

**PENSAMIENTO Y VISIÓN DE LA PROYECCIÓN
MARÍTIMA O'HIGGINIANA, MATERIALIZADA EN LA
ACCIÓN DE LAS UNIDADES CORSARIAS.**

POR

ALEXANDER TAVRA CHECURA

Académico de Número

Señores:

La conferencia que presentaré busca analizar el pensamiento marítimo del Libertador General Don Bernardo O'Higgins Riquelme y su proyección mediante el empleo de unidades corsarias. En particular destacaré el crucero de la fragata *Rosa de los Andes*, corsario que logró poner en jaque al poder naval español en las costas del Pacífico y cuyos efectos estratégicos fueron relevantes tanto en las independencias de Guayaquil y Panamá, como en consolidar al Poder Naval de Chile. Para su desarrollo emplearé el Temario que se indica y que detallo:

Pocas expectativas de que llegara a comprometerse con el medio oceánico se auguraban para el pequeño Bernardo, nacido en Chillán y criado allí en la familia materna durante sus primeros años. No obstante corría por sus venas la sangre irlandesa de su ilustre progenitor don Ambrosio O'Higgins, quien pese a su ausente rol paterno, se preocupó de asegurar a su vástago una educación digna de un nacido en noble cuna.

Su adolescencia transcurre primero en Lima, en el severo ambiente del colegio Carolino, que le brinda las nociones culturales propias de una sociedad conservadora y de escasos horizontes. Con todo, es aquí donde tiene un primer contacto con el mundo marítimo mercantil, monopolizado entonces por el Virreinato, lo que habría de servirle como un primer paso a esa seducción ejercida por el mar en su espíritu.

Sin embargo y escapando a la formación tradicional de los jóvenes aristócratas criollos, no es en España, sino en Inglaterra donde irá a perfeccionar primeramente sus estudios.

Es allí donde encontrará sus primeros contactos con la causa de la libertad y donde se imbuirá de la idiosincrasia de un pueblo que lleva el mar en su alma por imperativo natural. Tal es así, que en febrero de 1799, a los 21 años de edad, escribiría a su padre, por entonces Virrey del Perú: "...me voy a incorporar a una academia militar de navegación, por ser la carrera a la que más me inclino, por lo cual, y mediante lo que he comunicado a vuestra excelencia, espero que decidirá lo que encuentre más propicio y conveniente, en la inteligencia que me hallo apto para ello". Más adelante le da cuenta de los logros obtenidos hasta entonces en su educación en aquel país, diciéndole que ha alcanzado un mediano progreso en sus estudios de inglés, francés, geografía, historia antigua y moderna, música, dibujo y el manejo de las armas "cuyas dos últimas cosas, sin lisonja, las poseo con particularidad..."

Por diversos motivos el joven no llega a concretar su ingreso a la academia y en abril de 1799 se traslada a Cádiz, de donde regresa a la patria a laborar el campo de su hacienda "Las Canteras", cerca de los Angeles. Allí transcurre pacíficamente su vida rural hasta que el llamado a defender el suelo natal lo convertirá en el militar esforzado y valiente, que irá escalando tras victorias y derrotas, al más alto sitial en el Chile nuevo y soberano. El destino no le depararía una brillante carrera naval, pero sí un solio en que pudo revelar sus brillantes condiciones de estratega y estadista, como pocas veces en la historia se han conjugado en un hombre, donde el mar se convertiría en el pilar de la política exterior de su gobierno.

La magnífica labor de O'Higgins, como Director Supremo de la nación, cobra aun mayor relevancia al contrastarla con el entorno de la ignorancia congénita de un pueblo poseedor de un vasto litoral, pero educado de espaldas al mar. Así, logra aunar esfuerzos con el General rioplatense Don José de San Martín para cruzar la Cordillera de los Andes con el Ejército Unido, desechando ideas de buscar derrotar al hispano atravesando las sierras del noroeste del Alto Perú y convenciendo a la Junta de Buenos Aires encabezada por Pueyrredón acerca de atacar directo al corazón del poder militar español en Chile, paso previo para libertar al Perú y afianzar la independencia de América.

Por ello su primera reacción tras la espléndida victoria en la batalla de Chacabuco, quedó plasmada en la frase "Este triunfo y cien más serán significantes si no dominamos el mar". El Libertador comprendía desde hacía mucho que el porvenir de la libertad de Chile pasaba por el aplastamiento del poder militar y naval del Virreinato, objetivo final establecido a firme junto con San Martín desde que se formara en Mendoza el Ejército de los Andes.

Elevado al poder supremo en febrero de 1817, parte importante de sus desvelos serían dotar a Chile de un poder naval a partir casi de la nada. Un año después, la novel Escuadra de Chile bajo el mando del Capitán de Navío Don

Manuel Blanco Encalada hacía su primer ensayo apresando a la fragata “*Reina María Isabel*” y capturando a la mayoría de los transportes de un importantísimo convoy militar que provenía de España. Al respecto, Blanco escribiría en su parte al gobierno: “Ambicioso de que la Marina de Chile señalara la época de su nacimiento por la de su gloria, resolví sacrificarme con ella en este día o ponerla de golpe a un grado de elevación que los ojos de la Europa alcanzaran a distinguirla...”

Esto era un logro tal que, un escrito periodístico de la época comentaba así: “La Escuadra se ha formado sobre un cimiento de imposibles. Sin marineros, sin oficiales, sin soldados de marina, sin arsenales, sin constructores, sin calafates, sin arbitrios, sin auxilio extraño, sin dineros, llenos de deudas, luchando con las dificultades, venciendo contradicciones de todo el mundo...”

Mientras tanto el tiempo apremiaba y O'Higgins percibía que debería entrabar la libertad de acción de la que gozaban los barcos realistas para operar sobre la costa de Chile. Fue entonces cuando recurrió al arbitrio de otorgar patentes de corso a navieros privados, chilenos o extranjeros, los cuales arriesgando sus capitales y tripulaciones podrían atacar al tráfico español compartiendo parte de sus beneficios con el naciente estado de Chile.

Mediante este artificio logró que aquellos realizaran intensas operaciones de ejercicio de un control del mar, que aunque limitado, dislocara las comunicaciones marítimas del Virreynato del Perú.

El Libertador sabía que las operaciones de corso en sí no eran decisivas, y no tenía dudas de que la libertad de Chile requeriría del más completo dominio del mar, por lo que continuó con sus tenaces esfuerzos para fortalecer el poder naval nacional mientras fomentaba la actividad de aquellos.

Aunque algunos corsarios habían realizado correrías durante la Patria Vieja, ellas estaban desvinculadas de toda pretensión estratégica, por lo que no fue difícil para O'Higgins en 1817 volcar al mar a una abigarrada legión de marinos de toda índole, desde profesionales hasta principiantes, desde auténticos patriotas, hasta audaces aventureros ávidos de botín.

Sólo como una muestra de la acción de aquellos, bajo el gobierno de O'Higgins, mencionaré una síntesis de sus hazañas, la que no pretende ser completa y exhaustiva.

Como se aprecia, las líneas de comunicaciones marítimas españolas circulaban libremente por América, gracias a la ausencia más absoluta de amenazas para los navíos hispanos que llevaban hacia España el oro y la plata obtenida por los Virreynatos.

El Libertador apreció que el centro de gravedad de las acciones corsarias debería estar en las aguas entre Panamá y las costas de Chile, dada la carencia de navíos de alto bordo para emprender otras operaciones. Por ello, otorgó patentes de corso a quienes evidenciasen voluntad de operar en dichas zonas de patrulla y cacerías.

Una singular asociación de dos antiguos capitanes, el inglés Henry James y el escocés William Mackay, más el ex guardiamarina británico Robert Budge y un grupo de balleneros y desertores de barcos mercantes, se agenció una vieja lancha chilota bautizada pretenciosamente como "*La Fortuna*", de sólo una vela, diez remos y ningún cañón, y llevando solo pistolas, machetes y sables, se hizo a la mar en noviembre de 1817 y el día 23, en audaz y cruento asalto nocturno, se adueñó de la fragata española "*Minerva*", surta en Arica, la que fue así convertida en nueva nave corsaria chilena. Siguiendo ruta al norte, la "*Minerva*" apresó un bergantín mercante procedente del El Callao y luego regresó a Valparaíso, donde entró el 8 de diciembre burlando el bloqueo español, con noticias de un poderoso convoy que se preparaba en el Perú para traer un ejército destinado a recuperar Chile.

Tal convoy materializaría posteriormente la cuarta invasión a Chile, conocida por nosotros como la segunda expedición de Osorio, y que fuera derrotada finalmente en los llanos de Maipo el 5 de abril de 1818.

En diciembre de 1817, el bergantín "*El Chileno*", de propiedad de don Felipe Santiago del Solar -padrastro del escritor Guillermo Blest Gana- zarpaba de Valparaíso al Golfo de Guayaquil, al mando del mismo Henry James de la anterior aventura, que ahora se hacía llamar Enrique Santiago. Capturó un bergantín y una goleta, a los que incendió, echó a pique en Huanchaco dos barcos cargados de víveres y sostuvo dos combates en las costas peruanas, uno contra una fragata armada en guerra, a la cual rechazó y otro con una goleta de once cañones, a la que obligó a huir. Seis meses se mantuvo "*El Chileno*" en las costas del virreinato, incendiando otro bergantín y capturando a una fragata que llevó consigo a Valparaíso.

Ya se vivía el segundo semestre de 1818, en pleno alistamiento de nuestra primera Escuadra, cuando "*El Chileno*" salió nuevamente a campaña y en septiembre apresaba cerca de El Callao dos bergantines españoles que remitió en tripulación de presa a Valparaíso.

En febrero de 1818, otra pequeña goleta apodada "*El Furioso*" salió de Valparaíso a las costas del Perú, donde apresó dos naves españolas, después de lo cual hubo de forzar velas para escapar de una agrupación de tres buques armados en guerra.

Una segunda "*Fortuna*" fue armada por Mackay con el producto de su parte por la venta de la "*Minerva*" al gobierno. Formó una sociedad por acciones con otros dos socios. En febrero de 1818, al mando de James Hurrel, se dirigió a Panamá; aquí se batió con uno de los fuertes del puerto e incendió un bergantín. Más tarde, volvió al sur y frente a Guayaquil capturó un bergantín con valiosa carga, incendió otro buque previa incautación de 13.000 pesos en plata y echó a pique otras dos embarcaciones. Dos de sus presas fueron enviadas a Chile, con su suculento botín en metálico y mercaderías.

Otro bergantín corsario, armado en Coquimbo, fue el "*Santiago Bueras*", que incendió una goleta corsaria realista y en diciembre de 1818 apresó al bergantín "*Resolución*".

A mediados de julio de 1818, un insignificante bergantín llamado pomposamente, el "*Maipú Lanza Fuego*", al mando de un Capitán apellidado Brown, incursionó por la costa peruana llegando hasta la boca del Guayas; obtuvo tres presas que remitió a Valparaíso, y terminó su cruceo tras un reñido combate contra una fragata armada en guerra y otro bergantín.

Ese mismo año, la goleta corsaria "*Congreso*" hizo seis presas, que más que gratificaron los intereses de su armador y Capitán Francisco Turner.

Los efectos estratégicos deseados por O'Higgins se estaban logrando con bastante éxito, a la par que con pingues ganancias para los tripulantes corsarios. Ya en 1818 el enriquecimiento que habrían producido estas aventuras hizo aumentar considerablemente el interés por engancharse en estas expediciones, lo que significaba un desmedro para los denodados esfuerzos del gobierno de O'Higgins y del flamante Comandante General de Marina, Manuel Blanco Encalada, para completar las dotaciones de los buques de la Escuadra. Estas circunstancias y el hecho de que por fin se estaba logrando materializar una fuerza naval de verdadero significado estratégico, hizo restringir el otorgamiento de patentes de corso, hasta prácticamente desaparecer al comenzar el año 1819.

Sin embargo, en febrero de 1819, una asociación formada por el súbdito inglés William Henderson, uno de los primeros extranjeros que hicieron prosperar el comercio en Valparaíso, y el ingeniero español Antonio Arcos -desertor del ejército realista- adquirió la fragata "*Rose*", en la cual había llegado Lord Cochrane a Chile. Dada la solvencia del señor Handerson y el aval del Ejército de los Andes obtenido por Arcos, el buque fue adquirido en 100.000 pesos por el Estado de Chile, convirtiéndose por tanto en un buque de nuestra lista naval, adquirido específicamente para la guerra de corso.

Dicho buque había pertenecido a la Royal Navy, contaba con dos cubiertas de baterías con 36 cañones en total y podría desarrollar hasta doce y medio nudos con viento duro.

Su antiguo Capitán, John Illingworth Hant, fue contratado como Capitán de Corbeta de nuestra Armada y Comandante de la flamante unidad. El buque recibió el nombre oficial de "*Andes*", pero conservando la costumbre de su antiguo nombre, terminó por llamársele "*Rosa de los Andes*".

El Comandante Illingworth había servido también como Teniente en la Armada Británica, ostentando en su hoja de servicios diecisiete años de servicio y su participación en varias acciones de guerra que le merecieron especial recomendación de sus jefes. Como segundo en el mando asumió el Teniente Raimundo Morris, el mismo que fuera el primer Comandante del bergantín "*Aguila*". Completaban la dotación de oficiales, cinco ingleses o norteamericanos y dos médicos británicos. Solo el contador, José Villarreal, y su joven ayudante eran chilenos. La dotación de gente de mar, cercana a 190 hombres era sí mayoritariamente chilena, reclutada en el puerto de Valparaíso.

La disciplina fue asegurada estableciéndose estrictas capitulaciones acerca del reparto de los botines y los premios por acciones valerosas o distinguidas. En cuanto al régimen disciplinario, se establecieron severas penas a la ebriedad, desobediencia o faltas a la moralidad. Los castigos iban desde cuatro días en el cepo a pan y agua, y para el intento de motín, la pena era la horca.

La "*Rosa de los Andes*" zarpó de Valparaíso el 25 de abril de 1819 y ya el 4 de mayo estaba enviando una rica presa a Valparaíso: una fragata mercante procedente de Santander. El 24 de junio, a la altura de la isla Santa Elena en la parte norte del Golfo de Guayaquil, se trabó en furioso combate a corta distancia con la fragata armada en guerra "*Piedad*"; pero pese a los mutuos destrozos y numerosas bajas, después de más de ocho horas de brega, el encuentro resultó indeciso y los buques se separaron.

Después de reparar sus averías en el casto, con ayuda de dos balleneros estadounidenses, la fragata enfiló a los Galápagos, donde pasó un mes completando sus reparaciones. Luego continuó hacia Panamá, apresando en la ruta al bergantín "*Cantón*", que llevaba un cargamento avaluado en 60.000 pesos. Viajaba a bordo el joven ecuatoriano Vicente Rocafuerte -quién llegaría años más tarde a ser Presidente de su país- quién, dada su condición de americano ilustre, fue tratado con especial deferencia. El mismo Rocafuerte testimonió en sus memorias que Illingworth, sabedor que portaba unos tarros llenos con polvo de oro, declaró que éstos contenían dulces, por lo que se salvaron de ser repartidos como botín.

Como anticipo al asalto de Panamá, el 17 de septiembre atacó la isla de Taboga, defensa avanzada del puerto. La isla contaba con cinco cañones y dos lanchas cañoneras para su defensa marítima. Illingworth, resuelto a posesionarse de la plaza, se acercó hasta tiro de pistola del fuerte y rompió el fuero con toda su baterías. Este duelo duró un cuarto de hora, hasta que los defensores dieron muestras de abandonar el fuerte. El jefe corsario desembarcó al Capitán Dessenieres con soldados de marina, quién asaltó la batería situada sobre un morro y luego bajó a la plaza donde cargó a la bayoneta sobre las tropas enemigas, adueñándose del pueblo. Mientras tanto, los botes de la fragata abordaban y rendían a las cañoneras.

Esta victoria costó a los patriotas sólo tres heridos leves; pero la intención de Illingworth era seguir hacia la costa firme, con la intención de cooperar a la campaña libertadora de Bolívar, que por entonces operaba en Nueva Granada, actual Colombia. Llegado a Panamá, supo de la victoria de Bolívar en Boyacá y entonces decidió olvidar el corso y pasar a combatir en beneficio del libertador. Navegó hacia el sur, hasta llegar a la isla Gorgona, al sur del litoral neogradino; rescatando a dos oficiales patriotas confinados. Mientras realizaba estas correrías, la nueva Escuadra chilena al mando de Cochrane, ponía en jaque al puerto de El Callao.

La visión estratégica de Bernardo O'Higgins, centrada en el dominio del Pacífico, estaba dando frutos adicionales a la mera conquista del Perú.

Después de pasar por la Gorgona, Illingworth asoló las costas del Chocó: los poblados de Izcuandé, Tumaco, Esmeraldas y Guapi fueron presa de los soldados de marina chilenos. La acción más descollante tuvo lugar a partir del 28 de octubre de 1819 en esta última plaza, situada algunas leguas río arriba del mismo nombre. La fuerza de desembarco liderada por el Capitán Desseniers, tras una marcha nocturna, Desseniers asaltó la plaza de Guapi a fuerza de bayoneta, logrando tomar ochenta y cinco prisioneros y apoderarse de los cañones.

Aquel golpe produjo la caída de todo el Chocó en poder de Illingworth. Nombró autoridades patriotas y cumplida su tarea libertadora puso proa a Tumaco donde fondeó el 8 de diciembre. Esa isla estaba también fortificada, por lo que hubo de proceder a un nuevo asalto, que tras una breve refriega, consiguió que la bandera de Chile ondease en la plaza.

La campaña había causado ya varias bajas, debido a los combates, las fiebres tropicales y las privaciones, por lo que Illingworth pasó a Taboga y luego se dirigió a la costa norte del Golfo de Panamá, donde reafirmó la soberanía patriota y dio descanso a su tripulación.

En los primeros días de enero de 1820, fondeado en la bahía de Cupica, supo por indios ribereños que en el Caribe, a escasas millas a través del istmo de Darién, se gestaba una campaña naval española que desde Cartagena de Indias y remontando el río Atrato, iría a reconquistar los puertos del Chocó. Esta información gatilló en la mente del audaz y emprendedor capitán una idea increíblemente osada: cruzar a pie el istmo de Darién, con un grupo de cien hombres, llevando a fuerza de músculos una lancha, más toda la impedimenta de combate, con la idea de destruir la fuerza expedicionaria enemiga en la costa del Caribe, antes de que iniciara su desplazamiento.

Este uso terrestre de un destacamento naval no tiene parangón en la historia moderna. No sólo la fatiga y el calor fueron sus peores adversarios. Los pantanos, las alimañas, y el repecho de empinadas alturas, no fueron obstáculos para derrotar el denuedo, el coraje y la determinación de ese puñado de valientes patriotas comprometidos en la causa de la independencia americana. El 4 de febrero de 1820 llegaban a la costa caribeña y se adentraban luego en el río Atrato, donde hubieron también de vencer la corriente contraria y a veces deslizar el bote a fuerza de brazos. Tanto esfuerzo resultó a la postre vano, puesto que no se encontró huella alguna de la expedición realista.

En vista de esto, Illingworth se dirigió con sus hombres a Cupica, donde se reembarcó en su buque. El 2 de marzo el "*Rosa de los Andes*" se hizo a la vela hacia Izcuandé, donde una fuerza realista había recuperado la plaza. Tras un reñido combate que costó 21 bajas a los patriotas, se apoderó nuevamente del puerto y capturó dos bergantines mercantes, a los cuales despachó a Chile con dotación de presa.

Las correrías de Illingworth motivaron que el Virrey del Perú, Pezuela, despachara tras su caza a las fragatas de guerra "*Prueba*" y "*Venganza*", las mismas que Cochrane rebuscara con tanto empeño en su última campaña. Los españoles llegaron hasta Méjico, pero Illingworth supo esquivarlos durante largo tiempo.

Sin embargo, el 12 de mayo de 1820, a la cuadra del río Esmeraldas en territorio ecuatoriano, se produjo finalmente un encuentro con la "*Prueba*". Esta era una potente nave de la Armada española de 1.300 toneladas, 52 cañones y una tripulación de 550 hombres, similar a la "*Esmeralda*" que capturara Cochrane posteriormente en el Callao. La superioridad del enemigo era manifiesta.

Igual como Prat en Iquique, todo indicaba que la rendición no sería deshonrosa. Pero Illingworth era de otra madera; aparejó y se lanzó contra la fragata española con la idea de tomarla al abordaje. Más el enemigo, contando con superior alcance artillero, la mantuvo a distancia. Dos horas duró la brega, pero sin

esperanzas de conseguir un éxito, Illingworth optó por retirarse a la costa. Al día siguiente la "Prueba" entró nuevamente en contacto artillero, y por efectos de una mala maniobra del velero nacional, el combate se trabó a corta distancia.

Dos horas duraba el combate e Illingworth creyó ver la oportunidad de saltar al abordaje del enemigo; pero un trozo de metralla le hirió muy gravemente en el rostro, perdiendo abundante sangre. Antes de caer inconsciente, dio la orden de retirarse. Pero la "Prueba" resultó también seriamente dañada por dos descargas de su adversario y pasadas tres horas de lucha, se retiró de la escena al anochecer.

Tras este combate y considerando que había más que cumplido su misión desquiciadora del poder naval enemigo, Illingworth resolvió volver a Chile. Más, en su viaje de regreso, el buque varó una tarde en la boca del río Izcuané y todos los esfuerzos por zafarla, pasadas varias semanas, resultaron inútiles. El buque se dio por perdido y la tropa y marinería, licenciadas. Una parte se dirigió a Cali, donde se unió a las fuerzas de Bolívar y otra parte, aparejando un bote en el cual iba el Capitán Illingworth navegó hacia Guayaquil, que ya estaba en poder republicano.

Las ofensivas navales de la Escuadra de Chile al mando de Cochrane y las acciones del "*Rosa de los Andes*" influyeron sin dudas para que estallaran, una en pos de otra, las revoluciones de Guayaquil -el 9 de octubre de 1820 y posteriormente la de Panamá- el 29 de noviembre de 1821.

Illingworth fue reconocido por las autoridades gran-colombianas, que lo incorporaron a sus fuerzas navales. En 1822 crea la Escuela Náutica de Guayaquil, precursora de la actual Escuela Naval del Ecuador. También, sirvió como Intendente de Guayaquil y luego como Almirante de la Escuadra gran-colombiana de hecho, netamente ecuatoriana- que participó en el bloqueo de El Callao en 1825 a las órdenes del Almirante chileno Blanco Encalada, hasta la rendición de aquella plaza, la última que restaba del poder español en el Perú. Por su valor, también fue nombrado Almirante de la Marina del Perú.

Illingworth hizo del Ecuador su nueva patria, y dedicó todas sus fuerzas a engrandecerle. Casado con una distinguida dama ecuatoriana formó su familia alejado ya de las luchas marineras. Sin embargo en 1828, debe volver al combate y asumir el mando de las fuerzas defensoras de Guayaquil, bloqueado entonces por la flota peruana comandada por el Almirante Guise, tras el combate de Malpelo. Tras un valeroso combate en que dirige a los fuertes del Cauca, ubicado en el sitio del actual edificio de la Gobernación del Guayas, rechaza a los invasores, cayendo en la lucha el Almirante peruano a bordo de la fragata "*Presidente*".

El Almirante Illingworth falleció en su hacienda de Daule el 4 de agosto de 1863, a los sesenta y siete años de edad, consagrado por sus conciudadanos como

héroe nacional y recibiendo los honores de su patria adoptiva que por ley de la República estableció sepultarle en Guayaquil y levantarle una columna que llevaría por inscripción:

“Al General Juan Illinworth, valiente marino que combatió por la independencia americana y por la libertad del Ecuador, llevando sobre su rostro heroicas heridas como insignias de su valor y como trofeos de su gloria.”

Efectos estratégicos derivados del crucero de la “Rosa de los Andes”

Cabe recordar que las acciones de los corsarios fueron medidas orientadas a atacar las Líneas de Comunicaciones Marítimas de España en el Pacífico oriental, operaciones clásicas de lo que se conoce hoy como disputa del control del mar. El Libertador O’Higgins no tenía dudas del acierto estratégico de aprobar su empleo, mientras lograba consolidar la naciente fuerza representada por la Escuadra Nacional, el verdadero poder naval con el cual podría definitiva y decisivamente obtener el dominio del mar, barriendo literalmente con la amenaza española en el área.

Las hazañas de aquellos y en particular de la fragata “*Rosa de los Andes*” debe ser apreciada en dicho contexto, toda vez que aquella unidad puede ser considerada sin temores, como la primera unidad ingresada a nuestra Lista Naval como buque de guerra chileno, con un Comandante designado por el Supremo Gobierno y con instrucciones precisas de su empleo

Pero la mayor obra de O’Higgins sin dudas y que hace honor a su título de libertador americano, fue la organización de la Expedición Libertadora del Perú, concreción máxima de su pensamiento respecto al empleo del poder naval y que llevara años más tarde a don Diego Portales a escribir en sus instrucciones al Almirante Blanco Encalada al iniciar la campaña contra la Confederación Peruano-Boliviana : “Las fuerzas navales deben operar siempre antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico. Esta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera la de Chile para siempre”.