

# PRESENCIA DEL CRUCERO “ESMERALDA” EN PANAMÁ\*

Carlos Tromben\*\*

*Un continente en la encrucijada. Nuestra América en transformación*, de Ricardo A. Dello Buono y Marco A. Gandásegui, h., (editores), coedición del CELA y la Consejería en Proyectos (PCS) que se presentó en el encuentro “José Martí” y el pensamiento de unidad latinoamericana, efectuado en la Universidad de Panamá del 3 al 5 de julio de 2007.

## Introducción

El 10 de abril de 1885 el crucero *Esmeralda* zarpó de Valparaíso en demanda de Panamá. Después de reabastecerse en Callao, llegó a su destino el 28 del mismo mes donde cumplió una misión poco difundida en nuestra historia naval.<sup>1</sup>

No se han encontrado antecedentes concretos sobre los orígenes de la misión que debió cumplir, excepto lo escrito por su comandante el capitán de navío Juan Esteban López Lermada. Dice en un libro de recuerdos sobre la guerra del Pacífico<sup>2</sup> que fue llamado a presentarse ante el presidente de la República Domingo Santa María González. En el despacho presidencial se encontraba el ministro de Relaciones Exteriores Luis Aldunate quien le dijo que “el gobierno ha tenido sus razones para fijarse precisamente en usted para el desempeño de la delicada comisión que le he comunicado y que

\*Traducción al español del artículo tomado de la revista *International Journal of Naval History*, aparecida en internet:

[ijnhline.org/.../article\\_tromben\\_spanish\\_esmeralda.doc.htm](http://ijnhline.org/.../article_tromben_spanish_esmeralda.doc.htm)

\*\*Capitán de navío (r) de la Armada chilena.

se le va a encomendar” con lo cual fue prácticamente reincorporado al servicio activo después de haber sido relevado del mando del blindado *Blanco Encalada* durante la guerra del Pacífico que había terminado pocos años antes. López no dice en qué consistía la misión encomendada ni narra cómo la cumplió, tal vez porque su libro está dedicado a explicar solamente su actuación en dicho conflicto. Otro personaje de la época que se ha referido a estos acontecimientos es el capitán de fragata Alberto Silva Palma<sup>3</sup> que más tarde alcanzó el grado de contraalmirante.

Benjamín Vicuña Mackenna en un artículo sobre la isla de Pascua, que no había sido incorporada aún, se refiere a la rivalidad entre Chile y Estados Unidos. Dice que el puerto de Panamá fue ocupado “hace pocos días por una división de la armada de la Federación del Norte”. Se pregunta si la continua expansión estadounidense se detendrá en ese punto. Se contesta a sí mismo expresando: “no lo sabemos a punto fijo, pero no ha dejado de ser por esto un hecho previsor y laudable de que junto a los capotes grises de los soldados de la Unión hayan aparecido (como en Chimbote) en la ciudad de Panamá las chaquetas azules de nuestros marinos de la *Esmeralda* si más no sea como una muda protesta”. Estas aseveraciones, por su poca claridad y alusiones tangenciales y la oscuridad que ha rodeado a este asunto, merecen una investigación más profunda.

### **Las relaciones internacionales de Chile en la época**

William Sater se ha referido extensamente a las relaciones entre su país y el nuestro en un libro que lleva el sugestivo título *Chile y Estados Unidos. Imperios en conflicto*.<sup>5</sup> En el capítulo correspondiente al período que nos interesa, dice que Chile emergió de la guerra del Pacífico como una potencial amenaza para Estados Unidos. En el congreso de este país se decía periódicamente que los tres blindados chilenos (*Blanco*, *Cochrane* y *Huáscar*) podían hundir con facilidad a los buques con casco de madera de la Armada estadounidense. Terminada la guerra, se había sumado a los citados buques el crucero protegido *Esmeralda*, de buena potencia de fuego e impresionante velocidad. Una publicación estadounidense citada por Sater decía, en agosto de 1885, poco después de los

sucesos de Panamá, que este último “puede destruir nuestra Armada completa, buque por buque, y no ser tocado nunca”. En esa época se desempeñó como comandante de buque en el Pacífico sudamericano el capitán de navío Alfred Mahan. De sus experiencias, lecturas y análisis saldría más tarde su libro *La influencia del poder naval en la historia*, una obra de gran trascendencia sobre el tema. Dice Sater: “La nueva doctrina naval de Alfred Thayer Mahan reforzó las lecciones de la guerra del Pacífico. Estados Unidos construyó una gran flota, tal vez por inspiración del ejemplo de Chile”.<sup>6</sup>

Emilio Meneses Ciuffardi coincide a grandes rasgos sobre la ya citada percepción estadounidense sobre la capacidad naval chilena al final de la guerra del Pacífico y de la frustración de ese país por no haber podido impedir que el nuestro impusiese sus términos a Perú y Bolivia al final de ese conflicto.<sup>7</sup>

Muchos autores, incluyendo los citados, se han referido al hecho de que Estados Unidos tuvo, en general, una mayor simpatía por Perú y Bolivia en el conflicto aludido. Sus acciones como mediador, esperando impedir las pérdidas territoriales peruanas, no tuvieron resultados. Posteriormente, el gobierno provisional de García Calderón ofreció ceder una base en Chimbote para Estados Unidos. El contraalmirante Patricio Lynch, Comandante en Jefe de las Fuerzas chilenas que ocupaban parcialmente Perú se impuso de los entendimientos entre el gobernante peruano y la diplomacia estadounidense y dispuso que el blindado *Blanco Encalada* ocupara Chimbote con fuerzas de Infantería de Marina frustrando igual propósito de la fragata estadounidense *Pensacola* en diciembre de 1881. La crisis de Panamá ocurrió cuatro años después cuando el crucero *Esmeralda* ya estaba incorporado a la Escuadra.

Revisando las Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile de 1885 y 1886, nada se dice del viaje del *Esmeralda*. En la parte concerniente a las relaciones con Colombia se describen los movimientos revolucionarios en varios de sus estados confederados y se resumen los sucesos con el siguiente párrafo “Contribuyó a la pacificación de este Estado la presencia de tropas norteamericanas desembarcadas en los puertos de Colón y Panamá para proteger, según se dijo, el libre tráfico del ferrocarril intercontinental, conforme a la interpretación dada al artículo 35 del Tratado de 1846

que liga a Colombia con los Estados Unidos”.<sup>8</sup> Chile tenía en relaciones normales con ministros en Colombia, Ecuador y Perú y cónsules en ciudad de Panamá, Buenaventura, Guayaquil y Callao. Llama la atención que en estos documentos no se haga ninguna alusión a las recaladas de este buque en dichos puertos.

Las Memorias consultadas dan cuenta de algunos asuntos pendientes con los tres países del Pacífico sur ya nombrados. Con Colombia, había preocupación por los chilenos que trabajaban en la construcción del Canal de Panamá y por la actitud de las autoridades de esa nación con relación al paso de pertrechos de guerra para los beligerantes durante la guerra del Pacífico. Chile deseaba que se reglamentase este asunto para el futuro. Con Ecuador, país de tradicionales buenas relaciones con Chile, se encontraba pendiente la crisis suscitada por apresamiento de la torpedera peruana *Alay* en aguas ecuatorianas durante el citado conflicto. Con Perú existían los problemas derivados del término de la guerra.

Mario Barros en su clásico libro<sup>9</sup> nada dice tampoco del viaje del crucero *Esmeralda*.

### **La crisis del istmo de Panamá**

Panamá era uno de los estados que formaban parte de la República Federativa de Colombia. Geográficamente distante de Bogotá y muy aislado, era alcanzable solamente por mar. Desde el período colonial gozaba de cierta autonomía y era un importante punto de tránsito para la producción de plata y oro del virreinato de Perú y para el comercio con Europa. Ya en el período republicano, las caravanas de mulas que cruzaban el istmo habían sido reemplazadas por una vía férrea levantada por capitales estadounidenses. Ella permitía un más rápido transbordo de pasajeros y carga entre los dos océanos. En la época que nos interesa, una compañía francesa intentaba construir un canal transoceánico a través del istmo, utilizando la experiencia del canal de Suez. En Estados Unidos se miraba con preocupación la influencia que ganaría Francia en América, que era además una potencia en plena expansión colonial en varias partes del mundo. En el país norteamericano había quienes pensaban que se debía invertir recursos financieros en construir un paso interoceánico a través de Nicaragua.

En esa época, Chile era uno de los pocos países sudamericanos que gozaba de estabilidad política. Perú se encontraba sumido en una larga guerra civil. En Bolivia y Ecuador había también inestabilidad. Colombia era un caso especial. Hubo movimientos revolucionarios en varias áreas de la confederación. En el Estado de Panamá, el movimiento fue muy violento y con connotaciones separatistas, estimuladas por los intereses franceses y estadounidenses en juego.

Las convulsiones políticas en el istmo eran frecuentes. Reussner y Nicolás<sup>10</sup> afirman que entre 1850 (año en que se estableció el ferrocarril) y 1903 (en que se independizó Panamá) hubo cincuenta y tres movimientos revolucionarios contra las autoridades de Bogotá. ¡Un promedio de uno al año!

La rebelión de 1885 fue encabezada por Rafael Aizpurú en ciudad de Panamá (costa del Pacífico) el 16 de marzo. Los rebeldes aislaron el istmo de las autoridades centrales de Colombia. La ausencia de fuerzas leales al gobierno federal en Colón (costa del Caribe) desencadenó una rebelión en esa ciudad. El regreso de las tropas gubernamentales hizo que los rebeldes incendiaran esta última ciudad. Los sucesos en ambas localidades panameñas conmovieron a la opinión pública chilena. Sin duda que la perspectiva de una interrupción de las comunicaciones a través del istmo era preocupantes. Hemos seguido las noticias publicadas en el diario *La Unión* de Valparaíso durante 1885. Ese medio de prensa estaba recién creado. La fuente de éstas es una sección que el diario llamaba “Telegramas por el cable submarino vía Galverston”. Los telegramas se publicaban con fecha y lugar de origen en inglés y se entregaba además su traducción. Otra fuente de información eran extractos de editoriales o noticias publicados por los diarios de Panamá y Guayaquil, que llegaban en los buques que hacían el servicio de carga, pasajeros y correo a lo largo de la costa del Pacífico. Llama la atención la mala calidad del periodismo de la época. Las noticias se publican sin ninguna elaboración y sin relacionarlas con reacciones en el plano interno. Las informaciones eran insertadas en forma dispersa y sin presentar una evolución de los hechos.

A partir del 4 de abril, *La Unión* comienza a publicar cables en que se informa de los hechos acaecidos en el Estado de

Panamá. Muestra en forma fragmentaria los preparativos estadounidenses para intervenir. Un cable fechado el 31 de marzo dice “gran indignación ha causado en Colón y en ciudad de Panamá la actitud indolente de los buques de guerra surtos en Colón”. En otro, fechado en ciudad de Panamá el 2 de abril, puede leerse que “una comisión compuesta de residentes estadounidenses ha telegrafiado al Gobierno de Washington diciendo que sus intereses y vidas corren peligro y solicitan protección inmediata”. Otros cables dan cuenta de los movimientos de tropas y buques destinados a intervenir en la revolución y de las instrucciones para el comandante de la USS Galena estacionado en Colón. En los días siguientes se dan detalles del incendio de ese puerto y de la interrupción de las comunicaciones a través del istmo. En ese mismo período este diario conservador y por lo tanto, tenaz opositor del gobierno del liberal presidente Santa María, se refiere al rumor sobre intentos de Gran Bretaña por adquirir el crucero *Esmeralda* para enfrentar una crisis internacional con Rusia. El diario aprovecha la ocasión, el 9 de abril de 1885, para hacer comentarios sobre la mala calidad de este buque por su escaso blindaje, aunque le reconoce su buen andar. La crítica está orientada en contra del Presidente que ordenó su adquisición, ya que hay consenso de que esta unidad era de muy buena calidad.

*La Revista de Marina*<sup>11</sup> publicó más adelante el itinerario cumplido por este crucero que fue enviado a ciudad de Panamá para intervenir. Zarpó de Valparaíso el 10 de abril y llegó a su destino el día 29 después de haber recalado previamente en Callao. Estuvo en ciudad de Panamá hasta el 12 de mayo en que zarpó a Guayaquil. En este puerto ecuatoriano estuvo entre el 19 de mayo y el 3 de junio. El día 9 de ese mes llegó a Callao donde relevó a otras unidades chilenas que permanecían en ese puerto observando la situación interna peruana, afectada por una violenta guerra civil. Por su parte, *La Unión*, en su edición del 28 de abril, publica un informe del comandante del crucero *Esmeralda* fechado en Callao donde da cuenta de su viaje, del consumo de carbón y donde anuncia su “zarpe a Panamá a cumplir las órdenes que el Supremo Gobierno ha tenido a bien encomendarme, después de hacer carbón”. Tres días después *La Unión* critica al gobierno por el gasto que in-

volucró el viaje basándose en el consumo de carbón informado por el comandante López. Un cable fechado en Panamá que da cuenta de la llegada del crucero *Esmeralda* el 28 de marzo, dos días antes de que las partes, es decir los rebeldes y el gobierno federal colombiano, llegaran a un acuerdo de paz. El 5 de junio una noticia del cable dice que oficiales navales estadounidenses que formaron parte de la expedición a Panamá dijeron que el pueblo estaba deseoso que Estados Unidos hiciese permanente su posesión provisoria de Panamá. Agregaron que en las circunstancias actuales era imposible que el país permaneciese pacífico por más tiempo. Doce días después el diario da cuenta de la llegada del crucero a Callao el 10 de junio y del destierro del general ecuatoriano Eloi Alfaro que tomó parte en una revolución en Ecuador y en Colombia. Diez días después de esta información, publica un cable fechado en Washington en que se dice que Estados Unidos tendrá que intervenir nuevamente en Panamá. En el resto de los ejemplares de ese año *La Unión* no vuelve a publicar informes del viaje del crucero *Esmeralda* ni de las actividades desarrolladas en Panamá y en Guayaquil. Curiosamente, la *Revista de Marina* tampoco se refiere al tema, pese a que en esos años ubicaba muchos detalles de la actividad naval.

El 28 de mayo de 1885, *La Unión* reproduce un editorial sin fecha de *El Telégrafo de Guayaquil*. Uno de sus párrafos más importantes dice: “El buque chileno, desgraciadamente, llegó al istmo cuando el conflicto había desaparecido por completo, dejando en la oscuridad o para el porvenir la explicación de una importante incógnita, a saber, ¿las fuerzas norteamericanas procedieron arbitrariamente o con acuerdo del gobierno legal? Eso se sabrá en breve, no lo dudamos y eso mismo determinará la política de las demás naciones americanas, y especialmente Chile, a quien podemos considerar a la vanguardia, deben adoptar en previsión de las emergencias o probabilidades del porvenir”. Sin duda que la presencia del crucero chileno en el puerto ecuatoriano tiene directa relación con esta publicación.

Emilio Meneses<sup>12</sup>, citando fuentes estadounidenses y un informe del comandante López fechado en Callao el 9 de junio de 1885, nos entrega mayores antecedentes sobre el asunto. La reacción estadounidense se manifestó el 7 de abril cuan-

do llegó el *Shennandoah* a ciudad de Panamá y tres días después comenzaron a llegar otras unidades estadounidenses a Colón. El 27 de abril los infantes de marina estadounidenses desembarcaron en ciudad de Panamá. Al día siguiente llegaron tropas federales colombianas provenientes de Buenaventura. El 28 de abril, día del arribo del crucero *Esmeralda* a ese puerto, se iniciaron las conversaciones entre los rebeldes, el comandante de las fuerzas estadounidenses y los jefes de las fuerzas federales colombianas. Con ello la crisis se fue atenuando. El comandante López manifiesta su extrañeza porque las autoridades colombianas no se aproximaron a él. También informa que su buque fue objeto de numerosas visitas de oficiales estadounidenses preocupados por conocer detalles de sus características. Termina Meneses diciendo que “la visita del *Esmeralda* causó bastante curiosidad y preocupación a las autoridades navales de Estados Unidos y Francia en relación a los motivos que tenía Chile para enviar ese buque”. Más adelante dice: “El viaje..... no se tradujo en una intervención chilena a favor de los intereses colombianos, entre otros motivos porque ellos ya no corrían peligro, pero su presencia dejó claramente establecido cuál potencia disponía de la nave más poderosa, si las circunstancias lo requerían. La Armada de Chile estaba consciente de la utilidad del empleo político de los medios navales y el razonamiento que llevó al comandante López a no actuar precipitadamente indica un elaborado juicio político para evaluar la situación que encontró al llegar a Panamá. La meta de los marinos chilenos no era demostrar que podía físicamente imponerse a eventuales rivales, sino velar porque los intereses de Colombia estuviesen debidamente resguardados”.

Rodrigo Fuenzalida Bade nos da una versión algo diferente de los hechos.<sup>13</sup> Dice en la biografía del comandante López “Al tomar el mando de la *Esmeralda* (sic), el más poderoso buque en la costa del Pacífico en ese momento, López fue comisionado para dirigirse a Panamá y visitar Guayaquil y El Callao. Estados Unidos amenazaba la integridad de Colombia y podía bombardear Guayaquil si no se aceptaban ciertas exigencias. Como segundo llevó López al capitán Alfredo Marazzi que dominaba el idioma inglés.

A cien millas de la costa de Chile abrió López un sobre

cerrado con las instrucciones del Gobierno de Chile. Ellas decían: *Tiene Ud. carta blanca para hacer lo que quiera*”.

En 1885 durante la revolución de Aizpurú en Panamá y Prestán en Colón, fondeó en Panamá donde supo que Estados Unidos había tomado posesión de Colón y proyectaba apoderarse de Panamá, dirigir la política interna de Colombia y cambiar autoridades para iniciar la gigantesca obra que se realizó después, la apertura del Canal de Panamá. Se consultaba también el bombardeo de Guayaquil en caso que Ecuador se opusiera a estos proyectos. Resuelto a defender los principios de confraternidad hispanoamericana, audaz e inflexible, anunció que en nombre de Chile tomaría posesión de Panamá para resguardar el orden tal como lo había hecho la Escuadra norteamericana en Colombia en la revolución contra el presidente Rafael Nuñez en 1884. Transcurrido el plazo de notificación, desembarcó tropas y ocupó la plaza de Panamá, produciendo una notable impresión. Un almirante francés le insinuó que podía ser atacado por los buques norteamericanos pero López no se inmutó. Yo no abandonaré Panamá mientras las *fuerzas de los Estados Unidos no hayan abandonado Colón*, fue la respuesta del jefe chileno. Días más tarde, la Marina de Estados Unidos reembarcaba sus fuerzas en Colón, a la vez que los marinos chilenos hacían lo mismo en Panamá, devolviéndole su integridad y regresando a bordo del *Esmeralda*. Cabe hacer presente que cuando este autor escribe Panamá, se está refiriendo a la ciudad-puerto de ese nombre ubicada en la costa del Pacífico y no a todo el estado.

El ya citado Alberto Silva Palma da una versión diferente de la anterior. Dice, después de referirse del episodio de Chimbote: “Posteriormente, cuando llegó la nueva *Esmeralda* a relevar a la gloriosa de Iquique, sobrevino en Panamá una revuelta que reclamaba en aquel lugar la presencia de una nave chilena para defender la territorialidad de aquel Estado. Esa *Esmeralda*, el crucero más rápido a flote en aquella época, haciendo uso de sus buenas condiciones de andar, al mando del capitán J. E. López, fue comisionado para que, a la brevedad posible, llegase a aquel escenario de disturbios.

A su arribo, supo con sorpresa que ya los americanos habían desembarcado al otro lado del istmo, en Colón, fuerzas de desembarco con la intención de ejercer dominio o presión

sobre uno de los contendores o con el objeto de guardar o resguardar los intereses americanos.

De este lado, en Panamá, el capitán López, poniéndose al habla con el comandante de una corbeta francesa, y como jefe más caracterizado, comunicó al jefe de las fuerzas americanas en Colón, que si ellas no eran embarcadas, él se vería obligado a desembarcar igual número en el puerto de Panamá. Planteada la cuestión de esta forma, si no se retiraban los americanos, el asunto podía complicarse. La justicia de esta actitud o quizás la conveniencia de no indisponerse con las naciones de Sudamérica, que por el momento estaban mejor armadas que ellos, resolvieron embarcar sus tropas, quedando con esto concluida la intervención extraña, en este asunto interno de un país independiente”.

### **Un testimonio directo**

El informe del comandante del crucero *Esmeralda*, capitán de navío Juan Esteban López Lermanda es un extenso documento manuscrito, redactado en Callao, al finalizar la comisión a Panamá y Guayaquil.<sup>14</sup> En él no señala en detalle la misión que recibió pero dice que está escribiendo en virtud de “la parte final de las instrucciones en que se prescribe hacer una memoria sobre los informes que se obtengan....”. La frase, con las negrillas agregadas, da a entender que la misión estaba relacionada con el conocimiento de la situación real en el istmo y en las demás áreas del Pacífico sudamericano. El informe se extiende en numerosos detalles que corroboran esta impresión. A la llegada del crucero a Panamá, el 28 de abril de 1885, se encontraban en este puerto las siguientes unidades navales: tres buques franceses, uno de los cuales enarbolaba la insignia del almirante que comandaba la estación naval en el Pacífico, uno inglés y dos estadounidenses. Otra unidad de este país llegó pocos días después. Asimismo, arribó desde Buenaventura (estado de Cauca) la cañonera colombiana *Boyacá* trayendo a remolque un pontón. Estas naves traían una fuerza militar, al mando del general Montoya, con el propósito de restablecer el control de las autoridades federales colombianas en el istmo de Panamá.

Las tropas rebeldes, al mando del general Aizpurú, eran

de una fuerza similar y tan mal equipadas y entrenadas como las tropas federales, según la apreciación del comandante López. “En la estación del ferrocarril y protegiendo el tráfico del istmo, se encontraban acantonados fuerzas de los Estados Unidos de Norteamérica compuestas de tropas de marina venidas desde Nueva York y de parte de la marinería de los buques anclados en Panamá. En Colón había una pequeña fuerza del ejército nacional apoyados por fuertes destacamentos de tropas norteamericanas”. Esa era la situación a la llegada del crucero *Esmeralda*. El comandante López narra que, tanto el almirante francés como los comandantes estadounidenses e inglés, procuraron informarse de los motivos de la presencia del buque chileno. Él hizo lo mismo en estas conversaciones, en sus contactos con el cónsul de Chile en ciudad de Panamá y en otros contactos. Le llamó la atención que “ni las autoridades que mandaban en tierra ni las que dominaban la bahía, procuraban entrar en contacto con nosotros ni con los demás buques de guerra que habían en los puertos”. Indudablemente que se refiere a los dos bandos colombianos en pugna. “Como los acontecimientos iban a tener un próximo desenlace, creí conducente y prudente abstenerme de comunicarme con ninguna de las partes beligerantes y esperar el desenlace para proceder”.

Pasa enseguida el comandante del crucero *Esmeralda* a explicar la situación general en la época de su arribo. “Existen en Panamá dos grandes empresas que se disputan la preponderancia en el istmo. La Sociedad Universal del Canal Interoceánico y la del ferrocarril que lo atraviesa; entre ambas dan vida por completo a todo el movimiento comercial de aquellos lugares; tienen en juego grandes capitales: dispone de un numerosísimo personal y casi nadie ni nada se mueve en aquellos pueblos sin que tenga relación con estas dos grandes empresas o sin que estén ligadas a ellas por algún vínculo”. Más adelante dice que ambas compañías tienen capitales en común pero directorios separados. En la primera había mayoría francesa y en la segunda, estadounidense. Existía una gran rivalidad entre ambos grupos. “El día que se una la dirección de las dos compañías, no se hará en el estado de Panamá más que su exclusiva voluntad, poniendo y removiendo autoridades a su antojo” concluye esta parte del infor-

me. Más adelante dice que la enajenación de la compañía del ferrocarril (o su absorción por la del canal) implicaría una fuerte indemnización al gobierno de Colombia, de acuerdo al convenio suscrito cuando fue creada. También implicaría la pérdida del control estadounidense de dicha vía férrea. Por ello, se mantienen independientes ambas empresas pese a que tienen accionistas en común.

Más adelante el informe resalta que la población del istmo es cosmopolita, siendo una minoría los colombianos prominentes. A esto “se agrega una indiferencia y alejamiento del gobierno general que toca ya en el desquiciamiento, con leyes que son letra muerta, con la justicia que es solo una fórmula”, el gobierno colombiano de Panamá bien poco se preocupa, continúa haciendo ver el comandante chileno. “Sin fuerza y poder para reprimir los males, ni para hacer bien a la comunidad y con su residencia a gran distancia, hace que los habitantes de aquella ciudad sepan más de Chile con quien tienen fáciles vías de comunicación y mucho más con Nueva York, de donde solo distan ocho días, que del gobierno de la capital”. Las continuas revueltas y su represión por tropas traídas desde Buenaventura (estado de Cauca) o Cartagena “ha hecho que se produzca un odio profundo entre ellos... (entre colombianos de Panamá y de los otros estados)... y si a esto se agrega la indiferencia por la cosa pública.....resulta que los gobiernen los caucanos o los dominen los norteamericanos, para ellos (los panameños) le es indiferente. El espíritu patrio está muerto y no hay allí otro motor que el dinero de las dos grandes empresas y de la voluntad de sus directores”.

Luego el informe entra en un tema del más alto interés. Sostiene que en un tiempo no muy lejano el istmo formará parte de Estados Unidos al ser vendido por Colombia. No cree que este sea aún el momento oportuno para la anexión porque Estados Unidos no cuenta con el poder naval en el Atlántico frente a las potencias europeas ni en el Pacífico. Resalta que los diarios serios de Nueva York editorializan sobre la presencia del *Esmeralda* en ciudad de Panamá, lo que es reproducido en el diario *La Estrella de Panamá*, pero que este tema no alarma ni a los pueblos ni a las autoridades locales como tampoco el hecho que en la isla Flamenco hay una factoría de una empresa estadounidense donde no se admite ni la policía ni las autoridades colombianas.

El comandante López pasa enseguida a narrar algunos pormenores de la revolución en curso. Dice que el presidente del estado de Panamá, general Santo Domingo Vila, decidió expedicionar con sus tropas sobre Cartagena que se había insurreccionado contra el gobierno federal colombiano. La ausencia de tropas gubernamentales en Colón hizo posible la insurrección de Pedro Prestán en ese puerto. Era auspiciado por la compañía del canal en construcción. Los revolucionarios encargaron armas a Nueva York, al mismo tiempo que conferenciaban con un buque de guerra estadounidense asegurando que el libre tránsito a través del istmo se mantendría. Cuando llegaron las armas, el comandante estadounidense se opuso a su desembarco. Prestán respondió tomando de rehén a uno de los oficiales de ese buque y amenazó con incendiar la ciudad. Se cree que la actitud del comandante estadounidense fue incentivada por la compañía del ferrocarril, rival, como ha sido dicho, de la compañía del canal. El asunto se arregló con un permiso para un desembarco parcial de armas a cambio de la libertad del oficial. Entretanto, las autoridades colombianas de Ciudad de Panamá organizaron una fuerza que, trasladada a través del istmo por medio del ferrocarril, venció a las tropas de Prestán que antes de abandonar Colón procedieron a incendiar y saquear la ciudad hasta que ingresaron las tropas gubernamentales y las que desembarcó el buque estadounidense. Poco después y aprovechando la ausencia de fuerzas del gobierno central colombiano en ciudad de Panamá, estalló una insurrección encabezada por Rafael Aizpurú en este puerto del Pacífico. Se dice que éste caudillo era amparado por la compañía del canal, tal como las tropas que derrotaron a Prestán en la costa caribeña lo eran por la compañía del ferrocarril.

Las fuerzas leales al gobierno central colombiano y las estadounidenses, que fueron llegando desde la zona atlántica, solicitadas por dichas autoridades en vista de que la revolución había estallado en varios de sus estados, quedaron aisladas en Colón.

La compañía del ferrocarril movió sus influencias para hacer que aumentase la presencia de fuerzas estadounidenses en ciudad de Panamá, en manos en ese momento de Aizpurú. Cuando éste supo de estas gestiones y de que el go-

bierno central colombiano estaba organizando una fuerza en Buenaventura para terminar con su insurrección, procedió a levantar barricadas en las calles, lo que alarmó a los habitantes, temiendo que se repitiesen los sucesos de Colón. En esas circunstancias, intervinieron fuerzas estadounidenses que estuvieron a punto de trabarse en combate con las de Aizpurú. Finalmente, los norteamericanos lograron que el líder revolucionario cediera y se comprometiera a no combatir en la ciudad, habiendo llegado en esos días la fuerza enviada por el gobierno central colombiano desde el Estado de Cauca (Buenaventura). Los estadounidenses se retiraron de la ciudad y Aizpurú llegó a un acuerdo con las tropas colombianas que, mandadas por el general Montoya, tomaron posesión de ciudad de Panamá el 30 de abril de 1885, dejando en libertad al citado caudillo y sus seguidores. El comandante López, que había llegado dos días antes con el crucero *Esmeralda*, dice que visitó al nuevo gobernante “para manifestarle los deseos del gobierno de Chile por la conservación de la paz en el istmo y lo sensible que habían sido las desgracias ocurridas en Colón. No creí conveniente hacer otras manifestaciones, tanto porque los acontecimientos estaban terminados, cuanto por que vi que las autoridades colombianas se encontraban íntimamente ligadas con las de Estados Unidos; sin embargo, antes de separarme, le significué el buen espíritu de que me encontraba animado para el caso de que se nos creyese útiles”. Se extiende el autor más adelante en los detalles de las consideraciones guardadas por los estadounidenses respecto de las autoridades y fuerzas colombianas recién llegadas. Simultáneamente da cuenta del desagrado del almirante y de los ciudadanos franceses por la escasa influencia que tuvieron en los sucesos y de los avances de la influencia estadounidenses. Se llegó a sostener que todo fue premeditado, dada la celeridad con que llegaron las fuerzas de Estados Unidos. López dice textualmente: “Los norteamericanos repiten a quién quiera oírles que no permitirán que nación europea alguna intervenga en los asuntos de América y agregan que son bastante poderosos para garantizar los intereses de los Sudamericanos y de los extranjeros residentes en el continente.”

El informe se extiende más adelante en la situación de los chilenos en Panamá, en las malas condiciones de desa-

rollo de las ciudades de esta zona, en las pocas posibilidades de éxito de las excavaciones que hacía en esa época la compañía que construía el canal, ya sea por falta de recursos financieros o por el mal trazado de las obras. Se refiere también a las penosas condiciones en que se desarrollan los trabajos, en un clima tropical inhóspito, favorable a toda clase de enfermedades con una alta tasa de mortandad. Los trabajadores más resistentes parecían ser los jamaicanos de origen africano.

“Dando por terminada mi misión en Panamá, dejé aquella bahía el 12 de mayo al mediodía y haciendo rumbo al puerto colombiano de Buenaventura, donde fondeamos en la desembocadura del río en la noche del 13”. La estadía se limitó a permanecer en ese punto, ya que al comandante no le mereció confianza el práctico que debería haberlo asesorado para llevar al crucero hasta la ciudad. Por ello se limitó a enviar embarcaciones y recibir noticias para luego zarpar a Guayaquil.

Una vez en el puerto ecuatoriano, se reunió con la corbeta *Chacabuco* cuyo comandante le hizo notar que “había una pequeña preocupación por la visita que hacían nuestros buques, suponiendo que tratábamos de inmiscuirnos en sus asuntos políticos”.

El comandante López se extiende en su informe sobre la alarma que existía en la población y las autoridades de Guayaquil respecto a una posible intervención estadounidense en sus asuntos. Además, se refiere al estado de intranquilidad interna en Ecuador y a la pugna entre Guayaquil donde dominaban los elementos liberales y Quito donde lo hacían los conservadores. Los gobiernos de Ecuador y Colombia estaban de acuerdo en vigilar los exiliados de los respectivos países para evitar que intentaran nuevos movimientos para alterar la vida política. El conflicto con Estados Unidos derivaba del hecho que tropas leales al gobierno ecuatoriano en ejercicio había destruido la propiedad de un ciudadano estadounidense que estaba además preso por su participación en un movimiento revolucionario. El gobierno estadounidense reclamaba la libertad de dicho ciudadano y la indemnización de los daños. En esos días circuló el rumor de que había fondeado en la isla Puná un buque de ese país con un ultimátum y amenaza de bombardeo de Guayaquil. El gobierno de Quito



había sido presionado para resolver el asunto por medio de su representante en Washington. El comandante del crucero *Esmeralda* fue invitado por el gobernador de Guayaquil para analizar estos asuntos. Después señalar lo anteriormente resumido, le solicitó “que para evitar que el pueblo fuese quemado, esperaba que yo interpusiese mi influjo y el poder de nuestro buque para impedir tan graves males, previniéndome que por cable se había impuesto a su ministro en Santiago de lo sucedido para que se me diesen instrucciones.....” El comandante López contestó que “no participaba de los temores del señor Gobernador y que si algo grave había, el Gobierno de Chile tendría anticipado conocimiento.....y daría oportunas instrucciones a su ministro en Quito....” Continúa diciendo el comandante “ .... le hice presente, a la vez, sobre lo inverosímil del proceder que se atribuía al Gobierno de Estados Unidos en un asunto que sin duda tenía muchas facilidades para ser arreglado amigablemente antes de ordenar que se quemase a Guayaquil....”. El gobernador insistió en sus temores dado que el gobierno ecuatoriano no estaba dispuesto a entregar al prisionero estadounidense por un principio de autonomía. El comandante contra argumentó diciendo que consideraba las amenazas estadounidenses “como un apremio para obtener lo que se pretendía, pareciéndome difícil que se llevase al terreno de los hechos”.

Otro tema de análisis fue la preocupación del Gobernador porque la prensa de Panamá se manifestaba favorable a la intervención estadounidense en el istmo. López sugirió que la prensa local refutase tales opiniones lo que ocurrió pocos días después. También le pidió la opinión para la defensa de Guayaquil. El crucero, de acuerdo con el informe, continuó dicho puerto ecuatoriano hasta apreciar que la amenaza no se cumplía. Zarpó cuando el comandante apreció que la salida no podría ser interpretada como que “procurábamos esquivar nuestros servicios a un pueblo de una república amiga; así fue que nuestro alejamiento de la ría se vio con pesar, pues aquella ciudad tenía cifradas esperanzas en el crucero para que lo salvase en el caso que llegase el conflicto”.

Después de elogiosos comentarios sobre la laboriosidad de Guayaquil y la buena señalización marítima del litoral ecuatoriano, el comandante finaliza su largo informe con estos

comentarios “habiendo tenido lugar nuestro arribo a Panamá cuando la mayor parte de los acontecimientos se habían desarrollado y encantando el istmo ocupado por fuerzas norteamericanas con aquiescencia de las autoridades de Colombia, mi misión se simplificó como puede verse en este pequeño trabajo que espero sea del agrado del Supremo Gobierno, contando con la especial benevolencia de US.”

### **Comentarios finales**

Al analizar las actividades del crucero *Esmeralda* en aguas peruanas, colombianas y ecuatorianas entre abril y junio de 1885, pueden señalarse las contradicciones existentes en las fuentes consultadas. El informe del comandante López en ninguna de sus páginas señala haber desembarcado tropas en ciudad de Panamá. El buque chileno actuó más bien por presencia, fundamentalmente porque las autoridades colombianas nada le pidieron. Su actuación puede encuadrarse en lo que se denomina presencia naval, es decir mostrar la bandera y el poder naval para promover el interés nacional. En el caso de Panamá, la interrupción de las comunicaciones a través del istmo, representaban una seria amenaza para Chile y su comercio. En el caso de Ecuador, se trataba de apoyar a un país amigo.

Sobre los efectos de esta presencia naval comenta el comandante López que fue muy positiva en los chilenos dispersos en los diferentes países visitados e impresionante para los peruanos, que veían que Chile mantenía, e incluso incrementaba, su poder naval habiendo finalizado recientemente la guerra del Pacífico y existiendo asuntos pendientes derivados de ella. En Panamá, dice el informe, “el aplauso fue unánime; la prensa se ocupó muchas veces de nuestro buque, llamando la atención sobre esta máquina de guerra, como la más poderosa y rápida que en su clase se hallaba a flote. Los oficiales norteamericanos de las estaciones navales de uno y otro océano, no satisfechos con las repetidas vistas que se hacían para conocer el buque, tomaban croquis y apuntes de sus más insignificantes detalles”.

Si el propósito de la comisión fue la presencia naval, puede decirse que la cumplió. Si el fin era restablecer el orden en el istmo, no se logró ya que era innecesario, porque a la llegada

del crucero chileno, las fuerzas estadounidenses y del gobierno federal colombiano ya lo habían logrado. En Ecuador, la presencia puede haber moderado a las partes en conflicto.

El informe del comandante López, al no corroborar algunos aspectos tratados en otros textos citados, hace dudar de la exactitud de lo expuesto en ellos y señala la necesidad de acudir a las fuentes directas. La continuación de la búsqueda de antecedentes en archivos, memorias y otros diarios podría permitir ahondar en el tema.

Esta investigación también ha permitido detectar lo incompleto que es el archivo de la Armada. No hay antecedentes del año 1885 y el informe del comandante López, pieza fundamental para esta monografía, debió ser ubicado en el Archivo Nacional.

Para cerrar por el momento este asunto, diremos que en el trabajo de un historiador parece no haber nada definitivo.

#### Notas

1. En la sección “Movimiento del material de la Armada” en *Revista de Marina*. Tomo I, 1ª parte, julio 1885, p. 66 se señalan las fechas más importantes de esta comisión. Curiosamente en las Memorias de Marina de 1885 y 1886 nada se dice sobre ella. Solamente se informa, al igual que en las *Revista de Marina* de 1885 a 1886, que este buque se encuentra “de estación” en El Callao, donde incluso fue sometido a carena en el dique.
2. López Lermenda, Juan Esteban. *Mis recuerdos de la guerra del Pacífico de 1879*, Imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1910, p. 92.
3. Silva Palma, Alberto. *Crónicas de la Marina Chilena*, segunda ed., Talleres del Estado Mayor General, 1913. En este libro de narraciones misceláneas inserta un capítulo titulado “La Escuadra americana”. Dentro de él narra las actividades del crucero *Esmeralda* en Panamá, 235. También se refiere a la intervención del Blanco Encalada durante la guerra del Pacífico para oponerse al establecimiento de una base estadounidense en Chimbote, mientras Perú se encontraba ocupado por Chile en 1882.
4. Benjamín Vicuña Mackenna, “El reparto del Pacífico. La posesión de la isla de Pascua”, en *Revista de Marina*, N°1/ 1885, p. 85. Este mismo artículo fue reproducido cien años después, en N° 3/1995 p. 291.
5. Sater, William F. *Chile and the United States. Empires in Conflict*. The University of Georgia Press. Athens, Georgia, USA, 1990. El tema que nos ocupa es analizado en el capítulo “Chile confronta a Estados Unidos 1884–1891”, pp.51–68.
6. Sater, op.cit, p. 53.
7. Meneses Ciuffardi, Emilio. “El factor naval en las relaciones entre Chile y Estados Unidos”, Hachette, Santiago, 1989.
8. Meneses Ciuffardi, Emilio, *Memoria de Relaciones Exteriores 1885*, pp.117–178.
9. Barros van Buren, Mario, *Historia diplomática de Chile, 1541–1938*, Ediciones Ariel, Barcelona, 1970.
10. Reussner André y Nicolas L., “La Puissance Navale dans L’Histoire”, Editions Maritimes et d’outremer, Paris, 1963.
11. Reussner André y Nicolas L., “Movimiento del material de la Armada”, en *Revista de Marina*, julio, 1885, p. 66.
12. Meneses, op. cit., p. 66.
13. Fuenzalida Bade, Rodrigo, *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*, Imprenta de la Armada, 1975. En este libro el autor no se extiende demasiado en los hechos como en *Marinos ilustres y destacados del pasado*, Sipimex, 1985, p. 112, donde su versión difiere de las anteriormente citadas sin señalar en un movimiento revolucionario sus fuentes.
14. Archivo Nacional, Fondo Ministerio de Marina, 1885. “Informe del capitán de Navío Juan Esteban López Lermenda”, fechado en Callao, 9 de junio de 1885, 44 pp., inédito.