

GUERRA CIVIL Y OPERACIONES NAVALES. EL CASO DE MAURICIO HERVEY EN 1891

Mario Barros Van Buren*

Un corresponsal sorprendente

CUANDO Mauricio Hervey, periodista del prestigioso diario *Times*, de Londres, fue designado para viajar como corresponsal "extraordinario" a Argentina y a Chile, apenas sí sabía de ambos países algo más de lo que uno puede aprender a través de una enciclopedia. Había visitado brevemente Argentina en años recientes, sin formarse otra idea que la que ofrecía el convulsionado Buenos Aires de aquellos días, pero el país en sí le era desconocido. De Chile sabía menos aún.

La propia explicación que se le dio acerca del motivo del viaje también le resultó muy confusa. Su misión —le dijeron— consistía en informar sobre la situación económica argentina, en ese momento muy crítica, y sobre una guerra civil que acababa de estallar en Chile.

Corría el mes de enero de 1891. Hervey sabía que en la América española estallaban decenas de guerras civiles o conflictos parecidos cada año y jamás el *Times* les había prestado más atención que un par de líneas en páginas interiores. En cuanto a las crisis económicas, ¿no eran acaso el estado habitual de las jóvenes repúblicas sudamericanas?

La respuesta del diario fue inmediata y despertó en el desganado corresponsal un brusco interés por la tarea que se le ponía por delante. El caso era que el capital afectado por

la crisis argentina era casi enteramente inglés; en cuanto a la guerra civil de marras, ocurría en Chile, la única nación hispanoamericana políticamente estable y proveedora exclusiva del salitre a nivel mundial, lo que hacía que las alternativas de la contienda tuviesen más que preocupados a los inversionistas británicos.

De manera que Hervey, oídas estas razones, tomó sus maletas y se vino a Sudamérica con la mente en blanco, sin prejuicios de ningún tipo y con la intención de transmitir a Londres todo lo que viera, sin intentar interpretarlo. El vertiginoso encadenamiento de los hechos iba a trastocar por entero estas buenas intenciones.

Su misión duró desde marzo hasta julio de 1891. Apenas sí se detuvo unos días en Argentina, donde fue recibido por el Presidente Pellegrini y por el General Julio Roca. En los últimos días del mes de marzo, Hervey se encontraba en Santiago.

Unos meses más tarde, de regreso a su patria, Hervey escribió un libro interesante y entretenido al que tituló *Días oscuros en Chile*, en el que narra —con lujo de detalles— los recuerdos de su viaje, entre marzo y julio de 1891.¹ Se trata de una visión incompleta de la guerra civil, pues el autor sólo la observó y vivió desde el ángulo balmacedista, ya sea porque desde su llegada a Santiago se formó una idea

* De la Academia Chilena de la Historia.

¹ Este libro fue publicado en 1892 en Londres, por Edward Arnold, y el mismo año en Nueva York, por MacMillan

desfavorable de las causas invocadas por el Congreso para deponer al Presidente de la República, o porque se dejó ganar por el magnetismo personal de Balmaceda; el hecho es que se abanderizó sin disimulos en el bando oficialista y no dudó en embarcarse en los cazatorpederos que formaban la pequeña flotilla del Gobierno, pudiendo así presenciar por sí mismo las arriesgadas audacias de estas naves.

Hay, además, otro factor que debió influir en su ánimo y que afectó su objetividad: La abierta simpatía de la escuadrilla británica de estación en el Pacífico sur, en favor de los revolucionarios. Tanto el Contraalmirante Hotham, a cargo de la fuerza naval inglesa, como sus oficiales, la colonia británica de Valparaíso, los capitalistas extranjeros de Iquique —empezando por el magnate del salitre, el célebre John North— aparecían como abiertos simpatizantes del Congreso y su actitud de colaboración había sido indispensable para que la fuerza chilena rebelde hubiese podido poner sus pies en Iquique y comenzar sus preparativos bélicos. Hervey denunció estos hechos ante la opinión pública inglesa, sin lograr que el *Times* publicara todos sus informes y, lo que es peor, indisponiéndose con sus propios superiores, quienes parecían apoyar —en todo momento— la política congresista de la Real Armada en Chile.

Se trató, pues, de un caso de inobjetividad colectiva, lo que no es raro en las guerras civiles, aún tratándose de extranjeros. Es así cómo los informes de Hervey perdieron la imparcialidad que era de esperarse de un periodista, pero al mismo tiempo pasaron a constituir un testimonio de excepción acerca de la forma en que el bando balmacedista veía la guerra naval. Este es el ángulo desde el cual nos interesa recordar a este hombre y sus observaciones.

La división de la escuadra

Al plegarse la armada a la sublevación del Congreso Nacional y hacer suya la destitución del Presidente Balmaceda, acordada por el Parlamento el 1 de enero de 1891, todos los buques de la escuadra quedaron en manos de la Junta Revolucionaria. La esperada —pero nunca ofrecida— cooperación del ejército no se produjo y

los hombres del Congreso debieron marchar al norte a fin de conquistar por la fuerza un centro terrestre de operaciones. Les animaba, además, el propósito de capturar Iquique, cabeza mundial del salitre, con cuyas ventas aspiraban a financiar una guerra que se preveía larga y costosa.

Pero en un país como Chile, esencialmente marítimo, quien domine el mar tiene en sus manos los ases del triunfo.

Con mayor razón en esa época, en que no existían vías de comunicación terrestre entre el centro del país y su extremo norte. Iquique cayó en poder de los congresistas y Balmaceda perdió así la posibilidad de batir a los sublevados en el área más sensible para los intereses económicos del Gobierno y del país.

Era, pues, preciso recuperar el mar. El Gobierno no contaba con más barcos que un transporte rápido, arrendado después del 7 de enero a una compañía mercante —el *Imperial*— y la esperanza de recibir cuatro unidades modernas que estaban siendo terminadas de construir en el extranjero. Ellas eran los cruceros *Presidente Pinto* y *Presidente Errázuriz* y los cazatorpederos *Almirante Lynch* y *Almirante Condell*. Las dos primeras se encontraban en astilleros franceses y las otras dos habían sido lanzadas al agua en los astilleros Laird Brothers, en Inglaterra.

A poco de llegar a Santiago, Hervey tuvo una interesante entrevista con el Presidente José Manuel Balmaceda, en la que éste le dio una acabada explicación de su conflicto con el Congreso. Hervey quedó muy impresionado con la personalidad de Balmaceda y acogió sus argumentos como “lógicos y serenos”. Esta opinión iba a pesar más tarde en el tono de sus informes.

El corresponsal inglés, después de recibir una amplia autorización del Ministro de Interior, don Domingo Godoy, para moverse libremente por todo el país, pidió entrevistarse con los oficiales de marina que constituían la flotilla balmacedista. Estos eran los comandantes Luis Alberto Garín, Carlos Moraga Zuzarte y Alberto Fuentes Manterola.²

Esta conversación fue muy interesante y reveló a Hervey el grado de devoción y lealtad

and Co. La Editorial Francisco de Aguirre hizo una nueva edición en español, en 1972, para el lector hispanoamericano.

En este artículo hemos utilizado la traducción de este libro hecha por don Sergio Aguirre Mackay para dicha editorial; además, hemos revisado los ejemplares del *Times* de aquellos días.

² Contrariamente a lo que se cree, no todos los oficiales de la armada respaldaron al Congreso, al igual que no todos los oficiales del ejército apoyaron a Balmaceda. El Almirante Williams Rebolledo, primera antigüedad de

que Balmaceda había logrado crear en determinados miembros de las Fuerzas Armadas. Si bien era cierto que la mayoría de los oficiales de la marina de guerra se habían pronunciado por la revolución, Moraga le aseguró a Hervey que "muchos de ellos lo han hecho por solidaridad con la institución a que pertenecen, a sus jefes y a sus compañeros, pero que no comparten el ánimo sedicioso del Congreso". Este juicio de Moraga quedó desmentido por los acontecimientos posteriores, pero al momento de ser formulados puede haber tenido una base de verdad, la que también podría ser aplicada al ejército. Las guerras civiles producen enormes desconciertos disciplinarios e ideológicos. Chile no era una excepción.

La consecuencia más importante de esta charla con los marinos balmacedistas fue una invitación oficial del Gobierno para que el corresponsal del *Times* pudiera embarcarse en el *Imperial* y acompañar a la flotilla en sus correrías.

Entonces sobrevino un tenso diálogo entre el *Times* y su corresponsal en Chile, acerca de la autorización para embarcarse. Tanto los revolucionarios de Iquique como la colonia británica adicta a éstos habían bombardeado Londres con la especie de que Hervey "se había vendido a Balmaceda". Pero el diario, si bien muy cauto, no se dejó engañar y autorizó el viaje.

Hervey se embarcó el 16 de abril. Cedámosle la palabra:

Aproveché la estadía para hacer una visita al Contraalmirante Hotham a bordo del "Warspite", con quien tuve una larga conversación. No vacilé en confesar que sus simpatías y las de casi todos sus oficiales estaban a favor de los revolucionarios, pero cuando le pregunté en qué fundaba estos sentimientos, la única explicación que pudo darme fue que muchos de los oficiales de la escuadra soblevada habían recibido instrucción en la marina británica, lo que ciertamente había engendrado sentimientos amistosos entre los servicios navales de Inglaterra y Chile.

Reconoció que sobre la pugna actual sólo conocía la información recibida de los insurgentes y sus partidarios, pero en su opinión, el simple hecho de que oficiales navales entrenados en hábitos de disciplina y obediencia hubieran llegado a defender abiertamente la causa del Congreso, era prueba suficiente de que ésta era justa.

Conocía mi proyectada partida con los buques torpederos y trató de disuadirme con cierta energía. Me señaló los graves riesgos a que me exponía y que todas las probabilidades estaban a favor de que los tres buques del Gobierno fueran capturados o hundidos, previniéndome de que si era tomado prisionero mi nacionalidad no me salvaría la vida. Finalmente me ofreció un pasaje en el "Champion", si deseaba viajar a Iquique.

La actitud del Almirante no pudo ser más gentil, tanto en las palabras como en los hechos, y quedé muy agradecido, pero le manifesté que me había comprometido a ir con el Escuadrón y que si a último momento renunciaba, lo más probable sería que se dijera que "el gringo tuvo miedo".

Esta era una consideración de peso, y como me vio decidido no insistió en sus bien intencionados consejos y me deseó buen viaje y buena suerte. Una visita al magnífico crucero puso fin a una muy agradable entrevista.

Aprovechando que disponía de una lancha a vapor fui a conocer el crucero americano "Baltimore", recientemente llegado. Todos los oficiales, sin excluir al comandante, eran declarados partidarios del Gobierno y consideraban que la causa invocada por los rebeldes era un simple pretexto y que todo había sido manejado por algunos agitadores en defensa de los intereses de los sindicatos europeos del nitrato.

En cuanto a la expedición, consideraban que si los cazatorpederos estaban bien dirigidos hundirían a los navios adversarios donde los encontraran. Recuerdo especialmente una profética observación del Teniente S.: "Si el 'Lynch' y el 'Condell' llegan a colocarse a la cuadra del buque insignia rebelde, no quisiera estar en él". Ahora bien, el buque insignia de los rebeldes era el "Blanco Encalada", y seis días más tarde los torpederos llegaron a la cuadra y nadie ignora lo que pasó.

Las órdenes recibidas por el comandante Moraga eran dirigirse al norte y tratar de localizar un convoy formado por un buque de guerra y dos transportes. Una vez hecho el contacto, torpedearlo al entrar a Caldera.

Hervey trató infructuosamente de trasladarse al Almirante Condell. Quería presenciar el combate, pero Garín se opuso. La instrucción del Gobierno era "no exponer al corresponsal". Así lo había dispuesto el Almirante Viel, asesor del Gobierno para todo lo referente a las cam-

la marina de guerra, se negó a sublevarse. Jorge Montt comentó muchas veces que oficiales a sus órdenes "no compartían el curso de los acontecimientos". El total de los oficiales de marina embarcados en la flotilla balmacedista, en marzo de 1891, ascendía a 48, algunos de ellos provenientes de la marina mercante.

pañas navales. Hervey quedó en el *Imperial*, bien instalado:

El "Imperial" es un buque muy confortable, pues además de los lujos modernos, tales como costosas alfombras, buenos muebles, salón de música con piano y armonio, grandes y confortables camarotes, tiene una cubierta que corre a todo lo largo y permite hacer buenos paseos. La cocina no es mala y los vinos tolerables. Llevamos alrededor de setenta fusileros, cien hombres de tripulación y treinta oficiales de varios grados. Cinco de los siete contra-maestres y todos los ingenieros son ingleses.

El *Imperial* se separó de los torpederos, que se adelantaron hacia su objetivo. Pero el día 27 de abril, por el vapor alemán *Diana*, supieron del hundimiento del *Blanco Encalada*.

27 de abril. Siempre navegando lentamente fuimos alcanzados por el vapor alemán "Diana", que venía de los puertos del sur, y que al igual que los otros fue detenido y examinado, pero como no se le encontró ningún contrabando se le permitió seguir cuando volvió la partida de inspección.

Pero en lugar de continuar su ruta, el buque se acercó deliberadamente a popa, detuvo las máquinas y pidió que se le enviara otro bote. Esto se hizo al momento, todos preguntándonos que podría pasar. Pero nuestro suspenso no fue muy largo. El bote regresó al momento con los hombres remando como poseídos y el oficial de pie, moviendo un papel y gritando como energúmeno. Contuvimos el aliento y nos llegaron dos palabras traídas por el viento: Caldera, "Blanco". El dedo índice vuelto hacia abajo nos dijo el resto: El "Blanco Encalada" había sido hundido en la bahía de Caldera.

¡Cielos! ¡Qué explosión de gritos y exclamaciones siguió! Un viva británico es ya bastante sonoro, pero nada en comparación al viva ensordecedor de doscientas gargantas chilenas. Todos nos abrazamos y pensé que era una lástima que no hubiera a bordo unas lindas muchachas chilenas para compartir el entusiasmo. Gritamos hasta quedar roncos y cuando el bote estuvo más cerca levantaron dos dedos y se oyó distintamente la palabra "Huáscar". ¡También el "Huáscar"! ¡Oh! ya era demasiado, y aunque ya nos dolía la garganta se redoblaron los gritos y los abrazos en tal forma que más parecía una lucha cuerpo a cuerpo. Mi mala suerte me arrojó a los titánicos brazos del Coronel Campos, que tenía la reputación de ser el hombre más fuerte de Chile y me sentí muy afortunado cuando pude escapar sin otro daño que los lentes quebrados y un botón incrustado en la carne.

El *Imperial* fue impuesto de que el *Almiran-*

te Condell había regresado a Valparaíso sin haberse comunicado con el *Almirante Lynch*, cuyo paradero no era conocido. Garín resolvió continuar al norte. El rumor de que el *Huáscar* había sido también hundido en Caldera resultó falso. Existía una idea de que el Capitán Fuentes, ansioso de emular la hazaña de Moraga en Caldera, había decidido, asimismo, seguir al norte, pero el carbón que necesitaba para esto estaba en el *Imperial*. Era, pues, necesario seguir al alcance del torpedero. Sólo a la cuadra de Iquique vino a saberse que el *Almirante Lynch* había regresado a Valparaíso. Garín tomó rumbo al sur.

El hundimiento del "Blanco Encalada"

A petición de Hervey, el comandante Moraga hizo un relato escrito del combate de Caldera, con la intención de que fuese enviado al *Times*. Hervey lo publicó en sus recuerdos de la guerra. Dice así:

La última vez que vimos al "Imperial" fue en la tarde del día 22, cuando como Ud. sabe estábamos cerca de Caldera. Al atardecer, un bote que venía de tierra se puso al habla con el "Lynch" y de acuerdo a la información recibida Fuentes comprendió que si deseábamos dar caza a algún barco del escuadrón enemigo en Caldera no había momento que perder, puesto que ya tres de ellos habían dejado la bahía. Fuentes me lo comunicó por señales y en seguida vino a bordo para disponer el plan de ataque, que combinamos rápidamente. Pasaríamos por Caldera después de oscurecer y entraríamos en la bahía a las 3 de la mañana por el lado norte, mi buque primero y el otro siguiéndonos a 200 yardas. Una vez adentro nos lanzaríamos sobre los buques rebeldes, yo por estribor y él por babor, deslizándonos tan cerca como fuera posible para arrojar los torpedos.

A las 3:30 el "Condell" entró a la bahía seguido de cerca por el "Lynch" y a la escasa luz reinante fue posible avistar un gran buque y otro más pequeño a popa. Comprendí que el primero podía ser el "Cochrane" o el "Blanco" y al otro lo tomé por el "Huáscar". Rompiendo la formación nuestros dos buques maniobraron como lo habíamos acordado, con proa hacia el buque mayor por ambos costados.

A cien yardas de distancia ordené lanzar los torpedos de proa, pero erraron el blanco pasando por la popa, aunque el vigía avisó que había alcanzado al buque menor. Cerrando el timón ordené al Teniente Vargas lanzar el primero de los torpedos de estribor y éste tocó el buque en la proa. Fue seguido por el segundo torpedo de estribor en el mismo momento en

que el blindado abría un pesado fuego de cañón sobre mi buque, sin sospechar que el "Lynch" lo atacaría del otro lado.

Salí a toda máquina, mientras el "Lynch" se deslizaba sin ser visto y a la distancia de un tiro de pistola colocó limpiamente un torpedo en el mismo centro del blindado, que en menos de tres minutos desapareció bajo las aguas.

Al salir de Caldera nos encontramos con el "Aconcagua", que estaba entrando en la bahía, y que al vernos viró para escapar hacia el oeste abriendo fuego al mismo tiempo. Como vio que nuestra velocidad era muy superior a la suya, lo que le quitaba toda esperanza, volvió nuevamente sobre Caldera, siempre disparando, con la idea de atraer la atención de sus camaradas del puerto.

Estaba repleto de tropas, así que ordené que no se usara ningún cañón Gatling sino sólo los Hotchkiss y los cañones de tiro rápido. Combatí valientemente durante una hora y media, hasta que cesó el fuego y detuvo sus máquinas. No izó ninguna bandera, pero lo estimamos como signo de rendición y también a nuestra vez hicimos alto al fuego.

En ese momento vimos un buque a la distancia, en el que inmediatamente reconocimos al "Esmeralda", que aparentemente se dirigía a cortarnos la retirada. Tanto el "Condell" como el "Lynch" habían sufrido varias serias averías en la acción contra el "Aconcagua" y las vibraciones de nuestros propios cañones habían roto muchos de los tubos de vapor, así que abandonamos la presa y navegamos hacia el sur lo mejor que pudimos.

Poco después vimos que el barco de guerra que se acercaba era el "Warspite" y regresamos por el "Aconcagua", pero éste había desaparecido, amparándose en los cañones del fuerte.

Nuestras bajas fueron un muerto y diez heridos. En el "Blanco" se ahogaron 245 hombres. Las pérdidas del "Aconcagua" no fueron dadas a conocer, pero lo cierto es que a no ser por la desgraciada aparición del "Warspite" en el preciso momento de la rendición, habríamos traído de vuelta a Valparaíso al regimiento que viajaba a bordo.

El segundo crucero del corresponsal

El *Almirante Lynch* había quedado dañado en el combate de Caldera. Los cañones del *Aconcagua* lo habían alcanzado peligrosamente. Al disponer el Gobierno un segundo crucero al norte debió, pues, quedarse en Valparaíso, por lo menos hasta estar en situación de hacer-

se a la mar. El 10 de mayo el *Imperial* y el *Almirante Condell* partieron al norte.

La cubierta del transporte —dice Hervey— había sido destinada a la tropa, que alcanzaba a 500 hombres. Se hizo un alto en la aldea de Papudo, distante 20 millas, para embarcar 800 hombres más y dos batallones de artillería.

La cubierta quedó literalmente atestada. Muchos de los soldados parecían tener dos o más esposas y cada una de ellas un liberal suplemento de chiquillos, de modo que era muy difícil adivinar el total de almas que transportaba el buque.

Resulta curiosa y patética la descripción hecha por Hervey del transporte de tropas en el Chile de aquellos días, tal como él la vio:

Pobres diablos, ¡parecían tan alegres! Daba gusto ver cómo devoraban el rancho que se les servía y que sólo Dios sabe cómo había sido hecho. Montones de pan, cubos llenos de fréjoles e incontables ollas de carne semicruda aparecían y desaparecían en interminables relevos, y cuando más tarde se acomodaron para pasar la noche la escena fue indescriptible. Hombres, mujeres, rifles, chicos, mochilas, perros y otros animales se mezclaron sin orden ni concierto. Era conmovedor ver cómo los hombres daban sus ponchos y sus chaquetas a las mujeres y a los niños, pues no había colchones. Vi a un desventurado perro fuertemente amarrado, sirviendo de improvisado almohadón a una guagua, con la cabeza de la madre reposando sobre el pecho de su marido, que a la vez descansaba sobre la pierna extendida de un camarada.

La flotilla recaló en Coquimbo para cargar carbón y allí Hervey logró su más preciado anhelo: Embarcarse en el *Almirante Condell*. Zarparon el 14 de mayo. El 16 estaban a la vista de Iquique. Allí tuvieron la desagradable sorpresa de saber que por orden de la Junta la escuadra abandonaba el puerto cada noche, a fin de no exponerse a los torpederos gobiernistas, y que en la bahía los transportes de la flota congresista se cobijaban tras una muralla de veleros neutrales, "amarrados de costado en orden cerrado". Hervey comenta: *Era imposible llegar a ellos (los transportes) sin hundir por lo menos uno de los veleros.* Moraga estaba consciente de que un acto así provocaría un conflicto internacional.

Entonces fue decidido volver al sur. Pero en el intertanto se supo, por una lancha de pescadores, que el *O'Higgins* se encontraba en el puerto peruano de Pacocha y Moraga resolvió esperarlo en aguas internacionales. Junto con tomar esta decisión fue avistado el *Almirante Cochrane*, que venía del sur y que, inmediatamente, comenzó a seguir al torpedero. La dife-

rencia de andar —18 nudos del *Almirante Condell*, contra 9 del blindado— hacía imposible un encuentro. Pero Moraga quería provocar. Redujo su marcha a 9 nudos y obligó al *Almirante Cochrane* a seguirlo al norte, haciendo caso omiso de los tiros de advertencia de este último.

A la altura de Pisagua interceptaron al *Almirante Condell*, el *Huáscar* y la *Magallanes*, sin lograr alterar la desafiante actitud de Moraga, quien, en lugar de aumentar la velocidad de su buque y escapar de la encerrona, ordenó parar las máquinas.

El gesto de desplante no duró mucho. Tras algunos disparos con la *Magallanes*, el *Almirante Condell* debió continuar su marcha, pues el *Huáscar* se le vino encima. Era evidente que las naves congresistas estaban furiosas. Hervey recuerda:

Disparaban como locos, casi con desesperación. El comandante parecía haber perdido la cabeza a la vista del torpedero, lo que no era de extrañar, porque era él el que comandaba el malogrado "Blanco" y debió su vida al hecho de que estaba en tierra en Caldera en un banquete, cuando su buque fue hundido.

El *Almirante Condell* siguió hasta Pacocha. ¿Por qué viró en redondo y no atacó al *O'Higgins*? Según el parte oficial, para no crear un conflicto con el Perú. Según Hervey, porque un oficial pidió permiso para ir a reunirse con su hermano a bordo del *O'Higgins* y "así morir juntos". Es casi seguro que la primera versión es la correcta, aunque la reacción descrita por el corresponsal no era extraña al carácter emocional de Moraga.³

Más tarde se supo que el *O'Higgins* no se encontraba en Pacocha el día y hora de la narración. Es posible que ambos buques se cruzaran sin verse. El *Almirante Condell* logró encontrar al *O'Higgins* el día 20 de mayo, pero el buque congresista navegaba en convoy con el *Aconcagua* y Moraga no se atrevió a desafiar a las dos naves juntas.

El 24 de mayo se encontraba en Valparaíso.

El tercer crucero

La falta de resultados concretos en el segundo crucero fue atribuida por la prensa balmacedista al temor que inspiraban los torpederos. Según ella, los buques congresistas "rehuían todo encuentro y se alejaban de los puertos durante las noches" Hervey comenta, con serenidad: *En justicia, la principal preocupación de estos barcos era evitar ser volados y el sistema que seguían era el más práctico. Por ejemplo, si el "Cochrane" hubiera estado en la bahía de Iquique la noche en que entró el "Condell", ciertamente habría seguido el mismo destino que el "Blanco".*

Una grave pérdida en la flotilla balmacedista había sido el retiro del Capitán Fuentes. Se dijo entonces que había sido envenenado. Al regresar Hervey a Valparaíso encontró al *Almirante Lynch* fondeado en el puerto y a su comandante en un crítico estado de salud. Los médicos temían por su vida.

A fines de mayo Hervey tuvo una segunda entrevista con el Presidente Balmaceda. Esta vez, la conversación fue más larga y de mayor profundidad. Balmaceda se encontraba en un momento de optimismo. El próximo 18 de junio inauguraría un nuevo Congreso —lo que efectivamente hizo— y preparaba un mensaje a la nación, al que daba gran trascendencia.⁴

Por otra parte, los preparativos de su ejército continuaban superando las mejores esperanzas y creía contar con 42 mil hombres "bien entrenados" a fin de desbaratar cualquier intento invasor del Congreso e, incluso, llevar la guerra al norte si eran recibidos a tiempo los cruceros *Presidente Errázuriz* y *Presidente Pinto*, que eran terminados en Francia y que habían sido retenidos por el Gobierno de ese país.

En este ambiente de confianza, Hervey resolvió embarcarse otra vez. Dice: *Salimos de Valparaíso el 2 de junio a bordo del "Imperial",*

³ El Capitán Carlos Moraga se encontraba retirado de la armada al estallar la guerra civil. Su primera reacción fue ofrecer sus servicios al Gobierno. Al parecer, tenía viejos rencores contra algunos de sus superiores. Balmaceda le envió a Buenos Aires a hacerse cargo de los torpederos. Separado de la marina y sometido a Consejo de Guerra, después del conflicto, fue reincorporado en un puesto administrativo por el Presidente Jorge Montt. Estaba ya muy enfermo.

⁴ Este discurso es poco conocido. En él aparece proponiendo al país una modificación de la Constitución de 1833, adoptando un sistema "presidencialista" de Gobierno muy parecido al de Estados Unidos y que es el que acogería más tarde la Constitución de 1925. El texto de este mensaje no es conciliador para con los rebeldes del norte, dado el grado de confianza que Balmaceda tenía en su triunfo, pero abre las puertas a una solución pacífica de la guerra. En junio de 1891, Balmaceda estaba cierto de terminar su mandato presidencial, con o sin victoria militar.

acompañados por el "Condell" y el "Lynch". Se azotó a tres hombres que intentaron desertar para que sirviera de escarmiento a los otros.

El convoy se movió hacia el norte, sin encontrar obstáculos mayores. Ocupó Coquimbo y bombardeó Iquique. En Tocopilla se logró requisar el impuesto cobrado al embarque de salitre, bajo protesta del cónsul inglés. En Chañaral debieron ser recibidas a bordo del *Imperial* numerosas familias, pues el desabastecimiento del puerto era total. El barco zarpó con 300 pasajeros a bordo, dentro de los cuales se contaba toda la colonia inglesa en dicho pueblo.

El 15 de junio el convoy balmacedista se encontraba de regreso en Valparaíso.

Allí esperaba a Hervey un terco telegrama del *Times* que ponía fin a su misión en Chile, le ordenaba regresar a Londres "y traer pruebas documentales de cuanto había informado". El corresponsal comprendió que los congresistas, en estrecha alianza con North y el capital británico, habían pesado más en el ánimo del *Times* que todos sus informes. No esperaba ya gran cosa de su permanencia en el diario y así se lo manifestó al Presidente Balmaceda en su última entrevista con él.

Este ya conocía la situación. Tenía en su escritorio los ejemplares del *Times* apoyando al Congreso, en cuyos artículos apenas aparecían, aquí y allá, algunas de las opiniones de Hervey. Con amarga ironía, Balmaceda le observó que el *Times* de Londres le creía más al diario local británico *The Chilean Times*, de Valparaíso, abiertamente opositor, el que curiosamente estaba dirigido por un alemán. El corresponsal escribe: *Mi misión, en lo que concernía a la opinión europea, había sido un fracaso.*

Sin embargo, sus observaciones del conflicto eran agudas y acertadas. En su última entrevista con el Presidente le dijo: *¿Puedo aventurar un consejo de despedida? No menosprecie el poder de lucha de las tropas de Iquique. Sus oficiales, desde los generales hasta los cabos, tienen la idea de que un regimiento bien entrenado de la infantería del Gobierno puede dominar fácilmente al doble de los revolucionarios o, como se los llama despectivamente, de los mineros armados. Igualmente pertrechados e igualmente dirigidos no tengo la menor duda de que así sería, pero estos mineros armados, inferiores en número a su gran ejército, están siendo entrenados por un experto alemán, un estratega muy conocido y estarán pronto provistos de fusiles de repetición. Un regimiento así armado y dirigido equivale a tres regimientos equipados con viejos fusiles Grass o Martini-Henry. Ud. no tiene generales entrenados en las tácticas modernas y sus veteranos de la guerra con el Perú están ya totalmente fuera de momento.*

El 25 de junio Hervey tomó el tren a Valparaíso para embarcarse en el vapor *Liguria*, rumbo a Europa. En el puerto se enteró que el barco había adelantado su salida. El periodista resolvió, entonces, alcanzarlo en Talcahuano. Al saber esto, Balmaceda puso a su disposición un tren especial. Hervey alcanzó el buque, pero la gentileza demostrada por el Gobierno chileno para con él y la aversión profunda que la colonia inglesa de Chile parece haberle tomado, sellaron su destino. A su llegada a Londres tuvo un serio altercado con sus superiores y renunció al diario. El *Times* perdió así un valeroso elemento, pero los chilenos ganamos un testigo veraz de la parte del cuadro que le tocó presenciar durante la Guerra civil de 1891.

