

Dice el coronel Cutari:

«Al Sr. Gral. Juan Yllingrot.—Machala Octubre 5 de 1828».

«Mi amado Gral. y Amigo: Todo el mundo habla de la «guerra del Perú» por consiguiente quiero yo también manifestar a V. mi opinión sobre el particular: es un desacierto el más grande abrir la campaña con 6 mil hombres, las dos terceras partes de reclutas, y la otra de veteranos, la mayor parte desmoralizados. Para que sea el éxito feliz, se necesitan 10 mil infantes. 1000 hombres de caballería y una marina superior a la del Perú, pues se trata de hacer la guerra a una nación entera que nos detesta, y que ningún partido tenemos en ella ni en Bolivia, que hará sin duda causa común con el Perú. Ya V. no ignora que desde el Macará hasta Piura han quemado todos los pastos, quitado el ganado y cuantos recursos había en el tránsito. El Gral. Flores se pone en marcha y, superando todos los obstáculos primitivos llega a Piura mientras el Enemigo efectúa lentamente su retirada hasta Trujillo. El Gral. sigue su marcha, y con infinitos trabajos llega al frente del Enemigo con las dos terceras partes de su tropa pues entre desertores enfermos y muertos en los des poblados, no puede a menos de tener esta pérdida: halla al enemigo con un ejército de 12 a 14 mil hombres, con una brillante artillería de campaña, y posiciones ventajosas: entonces que se hace? Entonces adiós Ejército, adiós Departamento del Sur y si mientras el Gral. en Jefe está a la intermediación del Enemigo, éste envía 800 hombres y los desembarca en Machala, se toma el Azuay, prodiga dinero, y hace gritar el Perú. Quién

defenderá este Departamento?, y el del Ecuador?. Los milicianos? No mi General. El refrán dice que quien anda con indios anda solo, y en el día quien cuenta con los milicianos cuenta con nadie. La opinión ha desaparecido; el mal contento es general por los empréstitos, contribuciones, levás, recopilación de bestias y víveres, y las vejaciones de algunos militares, los que han forzado a algunas familias de la Provincia de Loja a pasarse al territorio Peruano. Bien sabe V. mi General que Guayaquil, al excepción de algunas familias, todos son adictos al Perú. Finalmente mi General yo he pasado toda mi vida en la carrera militar; tengo un poco de experiencia, pronostico malísimos resultados de esta guerra que desaprueba casi toda Colombia. Dios quiera que mis cálculos salgan errados. He manifestado a V. lo que siento en mi corazón, sin faltar jamás a mis principios ni a mi deber, y si el Sr. Gral. en Jefe ve la presente, soy seguro que no tendrá sentimiento por ella, pues el pensamiento de ver próxima la ruina de la República me ha inducido a exponer lo que siente mi alma sensible a los males de la Patria. Soy siempre de V. mi Gral., su atento servidor y Amigo, que B.S.M.— Firma: C. CUTARI».

El 25 de octubre de 1828, de Puná, Guise informa a sus superiores que se ha enterado de que el 25 de setiembre, porque no durmió en el sitio que acostumbraba, Bolívar salvó de un intento de asesinato en el que murieron sus edecanes y allegados. También da a saber que la goleta norteamericana de guerra DOLPHIN, sin atender a sus indicaciones ha entrado en Guayaquil, repitiendo la acción que hace poco ha verificado la fragata mercante PORCIA, de la misma nacionalidad, en la cual viajaba un general colombiano.

* * *

EL ATAQUE A GUAYAQUIL

En conocimiento de la situación que existe, La Mar decide que la escuadra efectúe una operación combinada contra Guayaquil. Como el 23 de octubre (1828) el Comandante General ha dado a conocer que para armar y tripular embarcaciones capaces de favorecer un desembarco necesita setenta soldados veteranos y ochenta marineros, el Presidente ordena que se le envíen. Mientras tanto el vicealmirante prepara sus cañoneras, unidades que ha empleado varias veces durante la campaña emancipadora y en cuya eficacia para esta clase de operaciones confía ampliamente. Ha alistado ya dos pequeñas goletas que llevan un cañón giratorio de a 12 y otro de a 6 en colisa, a popa, y tres botes provistos, cada uno, de un pedrero (*) de a 4. Ha entregado el mando de esta fuerza al teniente segundo San Julián.

En estas circunstancias su servicio de espionaje le trae una importante noticia: en Guayaquil han estallado dos revoluciones, una de carácter popular y otra en el batallón **Caracas**, a consecuencia de las cuales se han realizado varios fusilamientos, quedando otros pendientes para el día 22. Piensa el vicealmirante que si se presenta al puerto con su fuerza en el momento de la ejecución, podrá evitarla y alentará la reacción de los cómplices de los prisioneros. Este raciocinio lo mueve a adelantar el ataque sin esperar las tropas de desembarco que le van a mandar.

Las operaciones de la clase que Guise se propone realizar son extremadamente riesgosas. La PRESIDENTE cala veinte pies y medio, de modo que sus movimientos están supeditados al nivel que alcancen las aguas durante las diversas horas del día, lo cual proporciona una apreciable ventaja a los ribereños: pueden prever los períodos en que el ataque será más intenso y, además, si su agresor no ha logrado desembarcar infantes están en capacidad de mover piezas de campaña, durante la vacante. Esto lo sabe Guise. Pero al apreciar la situación considera que no debe dejar escapar la posibilidad de que se produzca en tierra una reacción contra la tropa colombiana. El Perú ha declarado que no lucha contra Guayaquil sino contra sus opresores, de modo que su deber es procurar que la población civil del puerto sufra el menor número de bajas.

(*) Cañón corto semejante al mortero, que disparaba balas cilíndricas de piedra de 19 a 40 libras.

A las cuatro de la tarde del 20 de noviembre de 1828 entra la mitad de las aguas de la marea creciente y sopla un viento flojo del tercer cuadrante. Es el momento propicio y nuestra escuadra leva anclas en demanda de la boca del río. A las 6 rebasa fácilmente el bajo de Chupador y a las 9 fondea frente al Este de Matorrillo, a quince millas de Guayaquil. Se envía de avanzada una de las lanchas, la que al volver, en la amanecida, trae consigo cuatro embarcaciones pequeñas que ha hecho prisioneros. En una de ellas pasaban a Naranjal los oficiales colombianos Robles y Brown.

Desde que raya el día empiezan los preparativos para la acción, los que el vicealmirante dirige con su inigualada experiencia. Revista sus fuerzas y dirige a sus subordinados una proclama anunciándoles que en la próxima marea entrará la escuadra a Guayaquil, noticia que es recibida "con las mayores muestras de un público regocijo".

A las 10 del 22, con la repunta de creciente y mientras sopla un galeno del S.O., las naves navegan hacia adentro. Van las lanchas cañoneras a vanguardia, dispuestas a arriar la cadena que cierra el paso. Las siguen PRESIDENTE Y LIBERTAD prontas a batir con sus fuegos buques y fortificaciones.

A las cuatro de la tarde llegan a la vista del castillo de Cruces y poco después distinguen la línea de balsas que sostiene la cadena. A sotavento de ésta, y muy cerca por detrás, en línea paralela a las balsas están la GUAYAQUILEÑA (que monta 16 piezas de a 9), una goleta (con un cañón giratorio de a 18) y cuatro lanchas cañoneras (con cañones de a 24). Un poco al Norte del Astillero, el bergantín ADELA (18 piezas de a 12) sostiene la línea.

Al aproximarse a Cruces, el Comandante General ordena adoptar la formación de ataque. La PERUVIANA y las lanchas se despliegan en línea, a todo lo ancho del río. La fragata cubre la marcha, inmediatamente a popa, y la corbeta forma la retaguardia. El buque insignia enemigo (GUAYAQUILEÑA) dispara cuando los nuestros están a medio tiro de cañón y a este orden toda la línea colombiana rompe el fuego que sólo contestan las cañoneras peruanas.

La puntería de los defensores es mala y nuestras lanchas logran atracarse a las balsas que sostienen la cadena, con el objeto de cumplir su misión, que es arriarla. Las naves mayores, en tanto, siguen avanzando. Cuando se hallan a medio tiro de cañón del fuerte, en éste rompen los fuegos sobre la fragata y lanchas, con bala y metralla, los que contesta solamente la PRE-

SIDENTE con uno que otro tiro. El parte de Boterín dice que tal es la confusión o "la vergüenza que causaría [a los de Cruces] verse convertidos en instrumentos ciegos de la tiranía", que olvidan izar la bandera.

Al apreciar la situación el Comandante General se da cuenta de que es empresa imposible para las lanchas arriar la cadena estando hostigadas por el mortífero y cercano fuego del fuerte y las cañoneras enemigas. Entonces, con el sentido de responsabilidad profesional y el arrojo que siempre demostró en la acción, se decide a realizar la faena por sí mismo. Silencia la artillería de su nave, alista el ancla, fuerza la vela y lanza la fragata a todo trapo contra el obstáculo mientras el buque recibe una lluvia de proyectiles enemigos que ponen en peligro la vida de Guise quien durante los dos días de combate desafió con singular coraje y serenidad el fuego enemigo, sin buscar ninguna protección.

La maniobra ha estado bien calculada. La cadena no resiste la embestida y cede. En ese momento la PRESIDENTE larga su ancla y, sobre ésta, bornea con la marea entrante quedando a medio tiro de fusil del castillo y a tocapiñoles con la línea naval enemiga. Rompe entonces el fuego con el total de sus piezas, disparando contra tierra con la batería de estribor y contra las naves por babor. Es tal la lluvia de munición que sale de la fragata, que las goletas y lanchas enemigas cortan sus amarras y emprenden precipitada retirada hacia el puerto, y a los cinco minutos los defensores del castillo lo abandonan dejando su equipo intacto y las inmediaciones cubiertas de cadáveres.

Aclarado el canal, la LIBERTAD fondea a popa de la PRESIDENTE. Al hacerlo pierde la única ancla con que contaba y está en peligro de ser arrastrada al interior del río por la marea. Pero la sagaz previsión del vicealmirante la ha provisto del anclote de la fragata, y arriándolo logra aguantarse. Ha quedado frente al Arsenal y tal posición le permite, apoyando el fuego de la PRESIDENTE, batir con sus cañones una considerable columna enemiga que intenta avanzar sobre el abandonado castillo, una y otra vez.

A las 6 de la tarde desembarca la guarnición de la PERUVIANA, al mando de un joven guardiamarina llamado a jugar más tarde importante papel en el país (Manuel Villar) y toma posesión del castillo vencido, con orden de destruirlo. Esta operación se cumple rápidamente, de tal manera que a las siete de la noche todas las piezas de artillería quedan clavadas y ar-

diendo el fuerte hasta que explota el almacén de pólvora completando su ruina.

Aunque durante la noche se verifica un pequeño avance de la GUAYAQUILEÑA y hay un lento cañoneo entre las otras baterías de tierra y los buques, así como tiroteo de fusil de las lanchas y tropas colombianas que ocupan el Astillero, el primer día de combate ha terminado, y con positivo éxito para los nuestros. Una cañonera peruana abatida por la corriente es arrastrada al interior del río y tiene que batirse denodadamente contra las fuerzas de la orilla. A las ocho, por fin, logra reunirse con el grueso de la escuadra. Su comandante, el alférez Pérez, ha perdido la vida, así como un cabo.

Cuando amanece el día 23 el Comandante General examina las posiciones enemigas. Comprende que el combate del 22 no ha resuelto la situación pues los colombianos todavía pueden ofrecer seria resistencia. El ADELA, acoderado a la orilla inmediata de Ciudad Vieja, tiene delante amplio campo de tiro para sus piezas que están en capacidad de contribuir al fuego de una batería de cuatro cañones instalada sobre el muelle, delante de la Aduana, y de otras dos baterías, de tres y dos piezas, montadas la primera a media altura del Cerro de la Pólvora (dentro de una casa) y la segunda en una planchada puesta a flor de agua en el extremo Norte de Ciudad Vieja. Todas estas bocas de fuego, más dos de las naves colombianas, comienzan a tirar apenas aclara. Como la marea no permite a nuestras naves avanzar, tienen que limitarse a responder el fuego desde sus posiciones, con relativo éxito pues a las 10 de la mañana la PRESIDENTE, mediante andanadas de bala rasa, logra semihundir a la ADELA y acallar la batería de la Aduana.

Pero las fuerzas grancolombianas no están dispuestas a dejarse vencer fácilmente y, con el valeroso tesón que demostraron en las acciones de estos tres días, se preparan a repeler el ataque que presumen se realizará cuando llene la marea. A las 2 p.m. la goleta del cañón giratorio y dos lanchas se pegan al barranco de Ciudad Vieja, prolongando al Norte el eje de la batería de la Aduana, nuevamente en funciones, mientras que la GUAYAQUILEÑA y las otras dos cañoneras se sitúan en una línea paralela a la peruana, cuya derecha se apoya en la batería de la planchada mientras su izquierda se prolonga hacia el estero de Santay. Una vez así desplegadas, recomienzan el fuego que a veces suspenden.

La marea comienza a entrar. A las 3 p.m. como principio de creciente y viento flojo del O.S.O., nuestra escuadra leva

anclas y se dirige hacia adentro barajando la orilla, con solamente el velamen de las gaviás. Las fuerzas sutiles navegan por estribor de la fragata y corbeta y éstas lo hacen por el canal, en medio del fuego concentrado de la doble línea de embarcaciones y las tres baterías. No obstante el daño que reciben continúan su avance hasta que la PRESIDENTE se encuentra entre el muelle y el primer puente de Ciudad Vieja, sitio donde fondea. Como la LIBERTAD navega a retaguardia, al largar su ancla y ser ambas naves orientadas a la marea, queda hacia proa de la fragata.

Durante dos horas se desarrolla fieramente el duelo a cañón, en el que participan nuestras fuerzas sutiles batiéndose contra las de igual clase enemigas. Pero a poco más de las 5 p.m. queda desmontada y deshecha la batería del muelle, destrozadas la goletilla y lanchas pegadas al barranco de Ciudad Vieja (que arrían su pabellón) y varadas la GUAYAQUILEÑA y una de las cañoneras que la acompañaban en su intento de huir por el canal de Daule, ocasión que los nuestros aprovechan para destruir las haciéndolas arriar su pabellón.

El Comandante General considera que nuestras embarcaciones menores han cumplido ya su misión y tiene, por otra parte, el propósito de determinar exactamente el estado de la defensa. Iza señal de reunión a las primeras y luego "cesar el fuego" a todas sus fuerzas. La PERUVIANA y la chata fondean entonces por la aleta de babor de la LIBERTAD y el resto de embarcaciones menores al costado de la nave capitana.

Las baterías del cerro y de la planchada, así como el cañón de una lancha que aún permanece cerca de ésta, no cesan de disparar. Guise decide acallar ese fuego y, utilizando solamente los miras (*) de popa de la fragata y de la corbeta, y las piezas de la PERUVIANA y chata, concentra su artillería contra el enemigo, con buen resultado pues a las 7 p.m. sólo disparan los fusiles de los dos batallones que abrigados en los balcones y corredores de las casas del malecón no han cesado de hacer fuego. El Comandante General ordena que no se vuelva a hacer uso de los cañones, para evitar los daños a los edificios.

Cuando la noche cierra completamente, el vicealmirante decide probar las posibilidades de un desembarco y de sacar del río una de las lanchas varadas. A poco más de las 10 p.m. desatraca de la fragata su cañonera, comandada por el tenien-

(*) Cañones que tenían mayores sectores de tiro por estar dispuestos en anchas portas de los castillos, y a las bandas.

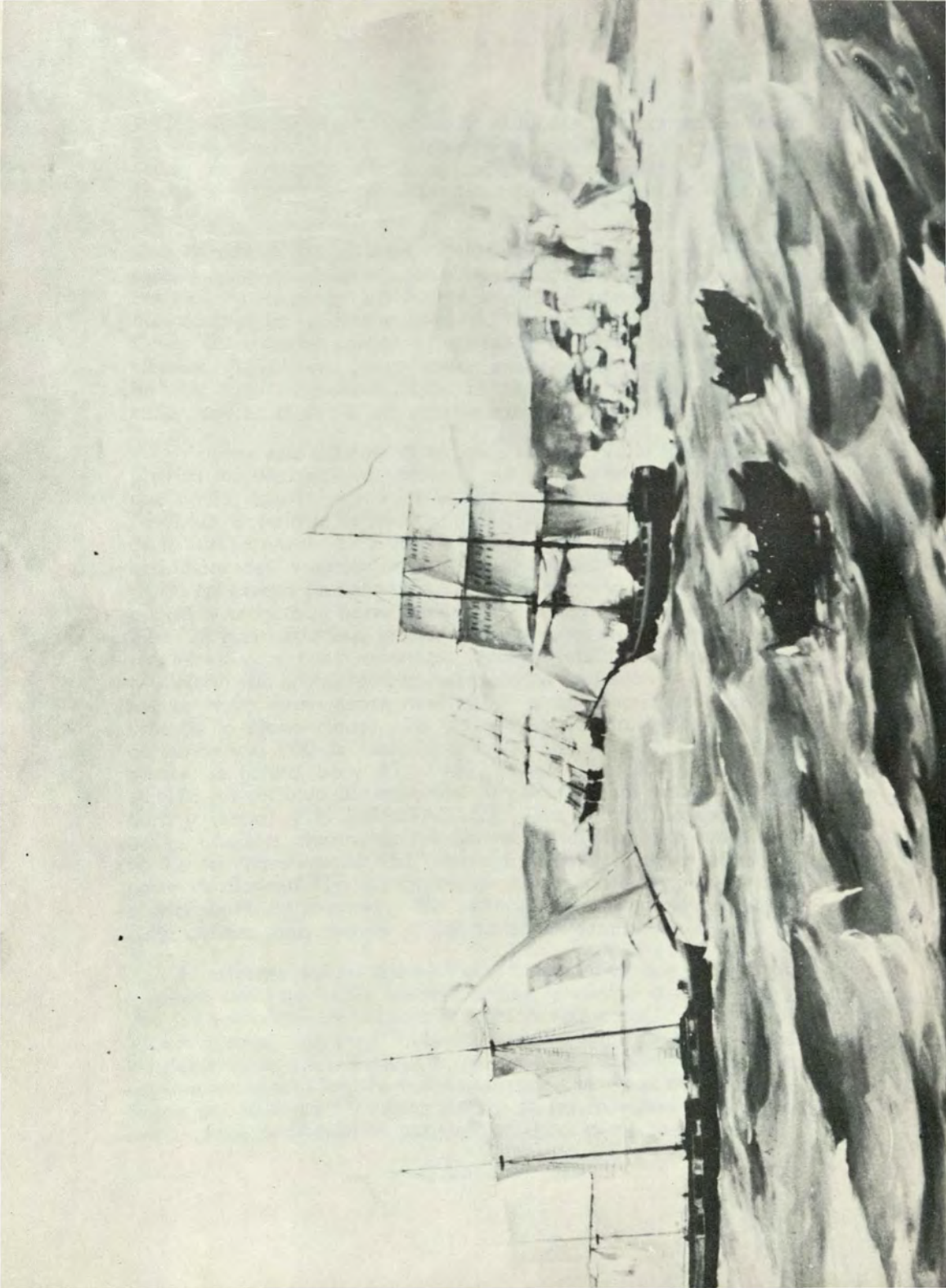
te primero Roberto Miklejohn, llevando tropa. Pero apenas la embarcación se acerca a tierra, parte de aquí un graneado fuego y corre el alerta por todo el malecón. Cuando la lancha vuelve, lo hace con varios muertos y muchos heridos entre los cuales Miklejohn lo está de gravedad.

Al examinar la situación, seguramente el Comandante General comprende que, aunque ha castigado duramente a sus enemigos en las jornadas de esos dos días, su empeño no va a rendir mayores frutos puesto que carece de un apreciable núcleo de tropas capaces de tomar la población después de acallar sus cañones como lo ha conseguido dos veces. Además, los informes de sus espías han resultado exagerados puesto que las acciones realizadas demuestran que las tropas colombianas dominan la situación en Guayaquil, impidiendo cualquier levantamiento. O quizás, dado su arrojado ánimo, desea reorganizar sus seiscientos hombres para lanzarse con ellos a la conquista del puerto, ahora que sus naves pueden quedarse unas horas con poca dotación ya que han sido destruidas las embarcaciones colombianas. El hecho es que decide salir esa noche del puerto, hacia Cruces, lo que comienza a efectuar aproximadamente a 11 hs. p.m.

Cuando la fragata se halla a la cuadra del Astillero y siendo oficial de guardia el teniente segundo José Tiral Chacón, súbitamente, a las 2 a.m., la nave se detiene: está varada. Inmediatamente el vicealmirante ordena varias maniobras que, mal entendidas por el aturrido teniente, son ejecutadas al revés, lo que empeora la situación. A poco queda en doce pies de agua, estado en que ha de permanecer diez horas.

La inmediación a tierra en que se halla la fragata y la claridad de la noche, permiten que los colombianos se den cuenta de lo ocurrido. Proceden entonces inteligentemente. Llevan a la Aguardientería un cañón de a 24, lo montan en forma que quede por una aleta de la PRESIDENTE, a fin de que ésta no pueda contestar su fuego, y a las 6 hs. a.m. comienzan a dispararle. Durante cinco horas la fragata tiene que soportar la agresión de esa sola pieza que le causa mayor daño que todos los disparos recibidos los días anteriores. Las otras unidades, fondeadas en Cruces, no pueden ayudar a la capitana pues la marea saliente les impide remontar el río.

Con la próxima creciente varían las condiciones. A las 9 a.m. del 24 la PRESIDENTE empieza a boyar. No se nota ninguna avería de importancia en su obra viva. La corbeta, por su parte, aprovecha la entrada de la marea y habiendo ya



preparado los tacos y cartuchos de que carecía a consecuencia de los combates de los días anteriores, se aproxima a la capitana y comienza a disparar contra el cañón agresor, mientras ella hace las maniobras convenientes para zafar del todo, lo cual consigue.

A más de las 10 a.m. comienza la vaciante y nuestra escuadra empieza a levar, con el propósito de salir aguas abajo del río. Antes dirige sus fuegos contra el porfiado cañón, que aún no cesa en su ataque. Más no logra acallararlo rápidamente. Como Guise teme perder la corriente, se enfila hacia Cruces, siempre disparando, hasta lograr silenciar la pieza. Pero esto ha resultado demasiado caro. El penúltimo tiro del obstinado cañón cae en el pecho del vicealmirante dejándolo sin vida.

Apenas esto sucede, el teniente coronel Valle Riestra, cumpliendo las disposiciones dictadas por su jefe en previsión de lo que podía ocurrir, comunica el hecho al comandante de la LIBERTAD. Boterín se traslada a la PRESIDENTE y asume el mando de la fuerza naval. En el lógico desconcierto que sucede a la desaparición del vicealmirante, ordena fondear frente a Matarrillos en espera de órdenes superiores, examina el estado de los buques y redacta el parte oficial de la batalla. Los combates del 22 y 23 han costado a la escuadra las vidas de Guise, del Alférez Pérez y de once marineros y soldados. El teniente primero Miklejohn (quien ha recibido un impacto de cañón y dos de fusil) se halla gravemente herido, así como cincuentiséis miembros de la plana menor. La fragata ha disparado 2.570 tiros de cañón y 6.000 de fusil; la corbeta, 530 y 2.300, respectivamente; la goleta, 56 y 80; y las lanchas, 75 y 300. La PRESIDENTE ha recibido 89 impactos de cañón en su casco, arboladura y jarcia; y la LIBERTAD, 23. "La bizarra comportamiento de los oficiales, marineros y tropa es inimitable y por tanto digna de la consideración del Supremo Gobierno", hace saber el parte de Boterín. En cumplimiento de las órdenes dejadas por el vicealmirante expresa: "No recomiendo a ninguno en particular porque sería ofender el mérito de los demás".

El informe del secretario Valle Riestra dice que el jefe de la plaza enemiga había hecho evacuar la ciudad a los civiles y que los soldados colombianos la habían saqueado. "Si el Señor Vice-Almirnte", refiere, "hubiera podido recibir a bordo todas las personas que lo intentaban, estoy seguro tendríamos en ella hoy todas las familias de Guayaquil; pues en estos tres días andaban por la costa clamando porque se les mandara botes para embarcarse; pero nuestra posición en ataques no lo permitía".

EL TRIUNFO NAVAL

El 22 de enero de 1829, en carta que Bolívar despacha de Paniquitá al general Páez, le expresa que tiene "muy buenas noticias del sur" pues "la escuadra peruana fue casi destruzada" en Guayaquil y "se ha dicho que el almirante Guise ha muerto de resultas de aquel combate". Muestra en esa carta su esperanza de "poder dominar [...] el mar Pacífico", su respeto por la calidad que tiene aquél a quien considera enemigo suyo, así como la dependencia en que la fuerza naval colombiana se encuentra respecto a la vida del comandante en jefe de la escuadra peruana. "Si Guise ha sobrevivido al combate de Guayaquil, él hará reparar su escuadra muy pronto y volará a esperar la nuestra", dice. Y añade: "Es intrépido y valiente y tiene sed de venganza".

Bolívar, quien tiene sus razones para no ser un admirador de los peruanos, no prevé la consistencia moral que ha adquirido la escuadra durante el último lapso de un año en que se ha hallado bajo el mando del almirante. Pero sus reflexiones, en cambio, permiten formarse una idea de los esperanzados sentimientos que deben alentar las tropas de ocupación que el Libertador mantiene en Guayaquil. Envalentonadas con la desaparición del vicealmirante, las fuerzas grancolombianas tienen una animosa reacción que demuestran sobre todo el 6 de diciembre (1828), día en que pretenden largar brulotes contra nuestra escuadra. Se presenta el bergantín POTRILLO conduciendo dos naves —ZERAFIN y CAUPOLICAN— amadrinadas con cadena, e intenta dejarlas ir con la marea vaciante, más la primera queda varada a la altura de Santay, con lo que ambas son recogidas por los sitiados, quienes las llevan a fondear bajo los fuegos de la batería de la planchada, dejándolas listas para su futura utilización cuando se produzca un nuevo ataque. Además, han sacado los cañones clavados de Cruces y los han llevado a San Carlos para volver a usarlos después de su reparación. Durante el transcurso del mes, la plaza se refuerza con los batallones **Ayacucho** y **Cuenca**, así como con veintidós piezas de distintos calibres, que se colocan en San Carlos y a todo lo largo del malecón, de la Aguadientería a la Aduana.

Mientras tanto nuestra escuadra, en la que alienta el espíritu de su jefe desaparecido, no sólo no ha perdido ánimo sino se propone terminar la tarea que la muerte ha impedido a aquél acabar. El primer cuidado de Boterín es reparar las averías de sus naves, lo que consigue hacer rápidamente. Luego envía

la PERUVIANA a Paita y el 14 de diciembre, siguiendo el plan de Guise, manda al Morro un oficial y doce soldados, los que obtienen buen éxito en la empresa pues dejan allí la población sublevada y una partida amiga, de 100 hombres, dispuesta a cooperar con el Perú. Igual procedimiento y con similar suceso consiguen en la región Balao-Naranjal, a cuyos pobladores se entrega fusiles. También incursiona contra Zono, lugar donde captura prisioneros el 19. El 24, al repetir la operación, se produce un combate entre el personal de nuestras lanchas y fuerzas del **Caracas** que las esperan ocultas en el monte. Siempre siguiendo el plan de su ilustre antecesor en el comando, Boterín continúa en relaciones con los civiles. Recibe de éstos muchas solicitudes para que ocupe Guayaquil, así como buena ayuda material. El Ayuntamiento del Morro, por ejemplo, le envía una hermosa chata para que la utilice en la campaña, embarcación que arma con un cañón de a 12 en corredera, a proa, y una carronada de a 18, a popa.

Cuando Gamarra desembarca en Paita con su ejército (31 de diciembre de 1828) y queda terminada la misión de las naves que han convoyado los transportes en que llega con sus tropas, aumenta el número de buques bloqueadores y se realizan cambios en los comandos. En enero (1829) se incorporan a la escuadra el bergantín CONGRESO, mandado por el capitán de fragata Juan Elcorrobarrutia —quien asume la jefatura de la LIBERTAD entregando su nave al capitán de fragata Juan Ylladoy—, la PICHINCHA, a órdenes del capitán de corbeta Guillermo Prunier, y la AREQUIPEÑA, que obedece a Alejandro Acqueroni. En esta nave llega el capitán de fragata Carlos García del Postigo, a quien Gamarra ha nombrado comandante general de la escuadra, designación que anula La Mar, quien elige para desempeñar tal puesto al capitán de navío Hipólito Bouchard, el cual lo asume al presentarse a bordo de la fragata MONTEAGUDO (19 enero 1829).

Apenas Gamarra ha llegado al teatro de operaciones, ordena al coronel José Bustamante que avance por tierra para apoyar la rebelión de los habitantes de Guayaquil. Bustamante rodea la plaza que se ve debilitada en su defensa por la salida de los batallones **Cauca** y **Caracas** que tienen que ir a concentrarse con las fuerzas de Sucre, quien se prepara a detener al ejército de La Mar. Como por esos días se produce en Daule una sublevación de tropas colombianas, Illingworth se ve precisado a aceptar que Guayaquil capitule, lo que ratifica el 20 de enero de 1829. El 1º de febrero se produce la ocupación de la plaza que la Marina viene hostilizando desde hace cuatro meses. Es-

te día Illingworth sale de ella con sus ochocientos hombres de tropa y nuestra escuadra toma el puerto. Bouchard ordena el desembarco de una fracción del batallón **Ayacucho**, la cual se posesiona del lugar. El capitán Negrón es nombrado comandante militar e Illadoy, intendente de bahía, cargo que pronto deja para tomar el mando de la capturada GUAYAQUILEÑA. Al lograr el objetivo que su desaparecido almirante se propuso, la Marina ha triunfado.

Mientras se desarrolla la campaña marítima, las fuerzas terrestres han efectuado avances estratégicos con el fin de llegar a la acción en condiciones favorables. A fines de enero de 1829 las tropas colombianas, comandadas por Sucre, han sobrepasado Cuenca, marchando en dirección al Sur, y las peruanas, a órdenes directas de La Mar, se hallan en Saraguro, con la Primera División destacada en Oña y una vanguardia —a cargo de Raulet— situada en Nabón.

La caída de Guayaquil, que pone en peligro la línea de comunicaciones colombianas, imprime a la campaña un ritmo acelerado. Siete días después de saberse ese acontecimiento, Raulet avanza por Jirón; llega, por la espalda enemiga, a Cuenca (21 febrero); ocupa la ciudad batiendo a sus defensores; se desplaza al Oeste (Sayasi, 11 febrero) y establece contacto con los ocupantes de Guayaquil. Pasa por la izquierda del ejército de Sucre, después de haberle dado la vuelta, y se repliega a su grueso cuando los colombianos se ven obligados a retroceder para recobrar su línea de comunicaciones. Al mismo tiempo Sucre pide apertura de negociaciones de paz, no llegándose en ellas a ningún resultado. Entonces La Mar ordena un movimiento general sobre Jirón "para repetir en grande la operación realizada por Raulet hacia Cuenca". Con tal fin Gamarra deja el parque en Saraguro y Sucre, conocedor de lo ocurrido, cae sobre éste y toma e inutiliza material, armas, cañones y abastecimientos (13 de febrero de 1829).

No obstante la sorpresa anterior, el ejército peruano prosigue su avance militar hacia Cuenca, ciudad que La Mar desea ocupar sin combate mientras Sucre trata de evitarlo trasladándose a Narancay, cerca de Baños (21 de febrero). Gamarra, con uno de esos sospechosos descuidos que tuvo durante la campaña, los que parece que encuentran punible explicación en su pronunciamiento posterior contra el Presidente, envía muy adelantada a la División Plaza para que asegure el paso del Portete de Tarqui, y en esta forma favorece la acometida de Su-

cre, quien bate a esta fracción y ocupa magníficas posiciones que le permiten hacer retroceder al grueso de nuestro ejército cuando acude precipitadamente en apoyo de la mencionada división (27 de febrero).

Pero la acción no ha sido definitiva. La Mar, aunque ya desprestigiado en su carácter de director de la guerra gracias a los dudosos procedimientos del comandante en jefe de su ejército, está todavía en fuerza. Sucre lo comprende y abre negociaciones de paz. Nuestro presidente las acepta y firma el Convenio de Jirón, según el cual las tropas peruanas deben evacuar el territorio grancolombiano y la escuadra desocupar Guayaquil. Además se estipula una reducción de efectivos militares, respeto recíproco de la independencia, satisfacciones mutuas y el pago, con tropas peruanas, de los reemplazos colombianos (28 febrero de 1829). Pero tal arreglo resulta impopular puesto que el Perú, sin que sus tropas hayan sido derrotadas abandona una empresa en la que ha gastado la sangre de sus hijos y el dinero del Estado. Las fuerzas navales de ocupación de Guayaquil son las primeras en protestar. Bouchard reúne a los jefes militares y a los comandantes de buque, y en una junta acuerdan no entregar la plaza hasta que el pacto de Jirón sea ratificado por el Congreso, tal como lo establece la Constitución Nacional.

Las operaciones navales, que no han sido interrumpidas en ningún momento, prosiguen ahora con más intensidad pues se espera que Sucre ataque Guayaquil por tierra ya que el ejército de La Mar ha comenzado su retirada al Perú. Por lo demás, Bolívar no ha dejado de preparar tropas y naves que ayuden a Sucre. De Panamá ha salido la goleta TIPUANI, armada en corso, y hay listos algunos transportes destinados a movilizar tropa hacia la región de Guayaquil. Para dar caza a la nave enemiga, salen la MONTEAGUDO, a órdenes del teniente Ignacio Mariátegui; la AREQUIPEÑA, que comanda Boterín, y la balandra armada AREQUIPA, que se confía al alférez de fragata Tomás Ríos.

La fragata y la balandra no se alejan mucho y tratan de impedir los ataques de las naves enemigas, de las cuales tres sorprenden y saquean en Máncora la balsa MERCEDES. La goleta en cambio, en su intensa búsqueda, llega hasta Panamá. Aquí se encuentra detenido el bergantín JOHN CATO, apresado por la TIPUANI en el mar. Boterín entra en el puerto y batiéndose con los fuertes liberta la nave, regresando con ella a Guayaquil.

Mientras tanto se ha acentuado el sentimiento de descontento contra el Convenio de Jirón. Se considera injurioso el parte elevado por Sucre e inhumano el forzoso enrolamiento de prisioneros peruanos en el ejército de Colombia. Entonces La Mar (11 de marzo) rompe el pacto, que el Congreso Peruano se niega a ratificar (2 de abril), y se prepara a recomenzar la campaña terrestre. Del 8 al 10 de abril la PICHINCHA, MONTEAGUDO, GUAYAQUILEÑA y MERCURIO trasladan a Guayaquil la División Necochea, para la prosecución de la guerra en ese sector. Cuando el 1º de mayo el general Flores intima a Necochea la rendición de la plaza, se traba un combate que obliga a los colombianos a replégarse hacia Daule.

En junio llega Bolívar a dirigir la campaña. Pero ya no es necesario. La actitud de Gamarra ha comenzado a surtir sus efectos, las tropas se hallan cansadas, el clima ha matado cuatrocientos hombres en dos meses, el Tesoro está exhausto. Por eso no surgen mayores protestas cuando La Fuente, en Lima, y Gamarra, en Piura, se declaran contra el presidente La Mar (6 y 7 de junio), a quien el segundo deporta a Costa Rica. El 27 Gamarra firma con Bolívar la cesación de hostilidades, lo que le quita al Libertador un quebradero de cabeza pues el 3 de junio acaba de escribir a Urdaneta la preocupación que le produce la escuadra peruana, pues "sus buques de guerra no los pueden coger sino buques de guerra. Al fin hemos de intentar la locura de abordarlos con canoas", dice. El 10 de julio se acuerda un armisticio de sesenta días, previa entrega de Guayaquil, lo que tiene lugar el 11. En el curso de la campaña el Perú sólo ha perdido la PRESIDENTE, incendiada en el puerto por causas ignoradas. Para compensarse de esa pérdida, el gobierno ha comprado a Chile su corbeta INDEPENDENCIA que no tuvo ocasión de prestar servicios importantes.

Nada mejor que apreciar el significado de las acciones navales que desarrollaron Guise y sus sucesores, dejando la palabra a los miembros de nuestro ejército que fueron los autores de **Las tres campañas del Norte** (1931) y la **Historia Militar del Perú** (1931). Dice la primera de estas obras: "La campaña marítima; en cambio, fue conveniente y energicamente llevada a cabo por el Almirante Guise, cuya concepción para hacer caer a Guayaquil —ataque combinado por el frente de mar y acción sobre las comunicaciones de la plaza con el interior— es inmejorable. Desgraciadamente, esta ventaja no sabe ser explotada por el comando peruano para actuar resueltamente sobre el interior del Ecuador y cortar las comunicaciones del ejército colombiano con la

rica zona del centro y norte del país, ni para amenazar su flanco por cualquiera de las vías que partiendo del litoral conducen a dicha ciudad" (pág. 82). "La colaboración de la escuadra fue de una eficacia indiscutible tanto como factor material de combate como de fuerza moral" (pág. 84).

En cuanto a la segunda, expresa: "Se debe insistir sobre la extraordinaria importancia que tiene el dominio del mar para un ejército que actúe en países como los de la banda occidental de la América del Sur. Quien posea la superioridad marítima tiene numerosas ventajas. En el caso que estudiamos éstas fueron las siguientes: El bloqueo, en primer lugar, aniquiló el comercio del invadido, hizo lentas y penosas las operaciones por tierra e impidió el abastecimiento de las tropas anulando sus esfuerzos, en cierta medida. La facilidad, en segundo término, que tuvieron los peruanos de vivir sobre el país y apoderarse de los centros de recursos, permitiendo al mismo tiempo cerrar las comunicaciones del enemigo con el exterior y mantenerse fácilmente en el litoral conquistado.— Por fin, la posibilidad de cortar la línea de comunicaciones de Sucre cuando éste se empeñó a fondo en su dirección general de ofensiva, esto es, hacia las fronteras terrestres del sur, donde debía contener la invasión de las fuerzas de La Mar.— Desde el punto de vista moral nada es tan deprimente para un ejército que el saber que, en el campo estratégico, en lo que se refiere a transportes de concentración, iniciativa de las operaciones, maniobra estratégica, está verdaderamente sitiada, sin poder parar o siquiera oponerse, al avance del enemigo. Esta amenaza continua desgasta todos los resortes morales y conduce al aniquilamiento de un ejército que, en otras condiciones, hubiera podido, responder al deseo nacional" (pág. 309).

* * *

"HUMILDEMENTE [...], SIN POMPA NI VANIDAD"

El 16 de diciembre de 1828 el comandante Boterín cumplió en Guayaquil su último deber para con el vicealmirante Guise. A bordo del bergantín GUADALUPE y al cuidado de sus cuñados Francisco y Antonio Valle Riestra y de su antiguo mayordomo, envió a Paita los restos mortales de su jefe escoltados por un cabo y cuatro infantes de marina. En dicho puerto el cadáver se transbordó a la fragata mercante JOVEN CORINA, que lo llevó al Callao.

El 28 de diciembre de 1828 se realizaron sus funerales en la forma sencilla que él lo deseaba. Pocos días antes se había abierto su testamento. Este documento es el mejor retrato de un hombre a quien treinticinco años de vida militar, con sus durezas, miserias, triunfos y honores, no le han hecho perder la grandeza que abrigan las almas sencillas. Es mi voluntad, expresa, "que mi cuerpo sea amortajado con el hábito y cuerda de nuestro padre San Francisco, en cuya iglesia se celebrarán las exequias fúnebres a las seis de la mañana, de donde será conducido al panteón general [...] sin convite alguno, pompa ni vanidad, sin más que un paño negro al suelo, doce luces y mi mortaja, prohibiendo que se me ponga insignia alguna de las que me corresponden como general, ni más acompañamiento que la cruz alta de mi parroquia, cura y sacristán, porque quiero y es mi voluntad expresa que mi entierro sea con la humildad y moderación con que he vivido [...]. (*)".

Sólo dejó deudas. No había obtenido ninguna ventaja económica duradera como resultado de su lucha de diez años en pro de la independencia de Chile y del Perú, de las condecoraciones que se le otorgaron, de los grados militares que ganó, de las heridas recibidas. Peor aún: no le quedaba nada de la fortuna personal con que llegó a Sudamérica en 1818. Mas dejaba tras sí algunos tesoros para los que no existe valoración en el mercado engañoso de los bienes económicos del ser humano. Legaba su ejemplo, que iba a fructificar en la Marina nacional y gracias al cual se labraría, particularmente, el bienestar de sus

(*) Del modesto nicho que ocuparon durante un siglo, los restos del vicealmirante Guise fueron trasladados, el 17 de octubre de 1926 y con toda solemnidad, al Panteón de los Próceres. No sólo le rindieron honores en tal ocasión las fuerzas navales del Perú, sino también las de su país natal representadas por la tripulación del H.M.S. CO-LUMBUS.



jóvenes cuñados a quienes había tomado bajo su protección al saberlos pobres de bienes (*). En sus hijas legaba su propia sangre que iba a refrutecer en hechos elevados, mediante la hazaña de su bisnieto Jorge Chávez Dartnell, héroe máximo de la aviación peruana (**). Y legaba a la Marina nacional páginas de gloria.



- (*) De los siete hermanos varones de su esposa que vivían en 1828, sólo tres no estuvieron bajo la protección y enseñanzas del vicealmirante Guise: Miguel, el menor de ellos, quien era un niño pequeño; Manuel y Alejandro. Este último tenía por entonces unos treinticinco años y al mediar el siglo se marchó a Europa. Su hijo, Anton'o Valle Riestra y Albarracín, marino de profesión, cuando aún no tenía veintiún años de edad se radicó en Costa Rica y en 1858, luchando contra las fuerzas del filibustero norteamericano Walker, murió como un héroe. De los otros, los que sirvieron directamente a las órdenes de Guise, alcanzaron elevada posición. Francisco, a quien hemos visto de teniente coronel en el ataque a Guayaquil, fué general y ministro de guerra de Orbegozo y murió fusilado por Salaverry en abril de 1835. Domingo, guardiamarina en la **Presidente**, llegó a vicealmirante y fue el primer embajador que el Perú envió a España después de la guerra de 1866. Ramón y Anton'o alcanzaron el grado de capitán de navío. El último fue padre del ilustre músico nacional José María Valle Riestra y Corbacho.
- (**) A través de María Luisa Dartnell Guise, los descendientes del almirante entroncaron con la familia de otro extranjero prominente: el alemán Clemente de Althaus. Este militar que pertenecía a la nobleza de su país y que en la batalla de Waterloo era ayudante de Wellington, como Guise combatió por el Perú en la guerra contra Gran Colombia. Había llegado a nuestro país en la expedición libertadora que vino de Chile, fue prócer de la independencia, alcanzó el grado de general de brigada y murió como consecuencia de las penalidades sufridas en sus exploraciones del Oriente y de los Andes, dejándonos el primer mapa que se trazó del Perú. A esta rama perteneció el caballero capitán de navío Juan de Althaus Dartnell, fallecido en 1970.

