



JOSE MIGUEL CARRERA

JOSE MIGUEL CARRERA

Y EL

PODER NAVAL

Por
Eduardo ZAPATA Bahamondes
Capitán de Navío (Rva).
Armada de Chile

En la "Historia Naval de Chile" que ha servido de texto de estudio en nuestra Escuela Naval durante varias décadas, y en general en los libros de nuestra Historia Patria, se encuentran algunas inexactitudes y omisiones con respecto a la actuación del ilustre General don José Miguel Carrera Verdugo, en cuanto se refiere a los principios que sustentaba sobre política naval y a hechos concretos en que tuvo destacada participación, que prueban su especial preocupación por organizar una Marina y contar con una Escuadra.

Por ello es que me propongo rectificar ciertos conceptos que no hacen justicia a este prócer, quien habiendo sido el primero en jugarse por entero a la noble causa de nuestra independencia no podía sentirse ajeno a la evidente necesidad de crear una Marina, acorde con el sentir de la Primera Junta Nacional de Gobierno, y reforzado en esta idea por la experiencia de lo que había aprendido en España, desde donde llegara a Valparaíso a fines de julio de 1811.

N. de la R.: Con motivo de haberse cumplido recientemente 192 años del Natalicio del General don José Miguel Carrera, hecho que fue conmemorado en una emotiva ceremonia ante el monumento del prócer en Santiago, la "Revista de Marina" ha querido sumarse a esta celebración, dando cabida en sus páginas al presente artículo, del que es autor nuestro distinguido colaborador, Capitán de Navío (Rva.) Sr. Eduardo Zapata.

Sin poner en duda que O'Higgins fue el precursor de la geopolítica aplicada para América en el Pacífico Sur, y el fundador y realizador de la creación de la Primera Escuadra Nacional, no es menos cierto que Carrera contribuyó eficazmente a estos fines, dando los primeros pasos y proporcionando materiales y elementos personales por su cuenta y riesgo, en permanente lucha contra la adversidad.

Encontrándose en campaña en el sur, como General en Jefe del Ejército, para enfrentar a las fuerzas de Pareja, el General Carrera consignó en su Diario Militar:

"Abril 6 de 1813.— Escribí al Gobierno asegurándole del buen éxito que debía esperar de la campaña, siempre que se decidiese a armar en guerra el bergantín "Potrillo" i otro buque más respetable para destruir los corsarios de Lima i tomar la boca de Talcahuano, a fin de llamar la atención del enemigo i no dejarle retirada".

¿Cabe prueba más concluyente de que Carrera tenía una concepción clara de lo que significaba el dominio del mar, anticipándose casi cuatro años en establecer por escrito lo mismo que habría de exclamar O'Higgins, después de la Batalla de Chacabuco, referente a este concepto del dominio del mar?

La petición de Carrera al Gobierno no fue desoída. Como consecuencia del Decreto del 22 de abril de 1813, se armaron en guerra la fragata "Perla" y el bergantín "Potrillo". Estas naves, tripuladas por personal heterogéneo, el 2 de mayo del mismo año frente a Valparaíso, protagonizaron un triste episodio con la fragata "Warren", que hostilizaba el naciente comercio chileno.

Posteriormente, el 8 de junio, gracias a oportunas medidas de Carrera los patriotas se apoderaron en Talcahuano de las fragatas españolas "San José" y "Santo Domingo de Guzmán", más conocida esta última con el nombre de "Thomas".

La Batalla de Rancagua trajo como consecuencia la emigración patriota a Mendoza, hacia donde Carrera fue el último en partir, no sin antes haber puesto a salvo los caudales nacionales en Los Andes.

De Mendoza, Carrera fue exilado a Buenos Aires, desde donde partió a Estados Unidos el 15 de noviembre de 1815, a bordo del navío "Expedition", que lo dejó en Baltimore el 17 de enero de 1816.

Como él mismo lo dice en su "Manifiesto al pueblo de Chile":

"En noviembre de 1815 salí para mi destino, i fué tan grande la protección que me dispensaron muchos ciudadanos honorables de aquella nación generosa, que a los catorce meses me hallé de regreso con una respetable escuadrilla, abundancia de toda clase de armas, un general i oficiales de acreditado mérito, municiones de guerra, oficiales inferiores para la instrucción de las tropas i cuanto podía contribuir a la salvación del país i a su seguridad futura, dejando entabladas relaciones de grande importancia a los intereses de la independencia general de Sud América".

Por esta respetable escuadrilla y todos sus implementos, Carrera firmó compromisos "por sí i a nombre del Gobierno Republicano de Chile", contrayendo deudas por más de doscientos mil pesos de la época, que debieron pagar de su peculio su padre, don Ignacio de la Carrera, y sus hermanos, Juan José, Luis y Javier Carrera.

Componían la escuadrilla la corbeta "Clifton", y las fragatas "Beaver" y "Savage".

Carrera llegó a Buenos Aires el 9 de febrero de 1817. En carta dirigida días después al Director Supremo Pueyrredón, le expresaba: "Esta flotilla, Excmo. Señor, debía haber seguido hasta su destino, sin tocar en puerto alguno i, para ello, había tomado provisiones para seis meses; pero conociendo yo que la combinación con las tropas situadas en Mendoza proporcionaría un éxito muy feliz, preferí entrar en este puerto para tener el honor de acordar con V.E. cuanto se creyera conveniente. Hoy parece que cambian las circunstancias, a vista de la gloriosa acción de Chacabuco; pero nó la absoluta necesidad de dominar el Pacífico, único paso que puede asegurarnos la ruina de nuestros terribles opresores".

Esta carta es otra prueba irrefutable de la clara conciencia que tenía Carrera sobre la importancia del dominio del mar.

Poco más de un año después vino el triunfo de Maipo, en que las armas que hizo traer Carrera en su escuadrilla sirvieron para derrotar a los vencedores de Bailén.

Seis meses más tarde zarpó de Valpaíso la Primera Escuadra Nacional, una de cuyas unidades fue la corbeta "Clifton" de la escuadrilla de Carrera, que aquel 10 de octubre de 1818 ostentaba el nombre de "Chacabuco".

Recientemente se ha conmemorado el sesquicentenario de la creación de nuestra Marina de Guerra, que cristalizó en la singladura inicial de su Primera Escuadra; y todavía ninguna de sus unidades a flote lleva el nombre del General José Miguel Carrera que, como creemos haberlo demostrado, fue uno de sus preclaros precursores, a quien debemos hacerle justicia reconociendo sus méritos y relegando al olvido los errores y todo lo ingrato; vicisitudes que son comunes a todos los hombres, particularmente cuando consagran su vida a un ideal, que en el caso suyo fue el de asegurar la independencia, no sólo de sus conciudadanos, sino que además, la de otros pueblos de América.

Y así también, cuando un buque de nuestra Marina lleve el nombre de Carrera en su coronamiento, el lema del "Caleuche", barco espiritual de los ex Cadetes y Oficiales de la Armada, lucirá en su sede con toda la verdadera am-

plitud de su significado: "Hic Deletur Omnis Dissensus" ("Aquí muere toda diferencia").

OBRAS CONSULTADAS

- 1.—"Historia Naval de Chile". Luis Novoa y Eduardo Zapata.
- 2.—"Los buques que ha operado la Armada de Chile a través de su historia". Cap. de Navío (R), Rodrigo Fuenzalida; Revista de Marina N° 656.
- 3.—"Diario Militar de José Miguel Carrera".
- 4.—"Carrera y Freire, fundadores de la República". Julio Alemparte.
- 5.—"Epopeya de los Húsares". Manuel G. Balbontín.
- 6.—"Los procesos judiciales y políticos instaurados a los hermanos Carrera". Guillermo Felí Cruz.
- 7.—"O'Higgins". Jaime Eyzaguirre.
- 8.—"Freire". Manuel Reyno.
- 9.—"Javiera Carrera V., la heroína de la Patria Vieja". Antonio Ondarza O.
- 10.—"Cartas de un tipógrafo yanqui". Samuel B. Johnston.

Curiosa coincidencia

Cuando el Almirante Gerken (Q.E.P.D.) era Comandante en Jefe de la Escuadra, era su costumbre enviar, antes que sus naves zarparan a ejercicios instrucciones en sobre cerrado, que los Comandantes debían abrir a una hora determinada para efectuar sorpresivamente alguna maniobra.

En cierta oportunidad, mientras la Escuadra navegaba en formación, uno de los buques izó la señal de "hombre al agua", disparó un cañonazo y salió intempestivamente de la formación con independencia de maniobra, como corresponde en estos casos.

El Almirante se encontraba en el puente y al ver este hecho se disgustó seriamente porque siendo en ese momento las cuatro y media de la tarde, pensó que el Comandante del buque de marras se había adelantado media hora en abrir el sobre en que se le ordenaba precisamente ejecutar la maniobra de "hombre al agua", por lo que de inmediato ordenó colocarle la señal de "desaprobación de maniobra".

Grande fue su sorpresa cuando instantes después leía el mensaje en que el buque amonestado le informaba el nombre del tripulante que efectivamente se había caído al agua y que fue recogido sin novedad en escasos minutos.