

# EN BUSQUEDA DE LA VERDAD SOBRE EL GUARDIAMARINA ALEXANDER CAMPBELL DE LA FRAGATA *WAGER*

**JORGE SEPÚLVEDA ORTIZ**  
ACADÉMICO HONORARIO

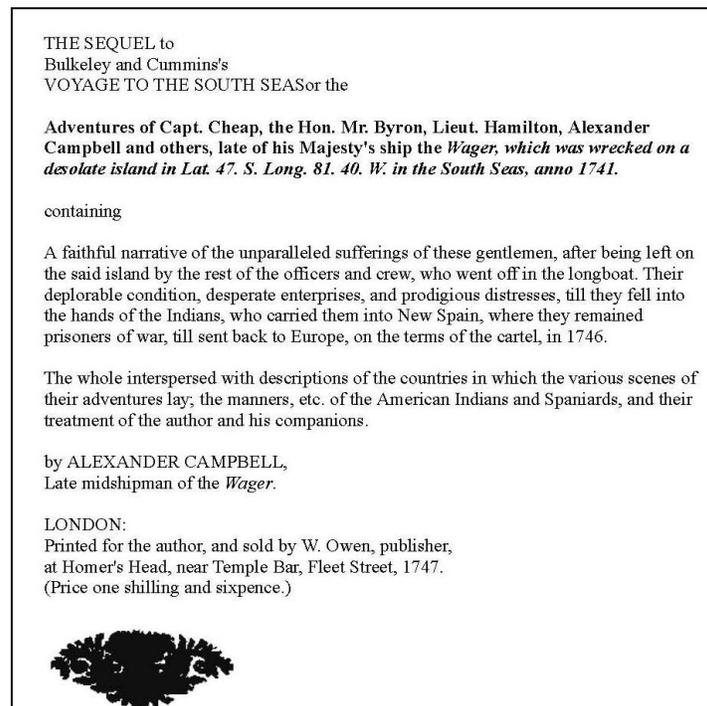
## **Introducción**

Buscando más antecedentes sobre el naufragio de la fragata *Wager*, encontré en Internet una página web sobre el tema, presentado por Duncan Campbell, de Olmué, Chile. Esta página web, después de una interesante introducción, presenta el libro escrito por el guardiamarina Alexander Campbell, lo que me hizo volver a analizar nuevamente lo ya conocido. He vuelto a leer con atención el libro publicado en 1768, *El naufragio de la fragata Wager*, escrito por el Honorable John Byron –guardiamarina en esa época– y miembro de la dotación en el año 1741, año en que sucedió el naufragio en el archipiélago Guayaneco, y lo he comparado, gracias a Duncan Campbell –según él, no le consta ser descendiente de Alexander–, con lo publicado por otro miembro de la dotación, el guardiamarina Alexander Campbell, en el año 1747. Campbell, natural de Escocia y nacido en 1724, se había embarcado como guardiamarina de la Armada inglesa a la edad de 16 años. Byron era un año mayor que Campbell.



La fragata *Wager* en el gran océano austral. Geoff Hunt, 1741

El libro escrito por Byron fue publicado en 1768, es decir, 21 años más tarde que el libro de Campbell, y 27 años después del naufragio. Es de presumir que Byron –habiendo transcurrido casi tres décadas, siete años antes de ascender a contraalmirante, en 1775, y diez años antes de llegar al grado de vicealmirante, en 1778–, se haya basado en parte en la publicación de Campbell, pero no con el detalle de los problemas causados por la actitud del capitán David Cheap.



Portada del libro de Alexander Campbell

Debido a diferencias personales de Campbell con el capitán Cheap, comandante del buque naufragado, el guardiamarina, cuando ya llevaba algún tiempo en Santiago de Chile, decidió vivir separado del resto –Cheap, Hamilton y Byron–, regresando a su Patria usando una ruta diferente.

El libro, que fue dedicado al contraalmirante John Bing RN, no sólo relata las aventuras vivida por los náufragos, sino que es una defensa de su propio comportamiento ante las acusaciones que hizo el capitán Cheap, en contra de Campbell.

Siendo el relato narrado por Byron el más difundido y, por lo tanto, más leído, me he permitido mencionar una síntesis de esta aventura publicada por Campbell, seis años después del naufragio.

## **El naufragio**

El HMS *Wager* había sido un buque mercante, adquirido por la Armada inglesa para ser usado como transporte logístico, y dotado de algún armamento. Transportaba, al momento del naufragio, una gran cantidad de enfermos de la flota de Anson e infantes de marina –142, superando en número a la tripulación del buque que era de 106–, además de víveres para los otros buques, armamento y municiones.

David Cheap era su tercer capitán desde que salieron de Inglaterra, pero había estado enfermo durante la mayor parte del viaje. Permanecía bajo cubierta, enfermo en su camarote, cuando el barco averiado por el mal tiempo perdió de vista al resto de la flota del comodoro Anson. Después de ser informado de que se encontraban alejados de la costa, dio órdenes para dirigirse al primer punto de encuentro, a la isla costera de “Nuestra Señora del Socorro” (isla Guamblín).

Robert Baynes, su segundo, y John Bulkeley, el oficial artillero, le informaron que por ser demasiado peligroso acercarse a esta isla, con la costa a sotavento, con un buque en mal estado y con sólo 12 hombres aptos para el servicio, sugiriéndole que deberían dirigirse hacia el segundo punto de encuentro con la flota, las islas Juan Fernández, en océano abierto. La sugerencia de sus oficiales era la correcta, pues los vientos predominantes en esa época del año son del norte al weste, provocando a un velero abatimiento hacia la costa y, debido al período de mal tiempo que habían soportado, su situación estimada no debe

haber sido muy exacta. La isla Guamblín se encuentra a menos de 20 millas de una costa llena de rompientes. El capitán Cheap hizo caso omiso de la sugerencia de sus oficiales.

El 13 de mayo de 1741, el carpintero John Cummins informó que había avistado tierra hacia el weste. Esto pareció ilógico, ya que si navegaban en dirección general norte, el continente estaba al este y, como no tenían cartas adecuadas, el informe fue ignorado. Pronto iban a comprobar que, por el abatimiento experimentado, habían ingresado y estaban navegando en una gran bahía con una península que bloqueaba su avance hacia el norte.

Efectivamente, se encontraban en el golfo de Penas. Después de varios intentos – pues contaban, como ya se ha dicho, con sólo 12 tripulantes aptos para las maniobras de las velas– para tratar de virar con el propósito de sobrepasar el cabo Raper y continuar hacia el norte, el buque fue alcanzado por una gran ola que hizo caer de una escalera al capitán Cheap, quién se dislocó un hombro. El cirujano Walter Elliot le dio opio para el dolor y lo dejaron dormido bajo cubierta. En lugar de tomar el mando, el teniente Baynes tomó una botella con alcohol y desapareció a continuación.

Azotada por la tormenta, la nave se estrelló en unas rocas a las 04:00 horas. En las horas siguientes el buque fue dando bandazos de una roca a otra y luego, justo antes de hundirse, quedó completamente varada en la costa norte del archipiélago Guayaneco, en el golfo de Penas.

La disciplina a bordo se perdió, mientras la tripulación se ayudaba a sí misma con alcohol y armas.



En tierra, Cheap se encontraba armado con pistolas en todo momento. El 10 de junio, tomó una apresurada y errónea decisión al dispararle al guardiamarina Cozens, quien se encontraba bebido.

Su negativa a permitir que el médico tratase a Cozens, significó que la víctima estuvo agonizando con gran sufrimiento varios días antes de morir. Esta actitud, trajo como consecuencia que la mayoría de sus restantes partidarios rechazaran su actitud.

Cien tripulantes sobrevivían en la playa con los reducidos y racionados víveres rescatados del naufragio. La situación de los náufragos era precaria porque no tenían medios para protegerse contra la inclemencia del invierno. La única esperanza probable de salvación, era una lancha de 38 pies (11,58 metros), un cúter de 30 pies (9,14 metros) y dos pequeños botes.

El carpintero Cummins alargó la lancha hasta los 50 pies (15,24 metros) y añadió una cubierta, de modo que la mayoría, aunque no todos, podrían ir a bordo. Mientras acondicionaban las embarcaciones, los náufragos argumentaban acerca de a dónde dirigirse, al mismo tiempo que ponían en marcha un lento movimiento de insurrección.

Cheap insistió en navegar al norte, a la deshabitada isla Nuestra Señora del Socorro, en la esperanza de encontrar a Anson esperándoles allí. Valdivia se encontraba a 600 millas al norte, pero como ciudad española, no encontrarían auxilio en ella.

Bulkeley leyó el relato de Narborough de su paso por el estrecho de Magallanes, a 400 millas más al sur; concluyeron que esa era su única opción viable, ya que entonces podrían navegar al norte, hacia Brasil. Firmó, junto a otros 45 tripulantes, un documento de acuerdo con ese plan.

Cheap, actuando ahora a través de su contador, Thomas Harvey, trató de obtener el apoyo para dirigirse al norte con los no comprometidos, sobornándolos con licor, que aún tenía bajo su control. Bulkeley le ofreció a Cheap un mando limitado si estaba de acuerdo en navegar hacia el sur y, por la actitud de éste, pareció que por lo menos no lo rechazaba.

El 9 de octubre de 1741, cuando la chalupa modificada estaba lista, Cheap aún no se había comprometido, por lo que Bulkeley lo arrestó bajo la acusación de asesinato del guardiamarina Cozens.

Cuatro días después, el recién bautizado *Speedwell*, ahora configurado como una goleta, navegó hacia el sur con 59 hombres a bordo, bajo el mando nominal del teniente Baynes, seguido por el cutter, con 12 hombres, una barcaza (chalana) con 10 tripulantes y otro pequeño bote, con Cheap, el teniente Hamilton y el cirujano Elliot. Al parecer Bulkeley y los otros, tenían la intención de que Cheap fuese abandonado a su suerte en el bote más pequeño y probablemente más lento.

Alrededor de una docena de hombres habían huido del campamento para evitar el castigo severo con que a menudo Cheap condenaba y se quedaron en la isla.

Sin embargo, después de haber avanzado solamente una corta distancia en dos días, una vela del cutter se rompió y los hombres de la barcaza (chalana) fueron enviados para obtener lona del campamento. Al regresar, ellos optaron por seguir con el capitán Cheap.

Las embarcaciones más grandes, el *Speedwell* y el cutter, una vez más tomaron rumbo al sur; sólo perdieron al cutter unos pocos días después, en un vendaval. No había sitio en el *Speedwell* y 10 hombres, supuestamente voluntarios, fueron desembarcados en tierra.

Sin ningún tipo de embarcación pequeña de apoyo, la única manera de llegar a tierra en busca de comida era nadar en el agua casi helada y pronto, los que estaban demasiado débiles o los que no sabían nadar, comenzaron a morir. Con disputas relativas a la navegación, las fuertes corrientes marinas, la lluvia y la niebla, les tomó un mes llegar al Atlántico y aún estaban lejos de estar a salvo. El *Speedwell* llegó cerca de la costa el 14 de enero de 1742, en los 38°40' S en la bahía Freshwater, en lo que hoy es Mar del Plata.

Aquellos que nadaron hasta la costa, encontraron agua dulce y focas. Ocho de ellos quedaron consternados al ver al *Speedwell* partir sin ellos y, más tarde, acusaron a Bulkeley de abandonarles para ahorrar víveres.

Bulkeley, Baynes y 31 hombres que quedaban, navegaron hacia el norte, alcanzando las aguas portuguesas de Río Grande el 28 de enero. Tres hombres más, murieron durante el viaje. Finalmente, algunos de los naufragos regresaron a Inglaterra, cada uno siguiendo la ruta que pudo.

Los ocho hombres abandonados permanecieron un mes comiendo carne de foca, hasta que decidieron ir a Buenos Aires, a unos 480 kilómetros más al norte. Se quedaron sin comida y agua, y se vieron obligados a regresar.

Isaac Morris y otros tres, que se encontraban en busca de alimentos, al retornar al campamento encontraron a dos hombres muertos por apuñalamiento y otros dos desaparecidos. El grupo abandonado en Freshwater había quedado reducido a cuatro.

Se habían acabado los pedernales para las armas de fuego y el fuego del campamento se apagó. Con pocas provisiones, después de un tercer intento fallido de dirigirse a Buenos Aires, fueron capturados por los indios, que los vendieron como esclavos, de un grupo indígena a otro. A finales de 1743, un comerciante inglés que vivía en Buenos Aires pagó por la liberación de tres de ellos; el cuarto, mulato, fue conservado por los indios. En Buenos Aires, los españoles encarcelaron a Morris y sus acompañantes. A principios de 1745 fueron llevados como prisioneros de guerra a bordo del *Asia*, antiguo buque insignia del almirante español Pizarro.

### **Desplazamiento hacia el norte**

Mientras tanto, el capitán Cheap había regresado a la isla Wager con un grupo de 19 hombres, después de que algunos miembros de la tripulación se reincorporasen al campamento, entre ellos el cirujano Walter Elliot y el teniente de la Infantería de Marina Thomas Hamilton, que habían quedado a la deriva con él, y los guardiamarinas John Byron y Alexander Campbell, que habían estado en la barcaza.

Hicieron varios intentos de avanzar hacia el norte bordeando la península Tres Montes, bogando hacia la costa, siendo castigados por las continuas lluvias, vientos y olas que amenazaban los botes. A veces eran capaces de llegar a tierra, aunque a menudo tenían que dormir en las embarcaciones.

Una noche, mientras estaban en la costa, uno de los botes anclados volcó y fue arrastrado por el mar con sus dos guardias: uno de ellos fue capaz de llegar a tierra, pero el otro se ahogó. Desde ese momento era imposible que todos cupiesen en el bote que les quedaba, y cuatro infantes de marina fueron dejados en tierra con fusiles para valerse por sí mismos. Sin embargo, el viento les impidió franquear el cabo Raper.

A principios de febrero de 1742, al producirse una nueva muerte, el grupo quedó reducido sólo a 13.

### **Extraño comportamiento del capitán Cheap.**

En el intertanto, se habían suscitado algunas diferencias entre el capitán con el teniente Hamilton y los guardiamarinas Byron y Campbell. Varios malos entendidos se habían suscitado desde Navidad.

El 12 de febrero, el teniente Hamilton estaba caminando por la playa y encontró varias piezas de carne en conserva arrastradas por el mar desde el lugar donde se encontraban los restos náufragos de la *Wager* y trajo algunas de ellas a Byron y a Campbell, que eran sus compañeros de rancho. Comenta Campbell:

*“[...] Posteriormente fuí con el señor Byron y recogimos varias piezas más. Esa misma noche le preguntamos al capitán por su sartén para derretir la manteca, con el propósito de preservarla para freir u otra necesidad. Cuando le llevamos la mitad de la manteca que habíamos encontrado, el capitán no quiso recibirla.”*

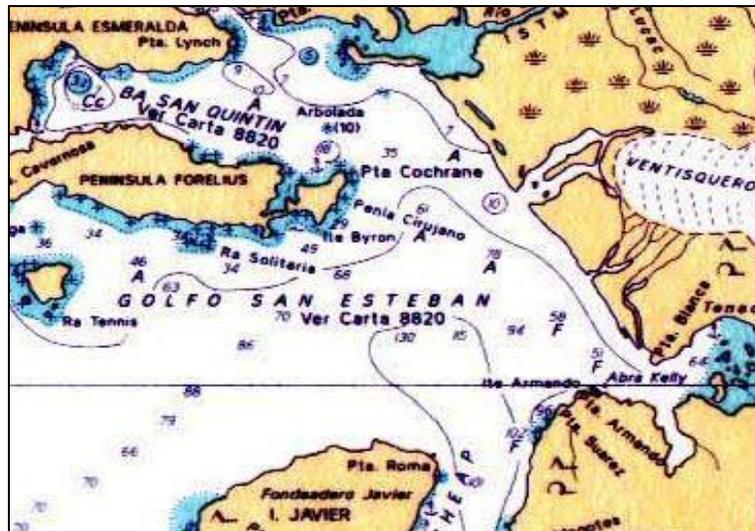
Algunas semanas más tarde, el 6 de marzo, se produjo una discusión entre el capitán y el teniente Hamilton, con respecto a la carne que había encontrado días atrás; la discusión alcanzó tal nivel, que el capitán amenazó con dejar al teniente en la isla. Después de lo sucedido no se dirigieron la palabra por largo tiempo. Campbell continúa en su exposición:

*“[...] Escuché que el personal comentaba que sería mejor irse y dejar al capitán abandonado, debido a su crueldad [...] Ese día me encontraba tendido en el río, y casi desvaneciéndome por falta de alimento, cuando el capitán sacó, delante de todos nosotros, un gran pedazo de carne de foca hervida, y él con el cirujano comieron de él, sin ofrecer ni una pizca a ninguno de nosotros, aunque sabía que el pobre marinero Bosman se estaba muriendo de inanición por no tener algo que comer [...]”*

El marinero Bosman, murió de inanición, poco después.

Al día siguiente, Campbell informó al capitán Cheap sobre lo que se murmuraba entre el personal y que probablemente Hamilton podría haber escuchado lo que ellos decían, si es que no hubiese estado dormido, encontrándose tan cerca de ellos como lo estaba Campbell. El capitán llamó al teniente Hamilton aparte y lo acusó de estar conspirando para tomar el mando de él.

Al estar empeorando rápidamente la salud de Elliot, éste hizo llamar al guardiamarina Campbell y le dijo que todo lo que tenía se lo dejaba a él; pero no teniendo papel ni tinta, lo único que podía dejarle era su reloj. Poco después falleció el cirujano Walter Elliot, el que fue enterrado en una península, que en la cartografía chilena se le conoce como península Cirujano.



Península Cirujano

Un aborigen, probablemente de la etnia chono, acordó guiar a los cuatro sobrevivientes –Cheap, Hamilton, Byron y Campbell– en canoa a la costa de la isla de Chiloé, a cambio de lo único que aún tenían, un arma de fuego.

Finalmente después de un penoso viaje, lograron llegar a Castro, donde fueron detenidos por los españoles. Los españoles los trataron bien, pues sabían que Anson había sido generoso con los prisioneros que había tomado y así les fue devuelta esa bondad.

Tanto el gobernador de Chiloé, José Victorino Martínez de Tineo, con residencia en Chacao, como la población de la isla les brindaron un muy buen trato. El intérprete del gobernador era de nacionalidad inglesa, nacido en Falmouth

En una oportunidad, el capitán Cheap obligó al guardiamarina Campbell a entregar su reloj a una persona en Chiloé. Ese reloj era de propiedad de Campbell, pues el cirujano Elliot se lo había regalado, tal como se mencionó anteriormente.

Habían transcurrido ocho meses de permanencia en Chiloé, cuando a mediados de diciembre de 1741, recaló el buque anual con suministros procedente de Perú, en el cual fueron conducidos a Valparaíso.

Después de un corto periodo detenidos en Valparaíso, Byron y Campbell fueron llevados a Santiago, donde el 24 de enero de 1743, fueron recibidos por el gobernador de Chile, José Antonio Manso de Velasco, quién los recibió cordialmente, enviando a los guardiamarinas Byron y Campbell a descansar a la residencia donde ya se encontraban el capitán Cheap y el teniente Hamilton. Se hallaban alojados en la casa de un ciudadano inglés, quién los trató en excelente forma durante los dos años que permanecieron con él.

El gobernador Manso de Velasco dispuso que su secretario invitara al guardiamarina Honorable Byron –que en futuro será el abuelo del poeta Lord Byron– y al guardiamarina Campbell, a una cena el día después de su llegada a Santiago. Se encontraba también el almirante Pizarro con algunos de sus oficiales. Ellos habían viajado por tierra desde Buenos Aires, para dirigirse a Lima, porque su flota, que había estado en persecución de la del comodoro Anson, no pudo cruzar el cabo de Hornos.

Como a la fecha se encontraban sin dinero y necesitaban adquirir ropa, uno de los oficiales españoles les ofreció dinero contra un pagaré para ser hecho efectivo por el cónsul inglés en Lisboa. Los cuatro náufragos redactaron y firmaron un documento para el cónsul y ser dirigido al *Lord Commissioner* de la Armada de su Majestad Británica.

Cuando el capitán Cheap recibió el dinero, que eran 600 dolares, entregó al teniente Hamilton y al guardiamarina Byron 150 dólares a cada uno; pero al guardiamarina Campbell sólo le entregó 80. Ello provocó una discusión entre Campbell y Cheap. Campbell argumentó que había firmado el pagaré, al igual que el resto, y que se encontraba tan necesitado como ellos. El capitán Cheap obstinadamente se rehusó a entregarle el resto, es decir 70 dólares, para completar los 150 dólares que correspondían a cada uno. Ello fue causa de una mayor enemistad entre el capitán Cheap y el guardiamarina Campbell, que se incrementó por otro suceso de la misma naturaleza.

Durante la estadía en Santiago de Chile, Campbell se convirtió a la religión católica.

Cuando ya llevaban casi un año en Santiago, un señor llamado William Lindsey, quién había estado al servicio la Compañía “South Sea” en Buenos Aires, supo que en Santiago se encontraban cuatro prisioneros ingleses; les escribió informándoles que si necesitaban

dinero, él podía suministrarlos. Este dinero lo recibió el capitán y lo dividió entre él, Hamilton y Byron. Cuando Campbell solicitó su parte, Cheap le dio a entender que nada recibiría, y no reaccionó al serle representado que la intención de Mr. Lindsey era ayudar a todos por igual, sin ninguna preferencia. Dice Campbell en su libro:

*“¡Seguramente nadie, sino que sólo el capitán Cheap, habría actuado así!*

*Él debería haberme tratado de otra manera, al menos por compasión a un hombre en circunstancias de tanta necesidad en las que me encontraba, no teniendo ropa para protegerme del frío. Pero, ¿cuán más grande era la obligación que él tenía para con mi persona, cuando, según él había admitido más de una o dos veces, que se encontraba en deuda conmigo, por la preservación de su vida?*

*En resumen, me sentí tan mal tratado que dejé la casa donde residíamos y tome otro alojamiento.”*

Cuando llevaban casi 18 meses en Santiago, supieron del acuerdo de intercambio de prisioneros acordado por Inglaterra y España; el gobernador les comunicó que podrían regresar a Europa en el primer buque que zarpara con ese destino. Cerca de seis meses más tarde, un buque francés recaló en Valparaíso y pronto estarían zarpando de regreso a Europa.

El capitán Cheap, Hamilton y Byron se embarcaron en el buque francés; pero, debido a las diferencias habidas entre Cheap y Campbell, y el no haber hablado entre ellos, hizo que el guardiamarina Campbell decidiera no volver en el mismo buque con la persona que tan mal le había tratado.

Por otra parte, el almirante Pizarro había ofrecido llevarlos a Europa en un buque de su escuadra, el *Asia*, que se encontraba en Buenos Aires, agregando que estarían en Europa antes que el buque francés. Campbell aceptó dicho ofrecimiento.

El 20 de enero, Campbell, acompañado de cuatro oficiales españoles, inició su viaje por tierra a Buenos Aires. En Montevideo, se unió al almirante Pizarro, en el *Asia*, encontrando a Isaac Morris y los dos marineros que habían quedado abandonados en la bahía Freshwater.

En enero del año siguiente, 1746, recalaron al puerto de Corcubion, cerca del cabo Finisterre, en Galicia, donde tuvieron que esperar 20 días para continuar a El Ferrol.

Campbell fue llevado a Madrid, donde fue interrogado sobre el viaje del comodoro Anson. Su respuesta fue muy general, agregando que era muy subalterno para tener más conocimiento y que sólo estaba para cumplir órdenes de sus superiores. Cuando ellos le ofrecieron ingresar a su servicio, Campbell comenta que: “*Rehusé de plano, diciéndoles que prefería ser un marinero común al servicio de mi propio Rey, que ser oficial bajo otro.*”

Cheap, aunque estaba decidido a presentar cargos de motín a aquellos que lo abandonaron en la goleta *Speedwell*, decidió no hacer acusación alguna, cuando se le sugirió que esas acusaciones podrían llevar a ser acusado a su vez, de asesinar al guardiamarina Cozens.

La situación así planteada, fue más fácil para la la toma de decisión del Almirantazgo. Ninguno de los testigos se dió cuenta de que lo sucedido “*después*” del naufragio, no era materia que fuera parte del procedimiento de la Corte Marcial. Tal como se mencionó anteriormente, la reglamentación del Almirantazgo establecía que los salarios se suspendían después de un accidente, así que la mayoría no consideraban ya al capitán Cheap como autoridad.

Cuando todos los principales protagonistas estaban ya de vuelta en Inglaterra, se fijó el inicio para su Corte Marcial el 15 de abril de 1746, presidido por el vicealmirante James Steuart.

Campbell, que aun se encontraba en España, fue puesto en libertad y autorizado para dirigirse a Lisboa donde se embarcó en el HMS *Edinburgh* con destino a Plymouth y luego a Portsmouth. De ahí viajó a Londres, donde llegó a comienzos de mayo de 1746 –más de 15 días después del inicio del juicio en la Corte Marcial–, presentándose al Almirantazgo. Ahí conversó con Mr. Corbet, secretario del Almirantazgo, y tuvo conocimiento que el capitán Cheap había informado, falsamente, que Campbell se encontraba al servicio de España.

Las acusaciones de la corte sólo examinaron la pérdida del HMS *Wager*, en las que Baynes, nominalmente al mando en el momento, fue absuelto de culpa, pero reprendido por omisión del deber.

El capitán Cheap fue ascendido al distinguido rango de *post captain* y se le dio el mando de un buque de 40 cañones, el *Lark*. (Véase Apéndice)

El guardiamarina Byron fue promovido al grado de *master and commander* y nombrado comandante del *Syren*, un buque de 20 cañones. (Véase Apéndice)

Inmediatamente al regreso del teniente Hamilton, el 8 de mayo de 1746, fue ascendido al grado de capitán en el ejército.

A pesar de su probada lealtad al capitán Cheap, el guardiamarina Campbell fue separado del servicio de la Armada inglesa. Debemos recordar que Campbell había llegado a Londres sólo a comienzos de mayo, no estando presente durante las acusaciones de Cheap durante el juicio.

Con respecto a los oficiales que efectivamente se amotinaron:

A Robert Baynes, el ex segundo en el mando de la *Wager*, se le sancionó con no volver al servicio a flote. En cambio, asumió un puesto en tierra dirigiendo un centro de abastecimientos naval en Norfolk. Permaneció en este puesto hasta su muerte en 1758.

Al oficial artillero, John Bulkley, se le ofreció el mando del cutter *Royal George*, puesto que declinó, argumentando que era muy pequeño para operar en alta mar. El hundimiento del buque en el golfo de Biscaya, con la pérdida de toda su dotación, le dio la razón.

Las disputas sobre lo que pasó después del naufragio salieron a la luz, ya que Bulkeley y Cummins, Campbell, Morris, Young y, más tarde, Byron, publicaron sus propios relatos. El último de los cuales fue el único que de alguna manera defendió el comportamiento del ya fallecido capitán Cheap y el que es más conocido, al ser publicado 27 años después del naufragio, cuando ya era parte del Alto Mando de la Real Armada.

De los 248 hombres, entre enfermos de la flota y tripulación de la *Wager*, sólo 29 miembros de la tripulación, además de siete infantes de marina, regresaron a Inglaterra.

En 1747, ya dado de baja de la Armada el año anterior por haber adoptado la religión católica y por las acusaciones del capitán Cheap, Alexander Campbell ingresó al Ejército español, con el grado de teniente de infantería, junto con otros ingleses e irlandeses.

Se debe tener presente que en España existía un regimiento de irlandeses al servicio de la corona española. Juan Mackenna, prócer de la independencia chilena perteneció a dicho cuerpo. Asimismo, Ambrosio O'Higgins y Tomás O'Higgins estuvieron al servicio del rey de España. Cuando Campbell estuvo en Montevideo para embarcarse de regreso a Europa, fue invitado a cenar con oficiales, entre los cuales se encontraban dos capitanes irlandeses, un capitán escocés y un teniente inglés, todos pertenecientes a la flota del almirante Pizarro.

Desde 1751 hasta 1762, Campbell estuvo destinado en el Virreinato de Perú. Fue capitán de infantería en Chile. En el año 1766 asumió como corregidor de Chillán, falleciendo como teniente coronel el 28 de marzo de 1771, a la edad de 47 años.

### **Extrañas actitudes del capitán Cheap y su actitud negativa en contra del guardiamarina Alexander Campbell RN, que llevaron a su separación del servicio de la Armada.**

Según se deduce de lo expresado por Campbell en su libro, el capitán David Cheap le manifestó su animadversión después del naufragio, rechazo que se expresó de diversas maneras hasta su llegada a Londres.

Después de la pérdida de su buque, el capitán Cheap comenzó a actuar con gran desconfianza, que lo llevo a cometer algunos hechos reñidos con su rol como líder. Talvez, el hecho de haber perdido su buque y el temor a una Corte Marcial, lo hizo actuar de una manera extraña, tratando de congraciarse con quiénes podrían ayudarle en el futuro.

1. Rechazó las sugerencias de dos de sus oficiales de alejarse de la costa, debido al mal estado del buque, las malas condiciones de tiempo y la escasa tripulación, sólo 12, en capacidad para actuar en la maniobra de velas. Ello llevó al naufragio. Cheap, porfiadamente, pretendía llegar a la isla Guamblin o de Nuestra Señora del Socorro, como se le conocía en la época.

2. Disparó sobre un guardiamarina, en una decisión apresurada y sin causa justificada, dejándole agonizar sin atención médica hasta su muerte. (Lo mencionan Byron y Campbell)

3. Amenazó sin razón, con dejar abandonado en una isla al teniente Hamilton. (Lo menciona Campbell)

4. Acusó, sin razón, al teniente Hamilton de tratar de quitarle el mando. (Lo menciona Campbell)

5. Falta de sentido de liderazgo y caridad con sus subordinados, al comer delante de gente hambrienta sin compartir comida. El marinero Juan Bosman clamaba por comer algo (Lo menciona Campbell y Byron).

Byron agrega: “[...] como yo llevaba en mis bolsillos cinco o seis mariscos secos, de tiempo en tiempo le echaba uno en la boca [...] la muerte vino a hacerlo descansar [...]” (Valenzuela 1901, pp. 81)

6. Arbitrariamente, dispuso que el guardiamarina Campbell hiciera entrega de un reloj de su propiedad a una persona en Chiloé. Como se recordará, el reloj había sido una donación del cirujano Walter Elliot.

7. En dos ocasiones, ya en Santiago, el capitán Cheap discriminó al guardiamarina Campbell en el reparto de dinero que había sido ofrecido a los cuatro sobrevivientes y que, al menos en el primer caso, todos habían firmado un documento.

8. Estando en Santiago, Campbell abandonó la confesión protestante y abrazó la Iglesia Católica Romana. Cheap sospechaba que Campbell iba a contraer matrimonio con una dama española (¿criolla chilena?), lo que se encontraba contra los reglamentos de la Armada inglesa de la época.

9. Llama la atención que, de los seis oficiales sobrevivientes del naufragio de la fragata *Wager*, incluido el capitán Cheap, sólo se haya sancionado al más joven de ellos. Dos de ellos, Robert Baynes y John Buckley, que efectivamente dirigieron la sublevación o motín, no fueron sancionados.

## **Comentario final**

Creo conveniente sugerir que a algún accidente hidrográfico hoy sin topónimo, del área del golfo de Penas, debiera colocársele el nombre del guardiamarina Alexander Campbell, como existen otros con los nombre de Byron, Capitán Cheap, Cirujano e isla Wager.

Campbell pasó por los mismos sufrimientos que ellos, soportándolos con fortaleza, valentía y lealtad, a pesar de su juventud. Por razones que no me atrevo a calificar, su historia fue poco difundida en su época, en cambio si lo fue el libro de Byron.

## APÉNDICE

1. *Gentleman's Magazine*, under date June, 1744, the following notice:

*"Admiralty Office, June 12. His Majesty's Consul-General at Lisbon has received a letter, dated the 14th Feb., 1743, from Captain David Cheap, late Commander of his Majesty's ship the 'Wager', lost away in the South Seas in May, 1741, advising of his being in good health at Santiago in Chili, together with Lieut. Thomas Hamilton of Colonel Lowther's regiment of marines, and two midshipmen, one of whom is Mr. Biron, brother to Lord Biron; and that they met with very honourable treatment from the President of Chili.*

Comentario: El nombre de Campbell ya era ignorado en 1744.

2.- *Post-captain* era una antigua forma para distinguir el grado de *captain* –capitán de navío– en la Armada Británica por su rango, de los oficiales al mando de un buque de guerra, a los cuales se les trataba con el título de *captain*, sin considerar el grado efectivo que poseían. Cuando un oficial era promovido a *post-captain*, los siguientes ascensos eran estrictamente por antigüedad y eventualmente podrían llegar al grado de almirante.

3. El termino *master and commander* se originó en el siglo XVIII, para describir a un oficial naval que mandaba un buque de guerra, que en la práctica se refería a buques pequeños de no más de 20 cañones. La Armada Británica acortó el termino *master and commander* a *commander* en 1794. En la Armada Británica de la época, un oficial podía tener el rango pero no un mando a flote.

## BIBLIOGRAFÍA

BYRON, John (1955) *El naufragio de la fragata 'Wager'*. Colección Historia y Documentos, 162 pp, Editorial Zigzag, Santiago de Chile

CAMPBELL, Alexander (1747) *The sequel to Bulkeley and Cummins's voyage to the South-Seas: or, The adventures of Capt. Cheap, the Hon. Mr. Byron, Lieut. Hamilton, Alexander Campbell and others, late of His Majesty's ship the 'Wager', which was wreck'd on a desolate island in Lat. 47. S. Long. 81. 40. W. in the South-Seas, Anno 1741.* Printed for the author, and sold by W. Owen, Publisher, at Homer's Head, near Temple Bar, Fleet Street. (Price one shilling and sixpence)

CAMPBELL, Duncan (-) Olmué, Chile. Internet <http://patlibros.org/mac/> mayo 2007

MEDINA, José Toribio (1906) *Diccionario Biográfico Colonial de Chile*. Imprenta Elzeviriana, Santiago de Chile

VALENZUELA, José (1901) *Traducción del relato del comodoro John Byron RN, sobre el naufragio de la fragata 'Wager'*. Imprenta Cervantes, Bandera 50, Santiago de Chile

WIKIPEDIA (-) Wager Mutiny Internet [http://en.wikipedia.org/wiki/HMS\\_Wager\\_\(1739\)](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Wager_(1739))

Imágenes obtenidas de la Web