

# LA CORBETA DE GUERRA CHILENA *ROSA DE LOS ANDES*

ALEXANDER TAVRA CHECURA  
ACADÉMICO DE NÚMERO



## Introducción

El presente trabajo pretende recordar al almirante John Illinworth Hunt, notable oficial de marina británico quien, como varios otros de sus connacionales, sirviera con honor a Chile durante la Guerra de la Independencia y que posteriormente, por causa de las circunstancias que relataré, también tuvo gran influencia en la formación de la Armada del Ecuador.

Su fama quedó oculta en Chile tras las hazañas del almirante Lord Thomas Alexander Cochrane pero, sin dudas, Illinworth también estaba llamado a destacar por sus dotes de líder militar y naval. Como prueba, se relatarán los resultados de su exitoso crucero en la corbeta nacional *Rosa de los Andes*, asolando las líneas de comunicaciones marítimas españolas en América Sur-Oriental, y ayudando a difundir la idea de libertad en varios países americanos.

El trabajo señalará las principales acciones de guerra en que Illinworth estuvo involucrado mientras estuvo al servicio de Chile y también, el epílogo de su brillante carrera naval al servicio del Ecuador, para que las actuales generaciones conozcan mejor el verdadero sentido marítimo de nuestra Guerra por la Independencia y el efecto multiplicador de las acciones de las naves del Estado de Chile en el devenir libertario de varios países hermanos.

## El marino en acción

Según el destacado historiador chileno del siglo XIX, Benjamín Vicuña Mackenna, Illinworth nació el 10 de marzo de 1786 en el pueblo de Stockport, Condado de Chester, en el seno de una buena familia comunera. A los 15 años de edad ingresó al servicio naval como aprendiz (grumete), a bordo de la HMS *Venerable*, navío que tuvo un poco feliz final al naufragar en Torbay, con el novel grumete Illinworth a su bordo. (Irónicamente otro naufragio, esta vez en aguas del Océano Pacífico, terminaría con su último y glorioso crucero, veinte años más tarde)

Diez años después, el joven Illinworth ya era un oficial distinguido y más aún, reputado como un héroe. El historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna tuvo a la vista los partes oficiales de la Royal Navy donde el comandante del HMS *Surveillante*, captain Coller, informaba del comportamiento de su joven piloto (mate), describiendo el heroísmo (gallantry) con que Illinworth, en dos ocasiones, atacó a descubierto a baterías francesas en la bahía de Quiberon, clavando sus cañones y demoliendo sus trincheras a la vista y bajo el fuego enemigo.

Por su bizarro comportamiento, Illinworth fue ascendido a teniente de navío y en tal calidad hizo la campaña de la isla de Francia en 1812 en el HMS *Carolina*, cuya conquista significó a los ingleses muchas bajas, tanto por la resistencia enemiga como por el clima tropical.

Por haberse enfermado con dicho clima regresó a Inglaterra en 1813 y, aunque emprendió aún una corta campaña marítima en Holanda y Dinamarca con Sir Samuel Warren en el HMS *Blenheim*, debió buscar cura a su resentida salud en el sur de Francia y España, países donde permaneció por cerca de tres años, sanando y adquiriendo con mediana perfección el conocimiento del francés y del castellano.

### **Ingresa al servicio de Chile**

Quizás esta última razón influyó a que el agente de Chile en Londres, José Antonio Álvarez Condarco, lo contratara para traer a Chile a Lord Thomas Alexander Cochrane, al mando de la corbeta *Rose*, ex-buque de guerra de Su Majestad Británica, de 400 toneladas y 36 cañones, que permanecía inactiva en el río Támesis en espera de ser vendida a particulares. Para encubrir la verdadera misión de la *Rose* se le habilitó para emprender una misión de colonización del río Columbia, en la costa norte del Océano Pacífico y, para mejor disimular esa ficción, en los primeros meses de 1818 Illinworth fue a Alemania en demanda de inmigrantes germanos.

Sin embargo, Illinworth regresó sigilosamente a Londres y, dándose a la vela hacia Boulogne sur Mer, tomó a su bordo a Lord Cochrane y su familia – quienes vivían refugiados en Francia– y zarpó a Chile. A fines de 1818 la *Rose* recaló a Valparaíso y, dadas las excelentes condiciones generales de la corbeta, el recién asumido Gobierno de Chile se interesó en adquirirla.

La principal razón del interés radicaba en que el Libertador O'Higgins había captado que la esencia de la mejor estrategia para derrotar a España en sus dominios australes, pasaba necesariamente por obtener el dominio del mar. Por ello y apenas ganada la batalla de Chacabuco, había declarado a sus

oficiales: “*Este triunfo y cien más serán insignificantes si no dominamos el mar [...]*”

Ante la total ausencia de recursos, agotados por la dura campaña libertadora de Chile, los generales O’Higgins y San Martín concordaron en adquirirla mediante un “préstamo” de un tercio de la paga del ejército chileno-argentino –llamado entonces “Ejército Unido de Los Andes”–, para involucrar en la empresa a sus tropas desde generales hasta el último soldado. Así, en febrero de 1819 el Gobierno chileno adquirió la corbeta *Rose* para la naciente Marina de Chile, para armarla como nave corsaria al servicio de las armas de la libertad. Su nombre, en homenaje al gesto del Ejército Unido de Los Andes, fue cambiado a *Rosa de Los Andes*.

Aunque la corbeta *Rosa de Los Andes* tenía arboladura de fragata, estaba clasificada como una fuerte y muy velera corbeta de guerra de 36 cañones. Por ello se le juzgó capaz de operar en el Pacífico como buque de guerra del Gobierno de Chile, cuya joven bandera habían enarbolado recientemente otros valerosos buques corsarios particulares –la *Fortuna*, el *Chileno*, el *Bueras*, el *Maipú Lanzafuegos* y muchos otros pequeños bergantines y lanchones de menor porte–.

Debido a lo anterior, O’Higgins extendió a Illinworth los despachos de oficial de la Marina de Chile, con el grado de capitán de corbeta, y le entregó el comando de la corbeta *Rosa de Los Andes*, con una misión de corso muy extensa, para operar por largo tiempo lejos de las costas chilenas, atacando las líneas de comunicaciones marítimas españolas entre las costas del Perú y las de California.

También el Gobierno chileno pretendía recuperar su inversión a través de las presas que la *Rosa de Los Andes* obtuviera, distribuyendo sus ganancias entre el Ejército Unido de Los Andes, y por la extensión de sus acciones, además buscaba despertar el patriotismo de los pueblos hermanos del Perú, Guayaquil y Colombia, preparando la ruta que seguiría luego el Ejército Libertador del Perú.

Es necesario recordar que este Ejército fue creado en Chile, financiado por el Gobierno nacional y tomando como base los restos del anterior Ejército Unido de Los Andes. Su mando se le entregó al general argentino José de San Martín, contratado como general del Ejército de Chile, y que sería transportado al Perú protegido por la naciente Escuadra chilena que se entrenaba bajo las órdenes del vicealmirante Lord Thomas Alexander Cochrane.

Illinworth era el hombre adecuado para la misión asignada, ya que le agregaba su comprobada pericia marinera, y el valor, tacto, la sagacidad y, por sobre todo, su gran carácter de caudillo. También Cochrane confiaba y respondía por él, y pronto la corbeta *Rosa de Los Andes* estuvo lista para iniciar

sus operaciones. En menos de un mes tenía a bordo a 550 voluntarios, quienes ya no cabían en entrepuentes, cubiertas e incluso, en el fondo de sus pañoses.

Casi la mitad eran tropas de desembarco y la otra mitad, marinería. De estos últimos, muchos eran extranjeros, ingleses, estadounidenses, rusos, italianos, suecos, griegos, malayos y de otras naciones, excepto españoles – Valparaíso entonces, era una importante base de buques balleneros y mercantes de todas las naciones–. Los soldados eran mitad chilenos y mitad argentinos.

El segundo comandante de Illinworth era el bravo pero indisciplinado teniente de navío estadounidense Raimundo Morris, quien había efectuado la campaña de Los Andes desde Mendoza en uno de los batallones argentinos, batiéndose en Chacabuco, y que se había convertido en el libertador de los patriotas chilenos desterrados en Juan Fernández, al mando del bergantín *Aguila*.

Los demás oficiales eran tenientes ingleses y estadounidenses, cuyos nombres probablemente la historia habría olvidado pero que el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna pudo recuperar durante el siglo XIX. Ellos eran Samuel Portuds, Guillermo Jones, Simón Seymour, y Pedro McGillin. El piloto se llamaba Esteban Hort y se les agregaron dos médicos ingleses, de apellidos Ceerulley y Bingham. El contador y el amanuense principal (escribiente) eran chilenos, de nombres José Villareal y Pedro Nolasco Jofré.

La tropa de desembarco se componía de doscientos soldados, al mando de un joven oficial francés de apellido Desseniers. Según el cronista francés de apellido Lafond, quien lo encontrara años más tarde viviendo en Guayaquil, éste oficial había sido un brillante capitán de lanceros del ejército de Napoleón. Bajo sus órdenes, iban un capitán chileno de apellido Rico y un teniente francés de apellido Cael de Jersieure. Finalmente, la artillería de desembarco estaba al mando del joven teniente chileno de nombre Francisco Fierro.

Poco antes de zarpar, la tripulación de la *Rosa de Los Andes* realizó sus “capitulaciones” (acuerdo de reparto de las presas) por escritura pública ante sus “aviadores” (que avalaban su campaña y los costos) quienes, como se mencionó antes, eran todos los integrantes del Ejército Unido de Los Andes, de general a soldado. Los representaban Guillermo Anderson, comerciante inglés radicado en Valparaíso, y Antonio Arcos, español desertor del ejército colonial, avecindado en Chile, y luego banquero.

Según las “capitulaciones” establecidas, las presas de la *Rosa de Los Andes* se dividirían por mitades entre los captores y los “aviadores”, pero Illinworth conservaría 20 partes de las presas para distribuir las entre los más valientes de sus tripulantes. El primero en saltar a la borda enemiga recibiría tres partes de presa y los doce siguientes, dos cada uno. A quien avistara primero

las velas enemigas, le doblarían su parte a fin de estimular la vigilancia, en cambio, al ebrio, indisciplinado o ladrón, se le dejaba sin parte alguna. Del total capturado, por acuerdo general dejarían el uno y medio por ciento para los inválidos y a los consignatarios comunes, Anderson y Arcos, el diez por ciento de los productos.

Cabe mencionar que sólo el 15 de noviembre de 1817 se había aprobado y emitido un “Reglamento de Corso”, dictado por el laborioso ministro de Marina chileno José Ignacio Zenteno, y que el 26 de enero de 1819 se autorizó el “Reglamento de Presas”, que regulaba el accionar de los corsarios chilenos, adoptándose el sistema inglés, en base al cual se hizo, donde el almirante o jefe superior recibía 8 partes, y se abonaba, por parte de Chile, 50 pesos por cada negro esclavo liberto que se trajera a la patria para ser incorporado al Ejército Libertador del Perú.

### **La corbeta de guerra chilena *Rosa de Los Andes***

La corbeta de guerra nacional *Rosa de Los Andes* zarpó desde Valparaíso el 25 de abril de 1819, y ya el 4 de mayo estaba enviando una rica presa a Valparaíso para ser condenada y vendida: la fragata mercante *Vascongada*, llamada también *Los Tres Hermanos*, procedente de Santander.

El 24 de junio, a la altura de la isla Santa Elena, en la parte norte del golfo de Guayaquil, trabose en furioso combate a corta distancia con la fragata española armada en guerra *Piedad*; y pese a los mutuos destrozos y numerosas bajas tras 9 horas de brega, el encuentro resultó indeciso y los buques se separaron.

Después de reparar las averías en el casco con la ayuda de dos balleneros estadounidenses, la corbeta enfiló a las islas Galápagos, donde pasó un mes completando sus reparaciones. Luego continuó hacia Panamá, apresando en la ruta al bergantín *Cantón*, con un cargamento avaluado en 60.000 pesos. Es interesante mencionar que viajaba a bordo el joven ecuatoriano Vicente Rocafuerte –quién llegaría años más tarde a ser presidente del Ecuador– el cual, dada su condición de criollo ilustre, fue tratado con especial deferencia por Illinworth. El mismo Rocafuerte testimonió en sus memorias que, sabedor dicho comandante que él portaba unos tarros con polvo de oro, declaró que éstos contenían dulces, para salvarlos de ser repartidos como botín.

Como anticipo al asalto de Panamá, el 17 de septiembre Illinworth atacó la isla de Taboga, defensa avanzada del puerto que contaba con un fuerte de cinco cañones y dos lanchas cañoneras. Illinworth, resuelto a posesionarse de la plaza, se acercó a tiro de pistola del fuerte y rompió el fuego con sus baterías. El duelo duró un cuarto de hora, hasta que el capitán Desseniens con soldados de

marina, asaltaron la batería y la plaza, adueñándose de ella. Mientras tanto, los botes de la corbeta abordaban y rendían a las cañoneras.

Esta primera victoria costó a los patriotas sólo tres heridos leves; pero la intención de Illinworth era seguir hacia la costa firme y cooperar a la campaña libertadora de Bolívar, quien por entonces operaba en Nueva Granada, actual Colombia. Cercano a Panamá supo de la victoria de Bolívar en Boyacá, y decidió combatir en beneficio del libertador, ya que su causa era la misma que Chile apoyaba.

Navegó hacia el sur, hasta llegar a la isla Gorgona, al sur del litoral de Nueva Granada, rescatando a oficiales patriotas confinados, y liberó a Tumaco y Buenaventura en la costa colombiana del Chocó, ocupando la isla Taona y enfilando a Panamá, plaza que no pudo ocupar por estar muy bien fortificada. Sin embargo, logró negociar con el gobernador español Valverde, en el Real de Santa María, el canje de los prisioneros españoles tomados en Taboga por los sobrevivientes ingleses de la fracasada expedición en apoyo de Bolívar del general escocés Gregor Mac Gregor sobre Portobelo (Panamá) de los que, de 1.400, sólo quedaban 601, siguiendo su crucero hasta la isla de la Gorgona donde liberó numerosos confinados y apresó otros dos bergantines.

Después de pasar por Gorgona, Illinworth asoló las costas del Chocó, y nuevamente los poblados de Izcuandé, Tumaco, Esmeraldas, y Guapi fueron tomados por los soldados de marina chilenos. La acción más descollante tuvo lugar a partir del 28 de octubre de 1819 en esa última plaza, situada varias leguas río adentro.

La fuerza de desembarco liderada por el capitán Desseniers, tras una marcha nocturna, asaltó la plaza de Guapi a fuerza de bayoneta y tomó ochenta y cinco prisioneros, apoderándose de los cañones. Aquel golpe produjo la caída de todo el Chocó e Illinworth nombró autoridades patriotas tras lo cual, cumplida su tarea libertadora, enfiló a Tumaco donde fondeó el 8 de diciembre, previo a un nuevo asalto contra las fortificaciones españolas, consiguiendo tras una breve refriega que la bandera de Chile también ondease en la plaza.

La campaña ya había causado varias bajas debido a los combates, las fiebres tropicales y las privaciones, por lo que Illinworth pasó a la isla de Taboga, a la que convirtió en su base de operaciones, y 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 mar Caribe, a escasas millas a través del istmo de Darién, se gestaba una campaña naval española que, partiendo desde Cartagena de Indias y remontando el río Atrato, pretendía reconquistar los puertos tomados por Illinworth en la costa del Chocó.

Esta información gatilló en la mente del audaz y emprendedor comandante una idea increíblemente osada: cruzar a pie el istmo de Darién con cien hombres, llevando a fuerza de músculos un bote con toda la impedimenta de combate, para destruir por sorpresa la fuerza expedicionaria enemiga en la costa del Caribe, antes de que iniciara su desplazamiento.

Este uso terrestre de un destacamento naval no tenía parangón en la historia de la época. No sólo la fatiga y el calor fueron sus peores adversarios. Ni tampoco fueron obstáculos los pantanos, las alimañas, y el repecho de las empinadas alturas, para derrotar el denuedo, el coraje y la determinación de ese puñado de valientes comprometidos en la causa de la independencia americana. El 4 de febrero de 1820 se adentraron en el río Atrato, donde hubieron de vencer la corriente contraria y deslizar el bote a fuerza de brazos, hasta llegar a la costa caribeña.

Tanto esfuerzo resultó a la postre, vano, ya que no se encontró huella alguna de la expedición realista. En palabras de Illinworth a un amigo a quien le escribiera al respecto, decía: “*Yo creo que he sido el primero que ha imaginado atravesar el istmo de la manera como acabo de hacerlo [...]*”. Cincuenta años más tarde, el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna se enteró que en uno de los pequeños poblados indígenas de la zona de Darién, aún se conservaba el bote de la *Rosa de Los Andes* utilizado por Illinworth.

En vista de esto, Illinworth se dirigió con sus hombres a Cupica, donde se reembarcó en la *Rosa de Los Andes*, zarpando el 2 de marzo 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 otros dos bergantines mercantes, a los cuales despachó a Chile con dotación de presa.

### **El fin del crucero de la corbeta nacional *Rosa de Los Andes***

Las correrías de Illinworth capturando naves españolas que traficaban entre Panamá y Perú causaron tal incordio a Pezuela, virrey del Perú, quien despachó en su caza a las fragatas de guerra *Prueba* y *Venganza*, las mismas que el almirante Cochrane había perseguido con tanto empeño en su última campaña. En su búsqueda, los navíos españoles llegaron hasta México, pero Illinworth supo esquivarlos por largo tiempo.

Sin embargo el 12 de mayo de 1820, navegando a la cuadra del río Esmeraldas en territorio ecuatoriano, finalmente se produjo un encuentro con la *Prueba*. Esta era una imponente fragata de la Armada española de 1.300 toneladas, 52 cañones y una tripulación de 550 hombres, similar a la fragata

*Esmeralda* que Cochrane capturaría posteriormente en El Callao. La superioridad del enemigo era manifiesta.

Todo indicaba que una rendición no sería deshonrosa, pero Illinworth, quien tenía madera de héroe, aparejó, izó la bandera de combate y se lanzó a toda vela contra la fragata española para tomarla al abordaje, sin importarle que de sus 36 cañones, sólo 30 quedaban operativos, y que de los 550 hombres con que zarpara de Valparaíso, sólo restaban ese día, 151.

El enemigo, contando con superior alcance artillero, se mantuvo a distancia. Dos horas duró la brega pero, sin esperanzas de conseguir éxito, Illinworth optó por retirarse a la costa. Al día siguiente la *Prueba* nuevamente entró en combate artillero con la *Rosa de Los Andes*, pero una mala maniobra del velero nacional llevó el combate a corta distancia, dejándolo con capacidad de maniobra reducida.

Tras dos horas de dura lucha, Illinworth creyó ver la oportunidad de abordar la nave enemiga, pero un trozo de metralla le hirió muy gravemente en la mejilla izquierda alcanzando a dar la orden de retirada antes de caer inconsciente por la hemorragia. Dicha herida le dejó para siempre una profunda cicatriz a la cual Illinworth disimulaba posteriormente sobreponiéndole una placa, lo cual le hizo merecedor del apodo de "Cara de Plata".

Considerando que ya había más que cumplido su misión desquiciadora del poder naval enemigo, Illinworth resolvió volver a Chile. Más, en el viaje de regreso, su nave una tarde varó en la boca del río Izcuandé y todos los esfuerzos por zafarla, pasadas varias semanas, inclusive retirándole los cañones, resultaron inútiles. El buque se dio por perdido y la tropa y marinería fueron licenciadas.

Una gran parte de aquellos valientes, con Illinworth al mando, se dirigió a Cali, uniéndose a las fuerzas de Bolívar e integrándose a su ejército. Illinworth fue recibido por el propio Bolívar, quien le otorgó el grado de coronel y lo asimiló a un cuerpo de su ejército, en el cual lucharon valientemente luego en las faldas del Pichincha y en la batalla de Ayacucho.

En su parte al Gobierno de Chile respecto a este hecho, de fecha 30 de mayo de 1820 y publicado en la "Gaceta Ministerial" del 7 de febrero de 1821, Illinworth es parco y lacónico, a la par que modesto, característica en toda la correspondencia que enviara al gobierno a cuyas órdenes y bandera fielmente servía.

### **Illinworth hace del Ecuador su segunda patria**

Illinworth fue reconocido por las autoridades gran-colombianas, quienes lo incorporaron a sus fuerzas navales. Luego, en 1822, fundó la Escuela Náutica



de Guayaquil, precursora de la actual Escuela Naval del Ecuador, una de las primeras academias de este tipo en América, y en cuyo seno se forjaron personalidades que más tarde sobresalieron en la vida republicana del Ecuador.

Fue en esa época que Illinworth castellanizó su apellido, el cual escribiría en adelante como "Illingrot", y contrajo matrimonio en 1823 con la dama guayaquileña Mercedes Décima-Villa y Cosío, hija de español y heredera de la hacienda "Chonana", a orillas del río Daule.

Luego sirvió como intendente de Guayaquil y como almirante de la "Escuadra Unida" Gran-Colombiana –de hecho netamente ecuatoriana– que en 1825 bloqueara El Callao a las órdenes del almirante chileno Blanco Encalada hasta obtener la rendición del general español Rodíl. Por el valor demostrado, a la capitulación del Callao en enero de 1826, Bolívar lo ascendió a general, y el Perú le otorgó el grado de contralmirante y la ciudadanía honoraria.

Illinworth hizo del Ecuador su segunda patria, dedicando todas sus fuerzas a engrandecerla. En 1828 debió volver al combate, asumiendo el mando de las fuerzas defensoras de Guayaquil, bloqueado por la poderosa flota peruana que mandaba el almirante Guise. Tras un valeroso combate en que dirigió a los fuertes del puerto, rechazó a los invasores, quienes perdieron al almirante Guise, muerto a bordo de la fragata *Presidente*.

En 1830, Illingworth participó en la revolución bolivariana del general Urdaneta, quien lo designó comandante general de la Marina de Guayaquil. Al fracasar el movimiento, fue desterrado al Perú con su familia, viviendo en gran pobreza por más de cinco años y perdiendo todos sus bienes en Ecuador. Estando en el destierro, el mariscal Andrés de Santa Cruz, "Protector" de la Confederación Peruano-Boliviana, le ofreció el mando de la escuadra de la Confederación con honores y sueldos, pero Illingworth no aceptó luchar contra Chile, país al que había servido noblemente entre 1819 y 1821.

Posteriormente se produjo el desmembramiento de la Gran Colombia, tras lo cual Illingworth se retiró dignamente de la vida militar, pero fue llamado de nuevo a servir como representante de varias provincias ecuatorianas, designado comandante general de armas de Guayaquil, y diputado por la provincia del Guayas en 1852.

Al fallecer en su hacienda de Daule el 4 de agosto de 1853, a los sesenta y siete años de edad, el almirante Illinworth ya estaba consagrado por sus conciudadanos ecuatorianos como héroe nacional, recibiendo los honores de su patria adoptiva.

El Ecuador, por ley de la República y por solicitud del presidente José María Urvina, decretó el 26 de noviembre de 1853 sepultarle en Guayaquil, y levantar sobre su tumba una columna que llevaría en sus costados sus trofeos

militares y al pie de ella, una nave en memoria de las proezas logradas por la corbeta chilena *Rosa de Los Andes* combatiendo por la independencia americana. En la misma columna iría la siguiente 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. La Historia de Inglaterra, Colombia, Chile y Perú recuerdan sus gloriosos hechos”.*



Los restos del almirante Illinworth descansan hoy en el Complejo Cívico Naval Jambelí, ubicado en Cañar y Cinco de Junio, en la ciudad de Guayaquil.

### **Efectos estratégicos derivados de las acciones corsarias de la corbeta nacional *Rosa de Los Andes***

Los efectos estratégicos derivados de la campaña marítima emprendida por los corsarios chilenos, fueron absolutamente beneficiosos para las causas libertarias de los distintos pueblos que luchaban por desprenderse del imperio colonial español. Sin asegurar el dominio del mar, jamás habría sido posible evitar que España renunciara definitivamente a sus pretendidos dominios en América del Sur.

El empleo de los corsarios, entre los cuales destacó la corbeta chilena *Rosa de Los Andes*, debería ocupar un destacado sitio en la maniobra estratégica ideada por el Libertador O'Higgins para consolidar la independencia nacional y liberar al Perú, ya que obligaron a los mandos realistas a dispersar sus medios, debilitándose, lo cual actuó en directo beneficio a las fuerzas patriotas.

Las operaciones emprendidas por la corbeta *Rosa de Los Andes* obstaculizaron de tal forma el tráfico marítimo español en el Pacífico sur-oriental, que impidieron el adecuado y oportuno refuerzo de sus fuerzas terrestres, contribuyendo a la libertad de acción de la naciente Escuadra de Chile, al hostigar y neutralizar las líneas de comunicaciones marítimas españolas mientras apoyaba indirectamente la campaña libertaria de la Gran Colombia.

Las presas obtenidas por los corsarios y, en particular, por el largo crucero de la corbeta *Rosa de Los Andes*, también fueron un significativo aporte en medios y dinero para equipar al Ejército Libertador chileno-argentino que

liberó al Perú, destacando los éxitos obtenidos por la valerosa y eficaz campaña corsaria liderada por Illingworth. Su accionar valiente y tenaz, llevó el temor y desazón a los españoles quienes eran una y otra vez dislocados por el inteligente y agresivo uso de su buque, demostrando la flexibilidad del poder naval y su natural proyección hacia la tierra.

## **Conclusiones**

1.- El genio visionario del Libertador de Chile, capitán general Bernardo O'Higgins Riquelme, permitió darle carácter marítimo a la empresa libertaria de América del Sur, al comprender la naturaleza marítima del conflicto que enfrentaban las nuevas naciones americanas. La organización de la Armada de Chile, su Escuadra Nacional y la Expedición Libertadora del Perú, son la concreción máxima de su pensamiento estratégico respecto al empleo del poder naval.

2. La corbeta chilena *Rosa de Los Andes*, en rigor, el primer buque de guerra chileno adquirido tras la definitiva victoria de Maipú, fue puesta bajo el mando del capitán de corbeta John Illingworth Hunt quien con su exitoso crucero de trece meses, prestó valiosos servicios a la causa de la libertad, comprometiéndose mucho más allá de las tareas de curso encomendadas por el Gobierno de Chile, otorgando libertad de acción a la nueva Escuadra Nacional que era organizada por el almirante Cochrane al combatir por la retaguardia y zonas periféricas del poder naval español en América del Sur.

3.- John Illingworth Hunt fue un valiente y magnífico exponente de aquellos marinos extranjeros que contribuyeron fundamentalmente a la emancipación americana, y a la formación de la tradición naval de los marinos de Chile y del Ecuador. En especial, de aquella que señala que no importan las desiguales condiciones del combate, sino que es el ejemplo de ánimo y valor del comandante, lo que motiva a su dotación a combatir sin tregua ni descanso.

Por sus distinguidas acciones al mando de la corbeta de guerra nacional *Rosa de los Andes*, la memoria del almirante Illinworth y de su nave, no debe ser olvidada en la Marina de Chile.

## **ANEXO**

**Copia del informe expedido por los señores Antonio Arcos y Guillermo Henderson, agentes nombrados por el Ejército Unido de Los Andes para armar en guerra la fragata *Rosa*, que se hallaba en Valparaíso y a la cual se agregó el nombre de *Los Andes***

“Este buque ha sido antiguamente corbeta de guerra inglesa, de primera clase, y construida al intento en uno de los astilleros reales; su dueño (que es el mismo don Guillermo Henderson), la recorrió, armó y pertrechó completamente, con el objeto de ofrecerla en venta al Estado de Chile para su Marina. Su andar es de doce a doce y media millas, con un viento duro, y en el diario (bitácora) de su último viaje son muy frecuentes las singladuras de 250 a 260 millas (por día); su armamento son dos baterías: la baja o de entrepuente, lleva 22 cañones de a 18 (libras) y la superior, o de sobrecubierta, 14 carronadas de a 12 (libras); las miras de proa, en ambas baterías, son 4 cañones largos de a 18 (libras), y su tripulación debe constar de 190 marineros y 80 hombres de tropa, con sus respectivos oficiales.

La fragata tiene cuatro embarcaciones menores, de la mejor construcción, que son las más útiles y necesarias para su servicio; el lanchón principal de abordaje puede montar un cañón de a 12 (libras) y recibir 35 hombres a su bordo; las dos lanchas medianas pueden llevar 20 hombres cada una y la pequeña, 10, **de modo que la fragata puede obrar a un mismo tiempo con 80 hombres, para entrar a un puerto y cortar embarcaciones y dar cualquier golpe de mano que se pretenda.**

El dueño vende la fragata por la suma de cien mil pesos, recibiendo en pago de ella toda clase de libranzas y créditos documentados que tenga el Ejército (Unido de los Andes) contra el Estado, y que sean abonables en seis meses.

Como la fragata está enteramente equipada y en punto de dar la vela, los únicos gastos necesarios, sobre la suma de venta, se reducen a la gratificación de enganche y a los víveres necesarios para seis meses.

Esta suma, calculada por los agentes, no debe exceder de trece a quince mil pesos, de modo que el costo de la fragata, equipada de un todo y puesta a la vela, no pasará de ciento quince mil pesos. Por lo dicho, se ve claramente que este buque, armado en estos términos, puede batirse contra cualquiera fragata de guerra enemiga; que bloqueadas y destruidas por nuestra escuadra, como debemos suponer lo están a la fecha las fuerzas navales de Lima, no hay cosa que pueda oponérsele en estos mares, ni puerto abierto de donde no pueda sacar los buques y hacerse dueño de cuanto encuentre.

El punto principal contra el que debe obrar la expedición es el de las islas Filipinas. Las grandes remesas de numerario que se envían a esta factoría, de todos los puntos donde los españoles comercian con la India, los interesantes retornos que desde ahí se hacen en cambio; su continuo comercio con Cantón y la China; su carencia de fuerzas marítimas para protegerlas, siendo éste, por consiguiente, un crucero enteramente virgen, hacen tener fundadas y casi ciertas esperanzas de reportar grandes ventajas, haciendo grandes daños a nuestros enemigos.

La fragata, además, **deberá correr a la derrota las costas de abajo, desde el norte de Lima hasta la altura de 20 grados norte de las costas de California. Esta derrota tiene un doble objeto: 1º, de cortar en los mismos puertos menores las embarcaciones que pueda haber, y apresar las que encuentre; 2º, recibir noticias e informes, bien sea por presas u otros medios, del estado de comercio entre Panamá, Acapulco, San Blas (California) e islas Filipinas y otros, en consecuencia.**

El sujeto **que se propone para el mando de la fragata es don Juan Illinworth**, el mismo que lo tiene actualmente y lo ha venido mandando desde Londres hasta Valparaíso. Es oficial del grado de teniente de la marina inglesa, donde ha servido quince años y meses, nueve de ellos en cruceros de fragata de guerra; ha navegado cerca de dos años en los mares e islas adyacentes de las Filipinas, de las que tiene un conocimiento práctico; él se hallaba entonces a bordo de la fragata de guerra HMS *Cornelia*, en clase de primer teniente; las buenas recomendaciones de este oficial, tanto de particulares como de las contenidas en su hoja de servicio, y la confianza y responsabilidad que hace de él, por otra parte, el mismo don Guillermo Henderson, prueban suficientemente que es un sujeto digno y capaz de desempeñar la empresa que se le confía.

El medio más eficaz de conseguir la realización de este proyecto, **sería interesando esencialmente en él a los señores jefes y oficiales del Ejército Unido (de Los Andes) y a las bajas de sus respectivos cuerpos; como el Estado ha satisfecho sus atrasados con libranzas endosables, se podría desde luego destinar éstas a una empresa que, al mismo tiempo que puede producir el aumento de fondos de sus cuerpos y dar una gratificación extraordinaria a la tropa y oficialidad, se dirige, por otra parte, a destruir a los enemigos y causarles graves perjuicios.** La expedición, por lo mismo, **ha de hacerse enteramente bajo los auspicios del Ejército Unido (de Los Andes)**, y el excmo. señor capitán general (O'Higgins) nombrará a su satisfacción, los ochenta hombres de tropa y dos oficiales que deben tripular el buque.

Cada cuerpo nombrará también un agente particular de su confianza, para que, en caso de ser removido u otro accidente, represente sus intereses y acciones cerca de los agentes principales.

**Santiago, febrero 13 de 1819. Antonio Arcos. Por poder de William Henderson, Carlos Dréwveck"**

## Bibliografía

AMMES, D. (1876) *"Paper on surveys and reconnaissances of the American Isthmus by Commodore D. Ammes"*, New York.

DÉCIMA-VILLA, Mercedes (1876) Relación inédita de la vida y servicios del general don Juan Illinworth Hunt, escrita por su viuda en noviembre de 1876, especialmente para Benjamín Vicuña Mackenna, 1 vol, >100 pp, Guayaquil.

ESCRIBANOS DE VALPARAÍSO. Archivo, donde se registran algunos datos y documentos sobre el armamento de la *Rosa de Los Andes*.

FUENZALIDA Bade, Rodrigo (1968) "La Armada de Chile: desde la alborada al sesquicentenario", Valparaíso.

FUENZALIDA Bade, Rodrigo, *"La Armada en Imágenes"*, Valparaíso.

GOBIERNO DE CHILE (1819 y 1820) *"Gaceta Ministerial de Chile"*, archivo donde se registra la correspondencia oficial del capitán Illinworth con el Gobierno de Chile, Santiago de Chile

ILLINWORTH, John. Correspondencia inédita del general Illinworth relativa especialmente al paso de la marinería chilena de la corbeta *Rosa de Los Andes* al Atlántico desde la bahía de Cupica en el Pacífico, enviada por Alcides Destruge, hijo político de Illinworth.

JOFRÉ, Pedro Nolasco, Relaciones orales a Benjamín Vicuña Mackenna del último sobreviviente del *Rosa de los Andes*, quien fuera entrevistado en Limache por BVM.

MINISTERIO DE MARINA DE CHILE, Archivo.

REVISTA DE MARINA de la Armada de Chile (1886) Valparaíso.

SÁNCHEZ Bravo, Mariano, TNNV-UN (1985) *"Forjadores Navales del Ecuador"*, DIGEIM.

VICUÑA Mackenna, Benjamín (1876) "El crucero de la *Rosa de Los Andes*".

VICUÑA Mackenna, Benjamín (1877) "El crucero de la *Rosa de Los Andes*" o el paso del Istmo de Panamá por los chilenos.

VIEYTES, Gabino (1867) Conferencia dada en la "Sociedad de Amigos del País", el 29 de mayo de 1869, basada fundamentalmente en la *"Gaceta Ministerial de Chile"* y en entrevistas a un oficial chileno que hizo su campaña en calidad de alférez de Artillería, don Francisco Xavier Fierro y Calvo, fallecido en Santiago el 25 de Mayo de 1867. Datos sobre el crucero de la *Rosa de Los Andes* obtenidos por Benjamín Vicuña Mackenna.