

10 y 11 de agosto 2017, Jornadas “Bicentenario de la Epopeya Sanmartiniana” organizada por la Fundación Nuestra Historia, artículo incluido en la publicación en papel de las ponencias de dichas Jornadas.

El General José de San Martín y su relación con el mar

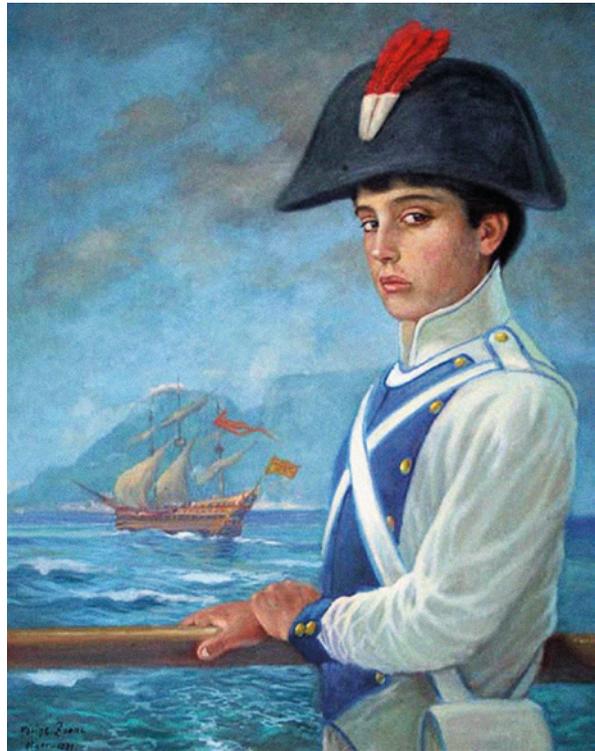
Capitán de Navío (R)
Magíster Tomás Merino

A doscientos tres años de la epopeya del Cruce de Los Andes que permitió a San Martín liberar Chile y, desde allí, sabiendo aprovechar el mar, liberar in-cruentamente el Perú hace 200 años, en 1820, proponemos conocer las relaciones del Libertador con el mar a lo largo de su vida. Esa relación e influencia pueden resumirse en:

- Su carrera militar en España.
- La concepción y la ejecución de sus planes de liberación americana.
- Su vida íntima y política.

A lo largo de su vida, y dentro de estos tres grandes ámbitos, San Martín interactuó con el mar o con las actividades navales en las siguientes oportunidades:

- A los 6 años, viajó con su familia desde el Río de la Plata a bordo de la fragata *Santa Balbina*, que zarpó el 5 de diciembre de 1783 y arribó a Cádiz el 25 de marzo de 1784.
- En septiembre y octubre de 1790, con 12 años, como cadete del 2.º Batallón del Regimiento de Murcia, embarcó en un transporte militar en Málaga para reforzar las tropas en Melilla, norte de África, a poco menos de 140 millas náuticas, y regresó también embarcado a las siete semanas.
- Del 5 de abril al 31 de mayo de 1791, como granadero cadete del mismo regimiento, embarcó en un navío de la Armada Española hacia Orán, también en el norte de África, donde no desembarcó; sí lo hizo en Cartagena pocos días después, donde permaneció presto a regresar al norte africano, hacia donde retornó a mediados de mayo a bordo del navío *San Francisco de Paula*, y desembarcó en la fortaleza de Mazalquivir, cerca de Orán, desde donde finalmente regresó a Málaga.
- Del 22 al 25 de junio de 1791, otra vez en las mismas funciones y unidad, embarcó de Málaga a Orán, donde San Martín, con 13 años, tuvo su bautismo de fuego el 28 de junio de 1791 en tierra africana, desde donde regresó a Málaga también embarcado en febrero de 1792.
- Del 23 de junio de 1797 al 15 de julio de 1798, como Segundo Teniente, embarcó al mando del destacamento de 100 hombres de infantería del Regimiento de Murcia, en el cual revistaba, a bordo de la fragata *Santa Dorotea*.
- En octubre de 1805, junto con su regimiento que se encontraba en Gibraltar, cerca de Cádiz, vivió muy de cerca la preparación de la flota combinada y el regreso de esos marinos luego de la batalla de Trafalgar.



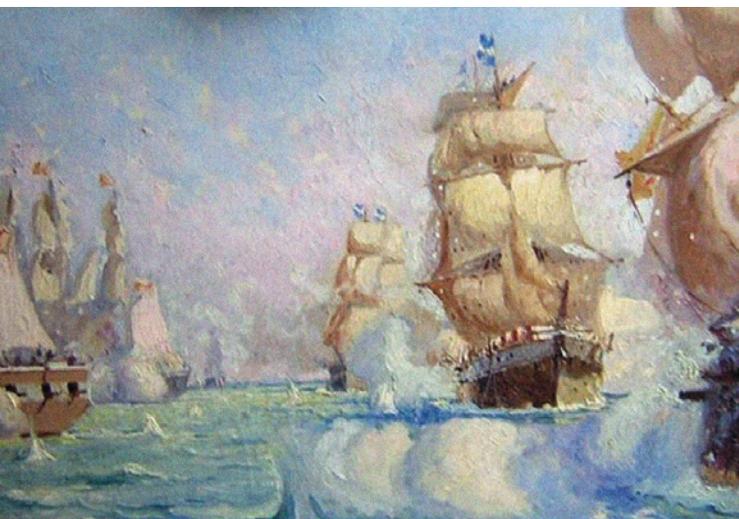
José de San Martín cadete del regimiento de Murcia. Orán 1792.
Autor: Hocine Ziani, Argel, 1991. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.



Navegaciones entre 1790 y 1792. Basado en el detalle del Anexo 1 La Ruta de San Martín en España, *Vida de San Martín en España*, Cnl. Héctor J. Piccinalli, Buenos Aires, 1977.



Combate de San Lorenzo, Autor Fray Pedro Subercaseaux Errázuriz (1880-1956), 1909. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.



Batalla del Buceo, Óleo, Justo Máximo Lynch (1870-1953). Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo, Lezica y Torrezuri 917, Luján, Buenos Aires.

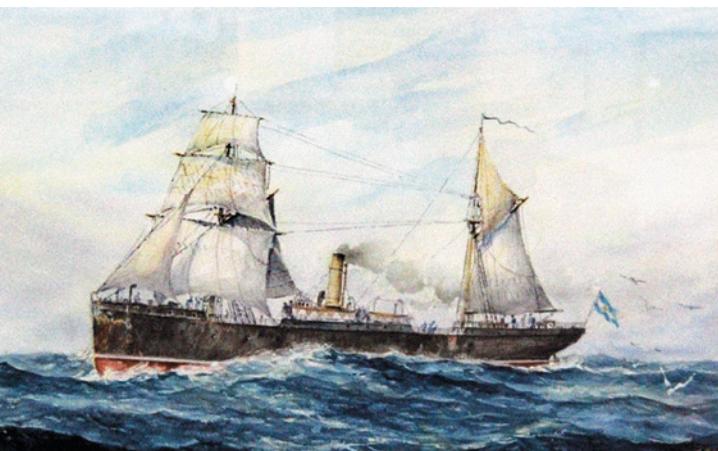


Zarpe de la Primera Escuadra Nacional de Chile. 10 de octubre de 1818. Thomas Sommerscales (1842-1927). Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.

- En septiembre de 1811, luego de serle otorgado el retiro del ejército español, viajó como pasajero de Cádiz a Lisboa en un bergantín de guerra inglés y, de allí, a Londres.
- Del 19 de enero al 9 de marzo de 1812, junto con varios patriotas más de Falmouth, al sudoeste de Londres, viajó a Buenos Aires a bordo de la fragata inglesa *George Canning*.
- En enero/febrero de 1813, como jefe del regimiento de Granaderos a Caballo, enfrentó las incursiones anfibas realistas en los ríos, y el 3 de febrero, en el Combate de San Lorenzo, venció a fuerzas realistas que desembarcaban.
- En 1814 reconoció la Campaña Naval de Martín García y Montevideo, llevada a buen término por el Almirante Guillermo Brown, que permitió, pocos días después, la caída en manos patriotas de la plaza fuerte de Montevideo, y expresó: «lo más importante hecho por la Revolución Americana hasta el momento».
- En abril de ese mismo año, había propuesto en forma privada su plan continental: «un pequeño ejército y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile y, luego, ir a Lima por el mar».
- Desde poco después de vencer en Chacabuco el 13 de febrero de 1817, participó de la creación de la Escuadra de Chile y, al mando del Ejército Libertador del

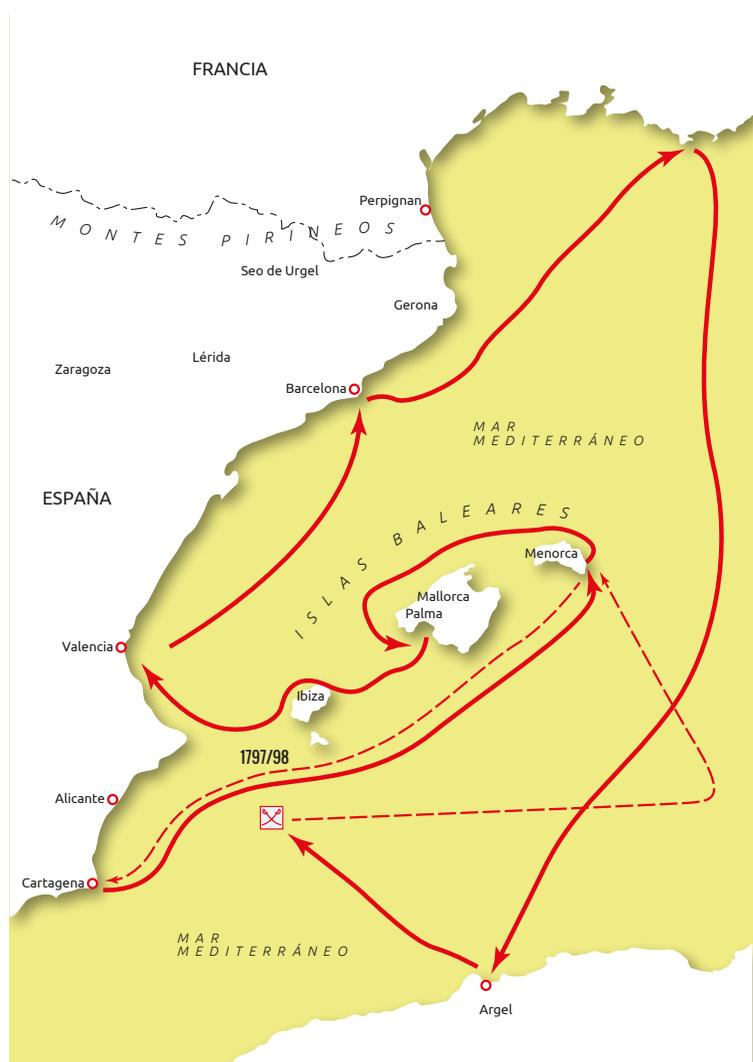


Partida de la Escuadra Libertadora del Perú. Óleo. Autor: Antonio Abel (1879-1945). Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.



Transporte Armado Villarino. Óleo. Autor: A. A. Silvestrini. Museo Naval de la Nación.

- Perú, inició luego de la batalla de Maipú los preparativos de la operación anfibia sobre el Perú.
- Desde el 20 de agosto de 1820, como Capitán General del Ejército de Chile al mando del Ejército Libertador del Perú y de la Escuadra de Chile al mando del Almirante Crochane, ejecutó la operación anfibia que culminaría el 28 de julio de 1821 al declarar, en Lima, la independencia del Perú.
 - Del 8 de febrero a principios de marzo de 1822, realizó el primer viaje a Guayaquil para entrevistarse con Simón Bolívar; no se realizó la entrevista por estar Bolívar aún en campaña en la actual frontera entre Ecuador y Colombia.

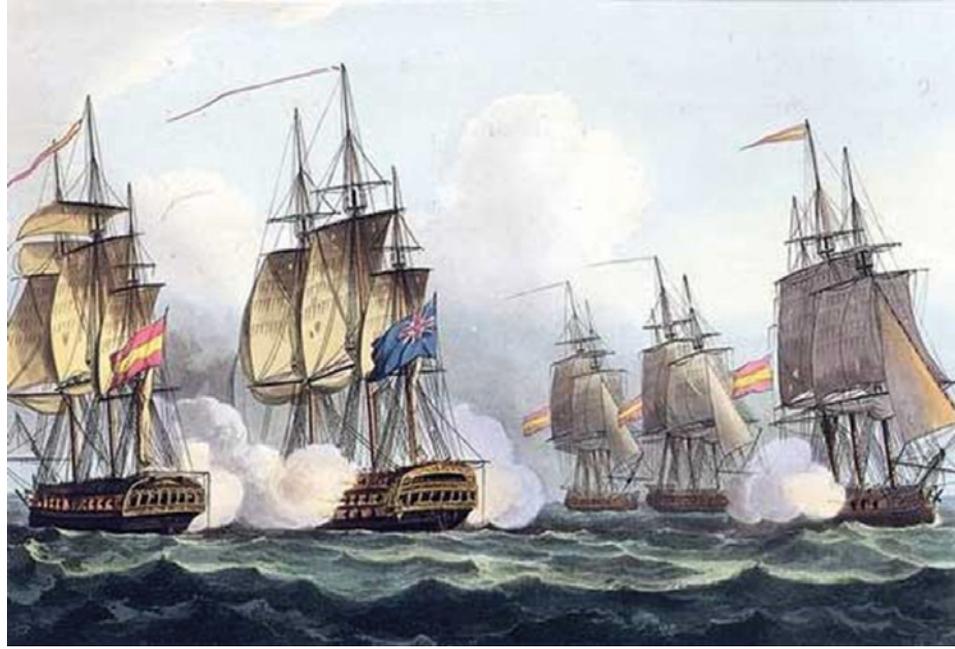


La Ruta de San Martín en España, navegaciones entre 1797 y 1798 de la fragata *Santa Dorotea* (línea entera) y de bergantines a Menorca y Cartagena. Basado en el detalle del Anexo 1 de la obra *Vida de San Martín en España*, Cnl. Héctor J. Piccinali, Buenos Aires, 1977

- En julio y agosto de 1822, embarcó en la goleta *Macedonia*, que desde Lima lo condujo a Guayaquil donde, entre el 26 y 27 de julio, mantuvo la entrevista con Simón Bolívar, y regresó a Lima.
- Del 22 de septiembre al 12 de octubre de 1822, fue de Lima a Valparaíso a bordo del bergantín *Belgrano*; de allí, cruzó a Mendoza.
- Del 10 de febrero al 23 de abril de 1824, a bordo del buque mercante de bandera francesa *Le Bayonnais* fue de Buenos Aires a El Havre, como pasajero, junto con su hija de 7 años, e inició su ostracismo en Europa.
- Del 21 de noviembre de 1828 al 12 de febrero de 1829, regresó desde Falmouth a bordo del *Countess*

of *Chichester*, casi finalizado el viaje en Montevideo, se enteró de la grave situación que se vivía en Buenos Aires luego del fusilamiento de Manuel Dorrego; llegó el 6 de febrero de 1829 hasta Balizas, frente mismo a Buenos Aires; permaneció a bordo y, el 12 de febrero, regresó a Montevideo, donde pudo completar los trámites que necesitaba realizar en tierra americana para luego volver a su ostracismo en Europa.

- Hay una noticia periodística de época que dice que el trayecto de Buenos Aires a Montevideo lo habría hecho a bordo del bergantín de guerra de la provincia de Buenos Aires *General Rondeau* y que habría llegado a Montevideo el 14 de febrero.



Captura de la fragata *Santa Dorotea* por el HMS *Lion* el 15 de julio 1798.
Autor: Thomas Whitcombe. 1816. Museo Marítimo Nacional, Reino Unido.

- El 6 de mayo de 1829, zarpó de Montevideo en definitivo retorno a Europa a bordo del barco *Lady Wellington*.
- Del 22 de abril al 28 de mayo de 1880, se trasladaron los restos del Libertador General San Martín desde el puerto de El Havre hasta Buenos Aires a bordo del transporte de guerra *Villarino*.

De todos estos, veremos en detalle el embarco como teniente de infantería en 1797 y 1798 a bordo de la fragata *Santa Dorotea* y la operación anfibia a su mando desde Chile para liberar el Perú.

La fragata *Santa Dorotea* había sido construida en 1776 en el Arsenal Militar del Ferrol, Galicia, sobre el Mar Cantábrico. En 1797/98 su armamento consistía en 20 cañones de a 12 libras y 8 obuses de a 32 libras. Sus dimensiones eran 49 m de eslora, 13,7 m de manga, 6,1 m de puntal y desplazaba 614 toneladas. Su tripulación para períodos de guerra era de 18 oficiales y guardiamarinas, 185 hombres entre gente de mar y artilleros, y 100 soldados de infantería de marina.

El 14 de febrero de 1797, durante la guerra anglo-española (1796-1802), se había desarrollado la batalla naval de San Vicente en el extremo occidental de la costa portuguesa del Algarve. España se encontraba en aquel momento aliada a la Francia revolucionaria merced al Tratado de San Ildefonso de 1796. La escuadra española, de 39 naves y 2638 cañones, había zarpado de Cartagena, y luego de un fuerte temporal antes de arribar a Cádiz, fue interceptada por la

flota inglesa al mando de John Jervis, secundado por Horatio Nelson, con solo 22 naves y 1430 cañones.

Ante la derrota, la Armada española procedió a alistar a son de mar un mayor número de unidades, entre ellas la fragata *Santa Dorotea*, que se encontraba en Cartagena; ante la falta de tropas de infantería de marina en condiciones de embarcar, se le asignó un destacamento de 100 hombres del Regimiento de Murcia al mando del entonces Segundo Teniente José Francisco de San Martín, que se presentó a bordo el 23 de junio de 1797.

La *Santa Dorotea*, junto con las fragatas *Pomona*, *Proserpina* y *Santa Casilda*, formaron una división al mando del Capitán de Navío Félix O'Neill, que operó en aguas del Mediterráneo y cumplió numerosas campañas, comisiones y navegaciones.

San Martín participó en todas las navegaciones de la *Santa Dorotea* por el Mediterráneo y «cruzó», como dicen los marinos, las costas y aguas del Levante y las islas Baleares, escoltando mercantes, conduciendo caudales, armamento y pertrechos, y persiguiendo embarcaciones corsarias. Recalaron varias veces en los puertos de Alicante, Mallorca, Mahón, Málaga, Almería, Argel y Barcelona, y siempre regresaron a Cartagena, su base natural. San Martín no se conformaba con cumplir superficialmente su obligación de mandar la guarnición de a bordo y se dedicó a estudiar las ciencias de los oficiales de marina y a alternar con ellos en las guardias de mar.



Encuentro de San Martín y Belgrano (detalle). Óleo. Autor: Tomás del Villar. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.

Durante todos esos meses, además de la convivencia con las gentes del mar, San Martín tuvo la oportunidad de conocer los límites que imponen los elementos, los vientos y las marejadas a la voluntad de los hombres, mucho más relevantes en esa época de la navegación a vela que en nuestros días. Así, tuvo la oportunidad de vivir a bordo temporales que, en más de una ocasión, produjeron serias averías a la *Santa Dorotea*; asimismo, en numerosas oportunidades, no pudo avanzar en la dirección deseada durante varios días e, incluso, semanas por la persistencia de vientos contrarios.

El 17 de mayo de 1798, la división de fragatas que formaba la *Santa Dorotea* fondeó en Tolón, principal puerto militar de Francia en la costa del Mediterráneo, mientras cumplía una misión reservada relacionada con la posible provisión de pólvora francesa a España, que no se concretó por no alcanzar la calidad de la que se producía en Cartagena.

Al arribar las naves españolas, estaba fondeada la Escuadra de la República Francesa, compuesta por 15 navíos, 12 fragatas y otras naves menores junto con un convoy de más de 100 «velas», que tenía a bordo un ejército de 20 000 hombres y su tren (apoyo logístico) a las órdenes de Napoleón Bonaparte.

Los oficiales y las tripulaciones de las naves españolas fueron muy agasajados justamente por Napoleón, cuyo prestigio crecía después de sus campañas de Italia y Austria. Al día siguiente de arribar, Napoleón ofreció una recepción a la que acudieron varios españoles y en la que, se dice, se acercó al joven San Martín, cuyo uniforme se destacaba entre los demás y, tomando con su mano un

botón de la casaca, leyó en voz alta el nombre de su regimiento: «Murcia».

Durante la estadía de la división en Tolón, la gran fuerza militar integrada por la escuadra francesa y el ejército embarcado se hicieron a la mar sin revelar su destino. Era justamente el inicio de la campaña de Egipto, un revés militar francés provocado por la acción naval inglesa comandada por Nelson en la batalla del Nilo o Aboukir, pero que representó un gran avance del conocimiento en Europa sobre el Antiguo Egipto. Al respecto, el comandante de la división de fragatas, Capitán de Navío Félix O'Neill, informó a sus superiores que en puerto solo quedaban tres navíos y dos fragatas, cuyo mal estado les impidió seguir la expedición.

Este contacto del joven San Martín en Tolón con la Revolución Francesa, en la época más republicana del Directorio, —gobierno pujante, sereno, vencedor en Europa, camino de Malta y Egipto—, supuso para San Martín el conocimiento de un nuevo mundo lleno de vivencias extraordinarias.

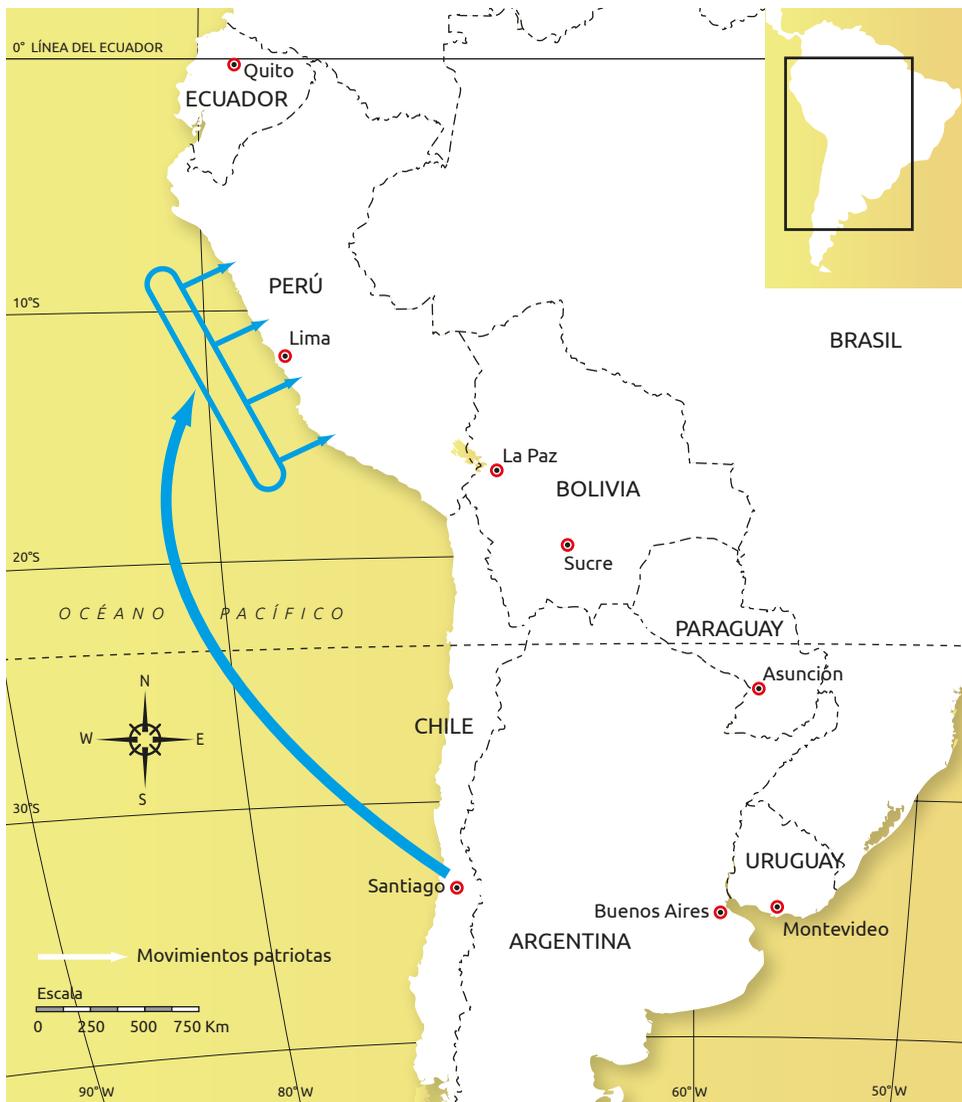
También se encontró con la cultura francesa y pudo visitar a sus anchas numerosas librerías, que tenían todas las obras que no podían entrar en España por ser portadoras de las ideas revolucionarias entonces en boga.

Allí se inició su gran predilección por la lengua y los libros franceses; estos últimos constituyeron, más tarde, las cuatro quintas partes de la biblioteca que poseyó durante su permanencia en América.

Asimismo, en la Francia de finales del siglo XVIII, los revolucionarios franceses efectuaron numerosos actos de propaganda entre los extranjeros que los visitaban, sobre todo con las tripulaciones de los barcos, y en estas actividades no estaban ajenas las logias masónicas, protegidas y estimuladas por Napoleón.

El 17 de junio, las fragatas zarparon de Tolón y regresaron a Cartagena el 2 de julio. En esta oportunidad, embarcó en la *Santa Dorotea* el piloto D. Pablo Guillén, quien, cuando después fue teniente de navío, fue el último comandante español de las Islas Malvinas.

La siguiente comisión de la división de fragatas fue a Argel en el norte de África y, al regresar, sufrió una tormenta que desarboló el mastelero de velacho y el juanete mayor de la *Santa Dorotea*, lo cual disminuyó considerablemente su marcha.



Plan de San Martín.

La campaña anfibia del General San Martín.

Plano 2. BÜSSER, CARLOS. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

Cruce de los Andes. Óleo. Autor: Pedro Maggi. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.

El 15 de julio, la división de fragatas se encontró con un potente navío inglés, el *Lion*, de sesenta y dos cañones y artillería muy superior de calibre a la que montaban las fragatas. El *Lion*, al ver muy débil a la *Santa Dorotea* por sus averías, con solo cinco cañones montados, se lanzó denodadamente a por ella y se estableció un bizarro y largo combate de cuatro horas, en el que la *Dorotea* sufrió un duro castigo con gran parte de su dotación fuera de combate entre heridos y muertos, a pesar de los intentos de ayuda de las otras fragatas que, luego, decidieron retirarse. El comandante de la *Dorotea* finalmente se rindió con honor.

San Martín y el resto de los sobrevivientes quedaron prisioneros de los ingleses y fueron trasbordados en alta mar a un bergantín con bandera de Ragusa que entró en el puerto de Mahón (Menorca), donde dejó a casi todos los extripulantes de la *Santa Dorotea*, incluido San Martín.

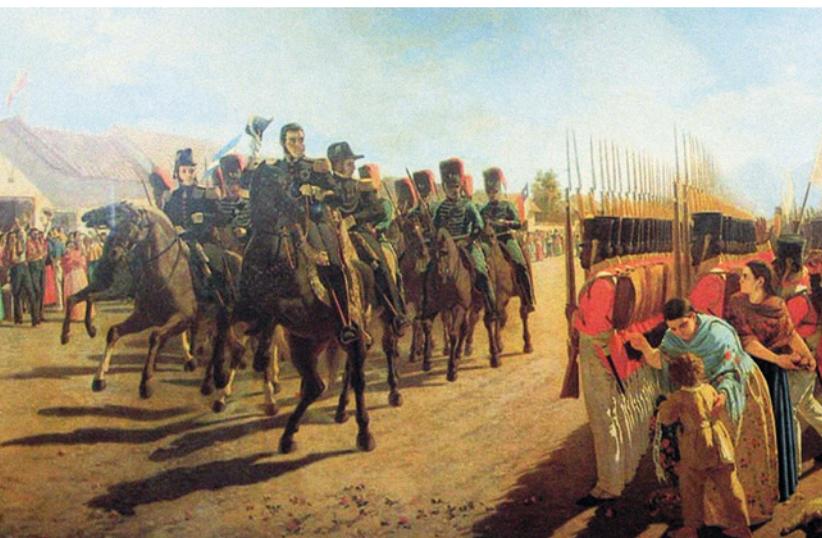


Desde allí, pocos días después, embarcaron en un bergantín español que los llevó hasta Cartagena, donde llegaron el 9 de agosto, 25 días después del desigual combate naval.

Desde ese día, San Martín se mantuvo en carácter de prisionero bajo palabra o compromiso de honor de no tomar



Captura de la fragata María Isabel el 17 de noviembre de 1818. Atribuido a Contreras de la Cruz. Museo Naval y Marítimo. Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.



Revista de Rancagua. 2 de abril de 1820. Óleo. Autor: Juan Manuel Blanes (1830-1901). Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.

las armas contra los ingleses hasta mayo de 1801, fecha en que se produjo un canje de prisioneros que lo incluyó, aunque la guerra continuó hasta marzo de 1802.

Mitre, sobre este período de inactividad militar de San Martín, refiere que se dedicó a perfeccionar sus conocimientos matemáticos y a su afición artística de colorear marinas; hay que resaltar que su paso a bordo de la *Santa Dorotea* y su desempeño frente al navío *Lion* fueron un timbre de honor reconocido a todos los tripulantes, tanto por los españoles como por sus adversarios, los ingleses.

San Martín guardó un recuerdo imborrable de su estancia en la ciudad francesa y de los marinos franceses que

conoció. En el dormitorio donde falleció, tenía colgadas de las paredes varias láminas que representaban escenas de la batalla de Abukir, en las que figuraban los buques franceses que él había conocido al zarpar de Tolón.

Por último, los conocimientos que adquirió San Martín en este período naval influyeron grandemente en su formación militar y le inculcaron una faceta de carácter naval, poco corriente en la mayoría de los oficiales del Ejército, que le permitiría, años más tarde, acometer con éxito la campaña libertadora del Perú.

Así, entramos en la segunda oportunidad en que San Martín se relacionó con acciones navales, que veremos en mayor detalle:

La campaña libertadora del Perú.

Primero fue la idea.

San Martín habría empezado a concebir en Europa la idea de su plan continental, en España o, más probablemente, en su corta permanencia en Inglaterra.

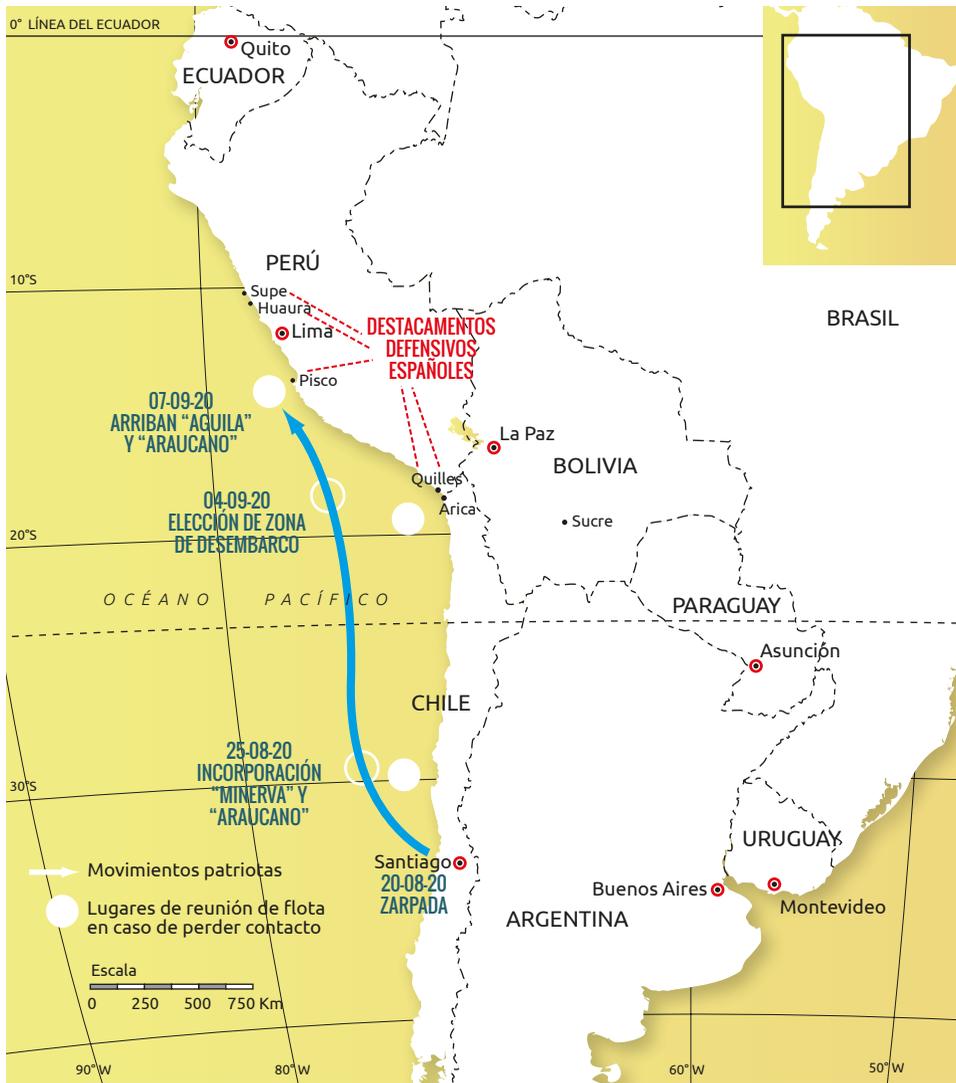
¿Conoció los planes que estudiaban los ingleses desde hacía 35 años?

A ese posible conocimiento sumaba su experiencia militar personal: la campaña en alta montaña a través de los Pirineos durante la Guerra del Rosellón (1793-1795) y su experiencia embarcado —que acabamos de ver— entre 1797 y 1798.

Mientras permaneció al mando del Ejército del Norte a principios de 1814, conoció las dificultades para llevar la ofensiva a través del Altiplano por boca de quienes ya lo habían intentado: Belgrano, Güemes, Dorrego, Paillardell, Vera y Guido: un largo recorrido a través de la inhóspita meseta altoperuana, el clima extremo, la falta de agua, un solo camino hasta el Titicaca, todo arriba de los 3500 m de altura.

Así, San Martín terminó de convencerse de que se debía utilizar un camino estratégico distinto para llegar al centro del imperio español en Sudamérica.

El primer registro de lo que sería el Plan Continental presentado al Director Supremo Pueyrredón durante 1816 fue lo expresado por el Libertador en una carta del 22 de abril de 1814 dirigida a Nicolás Rodríguez Peña:



Travesía desde Valparaíso a Paracas.
La campaña anfibia del General San Martín.
 Mapa 6. BÜSSER, CARLOS.
 Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

Desembarco en Paracas
 (8 de septiembre de 1820). Autor: Raúl Vizcarra. Acuarela. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.



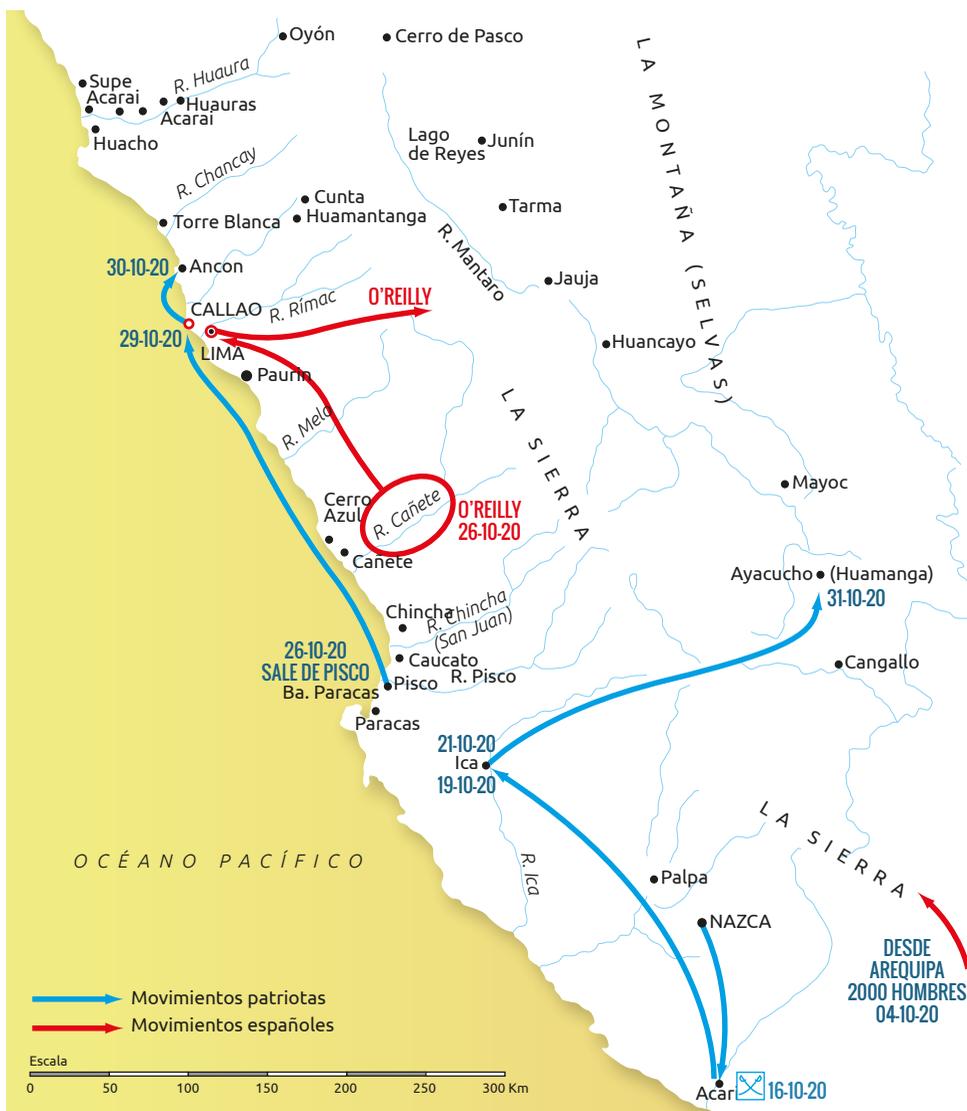


Desembarco del ejército Libertador en Pisco.
 Autor: Carlos Wood (1792-1856). Museo Histórico Nacional de Chile.

«... ya le he dicho a usted mi secreto, un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile..., aliando fuerzas pasaremos por mar a tomar Lima: ese es el camino...».

Poco después, mientras se reponía en Córdoba, San Martín conoció la victoria de la escuadra patriota al mando de Brown que llevó a la caída de Montevideo, que también ya comentamos, y pidió ser designado gobernador de Cuyo, desde donde podría llevar adelante sus planes.

Antes de la caída de la Patria Vieja chilena, producida por la derrota de Rancagua a principios de octubre de 1814, la empresa de atacar por mar a Lima no requería el paso previo de cruzar los Andes con el ejército listo al combate, sino que, como se hizo luego en 1820, solo necesitaba, además del dominio del mar, alistar el ejército en



Segunda quincena de octubre de 1820. Campaña de Arenales en la sierra. Reembarco del ejército y desplazamiento hacia el norte. Movimientos españoles. *La campaña anfibia del General San Martín.* Mapa 9. BÜSSER, CARLOS. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

cercanías del puerto de Zarpada. Sin embargo, a partir de entonces, la liberación de Chile debió ser incluida como paso previo.

El pensamiento de San Martín con respecto a la utilización del poder naval para la liberación de Chile y el Perú fue madurando con el auditor del Libertador, el Dr. Bernardo Vera, en Mendoza, y con Tomás Guido en Buenos Aires; este último lo plasma en la Memoria que presentó, como Oficial Mayor de la Secretaría de Guerra, al Director Supremo el 20 de mayo de 1816, luego de haber compartido con el Libertador una temporada de recuperación en Córdoba.

No obstante las previsiones detalladas, en la primera parte de su plan, el cruce de los Andes y la liberación de Chile, San Martín tuvo que resignar el apoyo naval por falta de recursos, lo cual no le permitió continuar sin solución de continuidad su empresa y la encaminó hacia su objetivo central: Lima.

Segundo fue la preparación.

Traspuestas las alturas de los Andes y a poco de la victoria de Chacabuco, comenzó esta preparación que tuvo contratiempos, y se realizó en dos esfuerzos simultáneos: por un lado, lograr el dominio del Pacífico por parte de los patriotas y, por el otro, alistar el ejército expedicionario.

La estrategia libertadora de San Martín exigía imprescindiblemente el dominio táctico del Pacífico a fin de transportar con seguridad la fuerza expedicionaria que debía invadir el Perú mediante la creación de un poder naval adecuado, a cuyo fin debían empeñarse tanto las Provincias Unidas como Chile.

En 1817, representantes porteños y trasandinos debían comprar y armar en los Estados Unidos dos fragatas y otros armamentos navales en Inglaterra.

Mientras, en Santiago, se daban los primeros pasos para crear de la nada una fuerza naval patriota en el Pacífico.

El primer buque fue el bergantín español *Águila*, abordado en Valparaíso. Con los primeros buques, fueron creados la Comandancia de Marina, la Comisaría y el Arsenal. Esta pequeña fuerza operó contra transportes realistas, pero evitando la fuerza realista bloqueadora de Valparaíso.

En marzo de 1818, se incorporaba en Valparaíso la fragata *Lautaro*, que luego de la victoria de Maipú, al mando de Blanco Encalada, enfrentó a la fragata realista *Esmeralda* y, aunque no logró capturarla, permitió levantar el bloqueo de Valparaíso.



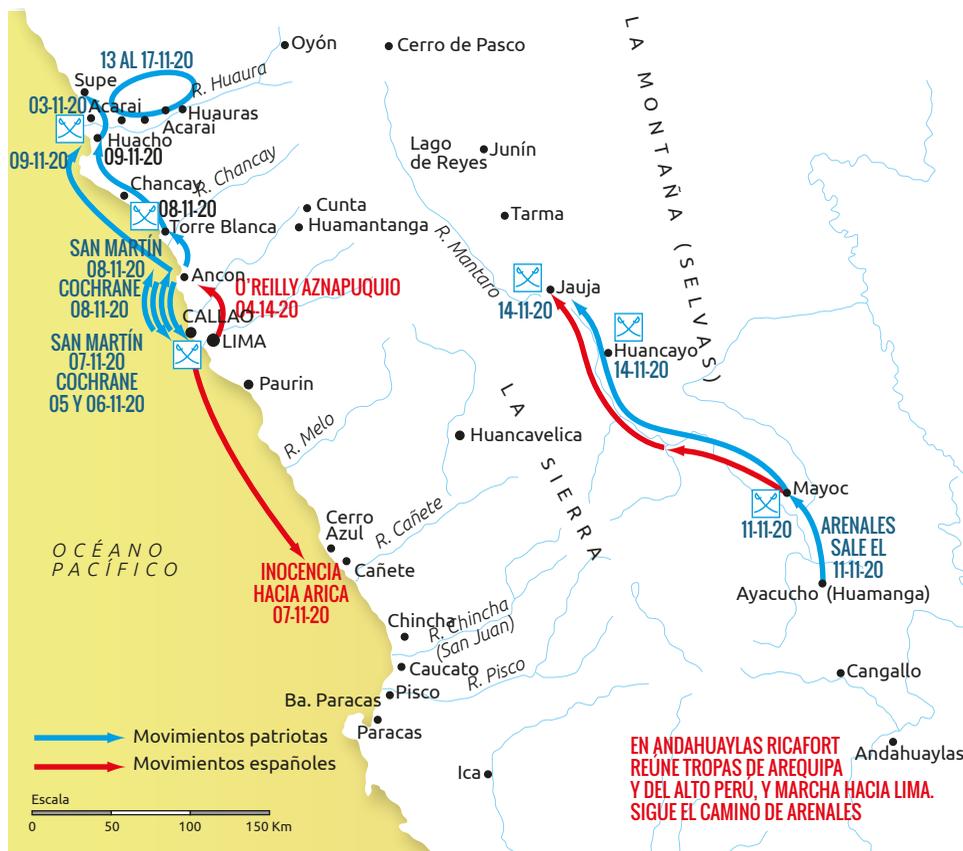
Audaz captura de la Esmeralda en el Callao por Lord Thomas Cochrane. Del 5 al 6 de noviembre de 1820. Grabado pintado 1906.

Durante ese año, se incorporaron el navío *San Martín*, la corbeta *Chacabuco* y el bergantín *Araucano*. Al mando de Blanco Encalada, esa escuadra se alejó de Valparaíso con 4 naves y retornó el 17 de noviembre victoriosa, en medio de la algarabía del pueblo, con una fragata realista de 40 cañones y 7 transportes que venían todos desde España.

Esta brillante acción, que incluyó la caída de Talcahuano, terminó con la preponderancia naval realista en el Pacífico; el efecto militar fue tremendo, y el virrey dispuso mantener la Escuadra realista a la defensiva en El Callao y dejó las líneas de comunicaciones marítimas a la voluntad del poder naval patriota.

También en noviembre, llegó a Valparaíso lord Thomas Cochrane, y se conformó una nueva plana mayor de la Escuadra con el Vicealmirante Cochrane y el Contraalmirante Blanco Encalada al frente.

Entre 1819 y 1820, la escuadra chilena al mando de Cochrane efectuó exitosas expediciones desde Guayaquil a Chiloé e, incluso, al Callao y asaltó Valdivia, se mantuvo entrenada y dispuesta para escoltar el Ejército Libertador. Esas campañas incluyeron acciones contra los buques realistas en El Callao, bloqueos y saqueos a puertos, guerra al comercio, y para azuzar el espíritu patriótico.



Primera quincena de noviembre de 1820. Operaciones de Arenales en la sierra. Movimientos de la escuadra patriota. Captura de la *Esmeralda*.

La campaña anfibia del General San Martín. Mapa 10. BÜSSER, CARLOS. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

El otro esfuerzo, el alistamiento del ejército, estuvo más influenciado por la situación tanto en Chile como en la Provincias Unidas entre 1818 y 1820.

Después de la victoria de Maipú, San Martín viajó nuevamente a Buenos Aires, pero esta vez el ambiente fue menos favorable que el año anterior para suministrar nuevos recursos, no solo por las penurias financieras del gobierno, sino porque el escenario rioplatense tenía sentimientos y objetivos diferentes de los del Libertador.

En 1819 apareció el peligro de una expedición desde España contra Buenos Aires; San Martín repositionó el ejército de los Andes sobre la ruta de Uspallata, y un reducido grupo llegó a cruzar a Mendoza.

Finalmente, al conocerse que la expedición desde Cádiz no vendría, en noviembre de 1819 el Libertador decidió la «desobediencia histórica» y desoyó el pedido de marchar con sus hombres a Buenos Aires y cruzó hacia Chile, donde llegó enfermo en enero de 1820, para activar la marcha a Lima.

Cochrane, durante estas vicisitudes, aspiró a suplantar a San Martín en el mando de la expedición proponiendo excursiones marítimas con efectivos reducidos y bajos cos-

tos, pero con objetivos más cercanos a saqueos de puertos y a guerra al comercio que a lograr la liberación del Perú.

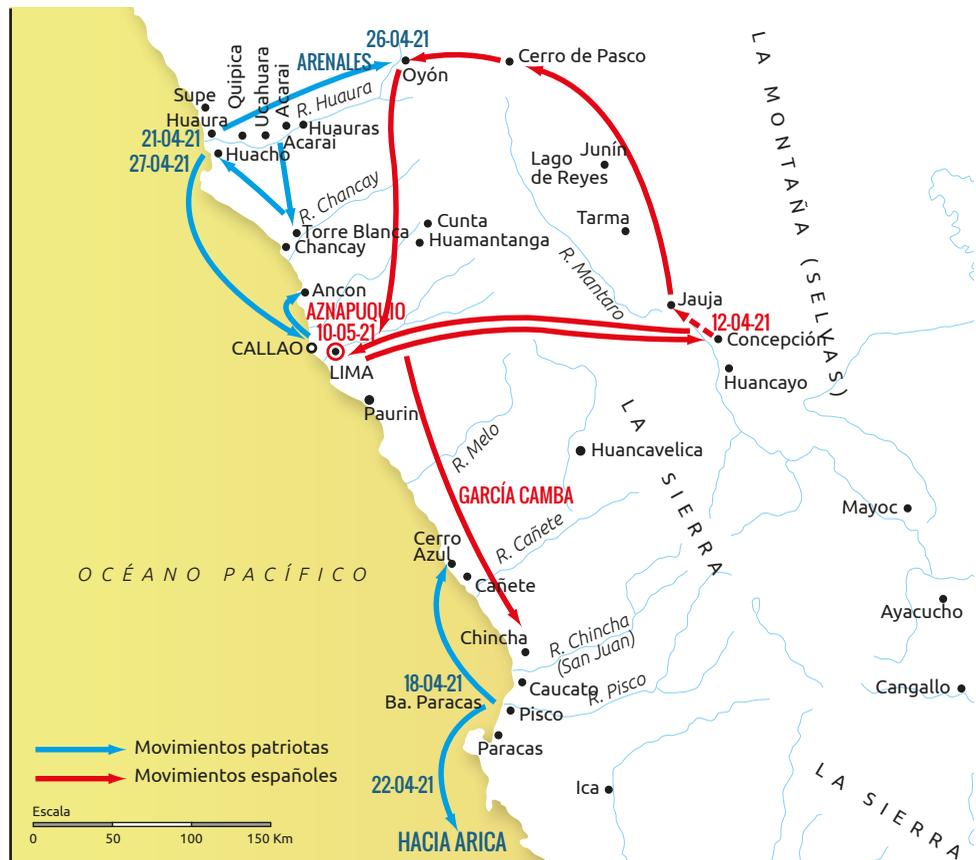
Ya en 1820, el siguiente hecho significativo fue el Acta de Rancagua del 2 de abril, ante la disolución del poder nacional de las Provincias Unidas al caer el Directorio y disolverse el Congreso, en la cual todos los oficiales del Ejército de los Andes, basándose en el origen del mandato sobre el ejército, que consideraron del pueblo de las Provincias y no del gobierno, reafirmaron a San Martín como su jefe. Poco después, O'Higgins reconoció los grados de todos esos oficiales en el ejército de Chile.

Así, ya logrado el dominio del Pacífico y reunidos en Chile el Ejército de esa Nación y el Ejército de Los Andes, se pudo iniciar la operación. El 6 de mayo, San Martín fue designado Generalísimo de la expedición, con autoridad sobre el Ejército Libertador del Perú y también sobre la escuadra. Pocos días después, se inició la concentración de las fuerzas expedicionarias en Quillota, cerca de Valparaíso.

La operación anfibia por emprender comprendía unos 300 jefes y oficiales a cargo de 4100 soldados que se embarcarían en 16 transportes que serían escoltados por la escuadra integrada por un navío, dos fragatas, dos corbetas, tres bergantines y once cañoneras, tripulada por 2500

Abril de 1821.
Operaciones españolas y patriotas en la sierra.
Operaciones anfibas patriotas y reacciones españolas.
Demostraciones anfibas próximas a Lima. Segunda campaña de la sierra.

La campaña anfibia del General San Martín.
Mapa 16. BÜSSER, CARLOS. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.



hombres; los transportes portaban, también, 800 caballos, municiones y armamentos para organizar fuerzas peruanas patriotas: 35 cañones, 15 000 fusiles y 2000 sables, además de víveres y de forraje para largos meses.

El alistamiento y su organización se destacaron por la eficiencia demostrada por San Martín, lo que representa un alto galardón para el Libertador, como ya lo había puesto de manifiesto elocuentemente en el Cruce de los Andes. Insumió unos tres meses, y el embarco de la carga y del personal exigió quince días.

El gobierno de Chile, con sabia previsión, fijó que el Capitán General del Ejército don José de San Martín era el jefe a quien el Gobierno y la República confiaban la exclusiva dirección de las operaciones, a fin de que las fuerzas expedicionarias de mar y tierra pudieran operar combinadas y simultáneamente recibieran un solo impulso.

El 19 de agosto de 1820, al amanecer, dio principio el embarco del Ejército que finalizó el día 20. El convoy estaba formado por catorce transportes con una capacidad de porte bruto de unas 6000 toneladas, más tres buques que seguían de cerca la Expedición como cantinas móviles. La escolta armada era de siete unidades de guerra con 231 cañones y 1928 tripulantes.

A proa del convoy, la *O'Higgins* con la insignia de Cochrane y, a popa, el *San Martín*, con la insignia del jefe de la Expedición Libertadora y Capitán General de Chile, apoyado por la Independencia.

Por la tarde del día 20 de agosto, rompió la marcha la Expedición con una salva de artillería; iba a enfrentar en su propio terreno a un ejército regular cinco veces superior en número.

La travesía fue pródiga en incidentes característicos de un viaje en convoy de varios días en mares hostiles; hubo nieblas, calmas y algún mal tiempo. Las zonas de desembarco elegidas, Paracas y luego Huacho, no presentaban problemas náuticos.

El 7 de septiembre de 1820 por la tarde, luego de 16 días de navegación, las naves fondearon en la bahía de Paracas, siete millas al sur de Pisco. Durante la travesía, se extraviaron 3 transportes, que llegaron a destino con una semana de atraso; todos los que salieron de Valparaíso llegaron a Paracas.

El día siguiente, comenzó el desembarco de la tropa con Las Heras al frente; no encontraron oposición. En Pisco y en los alrededores, la Expedición se reaprovisionó bien, incluso de armas. La Escuadra capturó algunos buques.



Entrevista de Punchauca entre el Virrey del Perú José de la Serna y el Libertador José de San Martín. Autor: Juan Lepiani (1864 – 1933). Casona antigua Punchauca en Carabayllo Perú.

No hubo resistencia en tierra, y la fuerza terrestre realista se replegó a Ica.

San Martín, pocos días más tarde, estableció su cuartel general en Pisco. Recién dos semanas después del arribo a Paracas se avistaron las fragatas realistas *Esmeralda* y *Venganza*; una división de cuatro unidades las persiguió, y regresaron a los tres días para no desguarnecer el convoy.

A fines de septiembre, San Martín acordó con el virrey una suspensión de hostilidades para realizar negociaciones en Miraflores; estas fracasaron y, al mes de iniciado el desembarco, el General Arenales rompió la marcha de la Primera Expedición a la Sierra.

Después de permanecer en Paracas casi dos meses, el convoy y la Escuadra dieron a la vela hacia el norte; frente a El Callao, la Escuadra hizo una demostración o diversión de tiro con una bombardera y varias cañoneras contra las cañoneras realistas, y continuó hacia la bahía de Ancón, 18 millas al norte de El Callao, donde parte de la Escuadra Libertadora quedó bloqueando el puerto. Simultáneamente, llegaba la goleta de guerra ecuatoriana *Alcance*, que traía la noticia de la independencia de Guayaquil.

Con un grupo de «supervalientes», pocos días después Cochrane capturó, dentro de El Callao, en su fondeadero, a la fragata *Esmeralda*.

Luego de permanecer poco más de 10 días amenazando desembarcar en Ancón, el convoy zarpó rumbo al norte

mientras la Escuadra volvía hacia El Callao para hacer un bloqueo cerrado.

Al día siguiente, el convoy fondeó en Huacho, puerto de Huaura, 70 millas al norte de El Callao, donde desembarcó el resto del ejército.

En las siguientes semanas, el batallón Numancia se sublevó y se pasó a las filas patriotas; se produjo un levantamiento general en Trujillo y el departamento de Piura se pronunció por la causa emancipadora. En cinco meses, el ejército realista perdía más de 7000 hombres; a fines de enero de 1821, después de varios movimientos de tropa, del convoy y de la Escuadra, se produjo el derrocamiento del Virrey Pezuela, que fue reemplazado por La Serna.

A mediados de marzo, zarpó de Huacho la Primera Expedición a Puertos Intermedios.

A fines de abril, la infantería patriota reembarcó en Huacho y, a bordo del convoy frente a Ancón, amenazó desembarcar, adelantando avanzadas hasta 10 km de Lima. También desde Huacho Arenales, inició la Segunda Expedición a la Sierra que, junto con la amenaza embarcada, mantuvo la presión sobre los realistas.

A principios de mayo, por pedido de un representante de la metrópoli, pero de ideas políticas liberales, llegado de España, San Martín aceptó participar de negociaciones, incluso de una entrevista con el virrey en Punchauca, y el convoy regresó con la infantería a Huacho. Las



Proclamación de la Independencia del Perú. Óleo. 1904. Autor: Juan Lepiani (1864 – 1933). Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú. Pinacoteca Virtual Sanmartiniana, INS.

operaciones mientras tanto quedaron teóricamente congeladas hasta fines de junio. La negociación terminó con la intransigencia realista, y se reinició el avance patriota hacia Lima, donde los patriotas entraron sin luchar pocos días después.

Esta operación anfibia ideada, preparada y ejecutada por San Martín, que duró poco más de 10 meses, permitió que el 9 de julio de 1821 Lima quedara liberada sin lucha, que el 28 de julio San Martín declarara la Independencia

del Perú y que el 21 de septiembre El Callao, también en forma incruenta, se rindiera incondicionalmente.

Así, San Martín pensó la Liberación del Perú en 1814 y, a partir de ese año, desde Cuyo comenzó a ejecutarla. Primero liberó Chile, luchó para que no se perdiese su esfuerzo en las luchas civiles, y a partir de agosto de 1820 completó dicha liberación del Perú; de este modo, demostró saber aprovechar el mar y las operaciones navales, y proclamó la Independencia del Perú en 1821. ■

BIBLIOGRAFÍA

- ARGUERO, LUIS EDUARDO. «Las siete navegaciones de Don José» *Cielo al Tope Historias Maríneas*. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1976.
- BÜSSER, CARLOS. *La campaña anfibia del General San Martín*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.
- DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES. *San Martín y el Mar. Escritos y Conferencias*, Buenos Aires, 1962.
- DESTEFANI, LAURIO H., *Su interés por lo naval*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento078>, 3 de mayo de 2017.
- ELETA, FERMIN. «San Martín. Influencia del dominio del mar en la Guerra de Liberación de Chile». *Historia Marítima Argentina*, Tomo V, *La Guerra de la Independencia (1810-1824)*, Capítulo XVIII, págs. 581 a 616. Buenos Aires, DEHN, 1987.
- «San Martín. Influencia del dominio del mar en la Guerra de Liberación de Perú y Ecuador». *Historia Marítima Argentina*, Tomo V, *La Guerra de la Independencia (1810-1824)*, Capítulo XVIII, págs. 617 a 647. Buenos Aires, DEHN, 1987.
- GUIDO, TOMÁS. *San Martín y la Gran Epopeya*, Buenos Aires, El Ateneo, 1928.
- GUILLÉN SALVETTI, JORGE. *A bordo de la Santa Dorotea*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento077>, 3 de mayo de 2017.
- *A bordo de la Santa Balbina*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-hombre/documento007>, 3 de mayo de 2017.
- GUILLÉN Y TATO, JULIO F. y GUILLÉN, JORGE JUAN. *Las campañas de San Martín en la fragata Santa Dorotea: cuando era subteniente del Regimiento de Murcia, 1798*. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, Tomo IV, págs. 407 a 475, 1966.
- MITRE, BARTOLOMÉ. *Campaña Naval del Pacífico*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento079>, 3 de mayo de 2017.
- *Origen de la Escuadra Chilena*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento080>, 3 de mayo de 2017.
- *Retrato de Cochrane*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/documentos/san-martin-militar/documento081>, 3 de mayo de 2017.
- PASQUALI, PATRICIA. *San Martín. La fuerza de la misión y la soledad de la gloria*, Buenos Aires, Emecé Editores, 2004.
- PICCINALI, HÉCTOR JUAN. *Vida de San Martín en España*, Buenos Aires, Ediciones Argentinas, 1977.

CURRÍCULUM DEL CN (R) TOMÁS MERINO

Ingresó a la Armada en el LNAB en 1966. Promoción XXII, y en la ESNM, en 1972. Egresó en 1975 (Promoción 104). Se orientó en submarinos y comunicaciones. Cumplió funciones en buques y en el EM de la Fuerza de Submarinos y Flota de Mar. En Emden, RFA, integró la primera tripulación del submarino ARA *San Juan*, del que también fue Segundo Comandante y Comandante. Fue Jefe de EM del Área Naval Atlántica, Subjefe de la BNNP y Comandante del transporte ARA *Canal de Beagle*. Se desempeñó como Jefe de Orgánica y de Planeamiento Estratégico en la Jefatura de Planes de la Armada, enlace del MINDEF en el MINREX, Jefe de Comunicaciones Navales y de Alerta de Socorro Satelital y Director de Comunicaciones e Informática de la Armada. Ya retirado, fue Director del Archivo General de la Armada. El INUN le otorgó el título de Licenciado en Sistemas Navales y, en la Universidad de Belgrano, cursó la Maestría en Relaciones Internacionales. En la Escuela de Guerra Naval del IESE, se recibió de Magister en Historia de la Guerra. Es Miembro de Número Académico del Instituto Nacional Browniano, donde se desempeñó como Vicepresidente Segundo entre 2009 y 2013, y actualmente es su Secretario General. Integró, en la Escuela de Guerra Naval del IESE, la Comisión de Historia Militar de la Maestría de Historia de la Guerra. En el proyecto «Guardias Nacionales», fue investigador principal de la Guardia Nacional de Marina.