



José Miguel Carrera

JOSE MIGUEL CARRERA

Y SU CONCIENCIA MARITIMA

Por

Rodrigo FUENZALIDA Bade

Capitán de navío (R), Armada de Chile

Mucho se ha dicho que el general don José Miguel Carrera no tuvo visión marítima durante el período de la Patria Vieja. Nada más erróneo y esto es muy lamentable, pues respetables historiadores, quizás ofuscados por la larga, perjudicial e inconducente polémica entre carrerinos y o'higinistas, que cuerdamente debía haberse terminado ya hace muchos años en bien de los intereses supremos de la Patria, han ocultado o, por lo menos, no mencionado la actitud que le cupo a Carrera en la idea de la formación de una escuadra.

Aunque en la Constitución de 1811 se contemplaba el otorgar patente de corso, lo que ya envolvía una idea marítima y en aquella otra que el cónsul Poinsett le propuso a Carrera, se hablaba de levantar un ejército de mar y tierra y se indicaba la necesidad de un almirantazgo para tratar los asuntos marítimos y aún más, el propio Carrera, en noviembre de 1812 había proyectado la organización de una escuadra, ésta no había logrado obtenerse. Cuando desembarcó Pareja en Ancud en 1813 y luego en Talcahuano, noticia conocida en Santiago el 31 de marzo de ese año, Carrera, nombrado general en jefe del ejército y facultado por el Senado para obrar sin trabas ni impedimentos, mandó ese mismo día pu-

blicar un edicto por el cual disponía embargar los buques y propiedades del virreinato y ordenaba al gobernador de Valparaíso pusiese aquel puerto en estado de defensa. Cerró los puertos a las naves provenientes del Perú, designó a su hermano Juan José Presidente de la Junta y partió al sur haciéndose acompañar por el cónsul Poinsett, experto ingeniero militar.

Dos días después el Senado reemplazó a la Junta por otra formada por elementos moderados, contrarios a la guerra, sin conocimientos militares y de tendencias morigeradas e indecisas ante una independencia absoluta de la tutela de España.

Estando en Talca, Carrera se impuso que la fragata "Warren" estaba amenazando Valparaíso, por lo cual escribió, el 6 de abril, a la Junta que era necesario poner término a estas amenazas y restricción de nuestro comercio marítimo y, como dice en su "Diario", "asegurándole del buen éxito que debía esperar de la campaña, siempre que se decidiese armar en guerra el bergantín "Potrillo" y otro buque más respetable, para destruir los corsarios de Lima y tomar la boca de Talcahuano, a fin de llamar la atención del enemigo y no dejarle retirada".

Esta misma idea de Carrera, manifestada desde Talca el 6 de abril, había surgido en Valparaíso al aparecer la "Warren" días antes y el gobernador Francisco de la Lastra combinó con algunos comerciantes el modo de apresarla e hizo una presentación a Santiago, cuyo Cabildo, el 5 de abril (un día antes que la carta de Carrera) acordó proponer el armamento de dos buques de guerra para los mismos fines expresados por Carrera. Tal coincidencia ha hecho olvidar la preocupación de este último por el dominio marítimo, pues, como era natural, la intención prendió antes en Valparaíso, a la vista del buque enemigo, que en Talca, situada al interior.

No es nuestro propósito detenernos en el fracaso de esta primera experiencia naval, debido a una negra traición de la "Perla", que produjo la captura del "Potrillo" ante la consternación de todo un pueblo que, en espera de presenciar un combate que creía de segura victoria, hubo de retirarse cabizbajo frente a la pérdida de sus más caras esperanzas. De

lo que queremos preocuparnos es de si don José Miguel tenía o no conciencia marítima.

A mayor abundamiento de lo ya dicho, conviene señalar que el 20 de septiembre de 1814, el general Carrera nombraba al coronel norteamericano David Jewett comandante en jefe de la escuadra que pensaba formar, le daba instrucciones precisas de buscar dos, tres o cuatro buques capaces de componer parte de una flota, sin reparar en los costos que ello originara, pero sí velando por la calidad de los buques. Decíale asimismo que si la próxima acción de Rancagua, que se avecinaba, era desgraciada y no se podían reorganizar las fuerzas en Chile, se retiraría al primer pueblo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, sus íntimos aliados, para rehacerse y volver con sus auxilios a una guerra que no abandonaría hasta conseguir la justa e indispensable libertad. Mientras, Jewett debía armar en corso cuantas naves fuera posible para hostilizar por el mar al enemigo castellano. Para ello le extendía la patente correspondiente, dictaba el reglamento que regía este corso y firmaba despachos para la oficialidad de tres buques con los nombres en blanco para ser llenados por el propio Jewett.

Con la misma fecha creaba un código de señales por banderas para la futura escuadra y describía por sí mismo el uniforme de los oficiales de Marina, facultando al comandante en jefe para dar a la marinería y tropa el uniforme que les gustara.

Jewett le había sido recomendado a Carrera por sus amigos el cónsul Joel Poinsett y el comodoro David Porter, comandante de la fragata norteamericana "Essex", que tan valientemente se batió en Valparaíso contra las británicas "Phoebe" y "Cherub" el 28 de marzo de 1814 (1).

Cuando el general Carrera emigrara a Mendoza después del descalabro de Rancagua, se consideraba todavía como Director Supremo de Chile en exilio, pero

(1) La documentación que certifica estas medidas de Carrera está copiada textualmente de manuscritos inéditos del general y se señala en Anexos de la obra en impresión "La Armada de Chile desde la alborada hasta su sesquicentenario", del mismo autor de este artículo.

San Martín, por informaciones proporcionadas por sus agentes en Chile, por su evidente convicción de hallarse ante un hombre superior que le haría seguramente sombra, por las maquinaciones turbias de la Logia Lautarina de la cual Carrera nunca aceptó ser su vasallo y por la manifiesta enemistad que existía entre éste y el general O'Higgins, que podría malograr sus propios propósitos, decidió alejarlo para evitarse dificultades. Para ello, ordenó apresarse en Mendoza a don José Miguel y sus hermanos, así como a sus partidarios más íntimos y los envió, con las consideraciones debidas a sus jerarquías, a Buenos Aires.

Don José Miguel, desde esa ciudad apoyó decididamente las actividades desarrolladas por el cura don Julián Uribe, uno de sus más estrechos colaboradores, para alentar y facilitar la expedición del almirante Brown hacia el Pacífico, empresa que con la trágica desaparición de Uribe y su buque en el Cabo de Hornos se transformó en una generalizada guerra de corso, que si bien era contraria a los intereses españoles, en nada favorecía el espíritu primitivo de la expedición, cual era la liberación de los patriotas confinados en Juan Fernández y el ataque a las comunicaciones marítimas realistas en beneficio de la libertad de Chile.

No habiendo logrado obtener facilidades del gobierno del Plata, don José Miguel decidió desplegar sus esfuerzos en los Estados Unidos, donde pensaba formar una escuadra con la cual operar desde el mar en la reconquista de Chile.

Salió de Buenos Aires en el bergantín "Expedición" el 9 de noviembre de 1815. David Jewett lo había hecho hacia Bahía en junio y luego hacia los Estados Unidos, donde se reunirían. Carrera desembarcó en Annapolis el 17 de enero de 1816.

En el gran país del norte, el prócer desarrolló una actividad enorme. Sin fondos, pues se vio obligado hasta a empeñar las joyas de su esposa y con las dificultades que le imponía el idioma, el cual tuvo que estudiar afanosamente, estuvo en ese país once meses, donde con la ayuda de Porter y Poinsett y el ex-comisario de la fragata "Essex", Mr. John Randall Shaw, se puso en contacto

con armadores y vendedores de armas para organizar la expedición naval a Chile. Entró para ello en tratos con otros emigrados de las guerras europeas, el guerrillero Mina, el mariscal Grouchy y los generales Brayer y Claudel. Se entrevistó con Monroe, Secretario de Estado y el propio Presidente de los Estados Unidos, así como también alternó con José Bonaparte, ex-rey de España del período napoleónico.

Con todos aquellos contactos, Carrera obtuvo préstamos en dinero, contratación de oficiales y marineros y, por fin, los ansiados buques.

En abril de 1816 Carrera se encuentra en Nueva York y desde allí le escribe a su hermano Luis: "A mí me importa llevar cosas buenas y en mis manos. Todo lo demás es inútil". Y en otra carta: "Más que mi existencia deseo verme otra vez en la empresa. Te olvidas que mis miras son marítimas y nada me dices del estado del Pacífico. Quiero mucho que nuestra libertad empiece por donde empezó nuestra esclavitud" (2).

La flotilla que había organizado se componía de cuatro naves suministradas por la casa de Darcy y Didier: la corbeta "Clifton", la goleta "Davei" y los bergantines "Savage" y "Regent". La casa Huguet y Tom, de Nueva York, le había ofrecido también la fragata "General Scott", excelente buque de 600 toneladas, con 35 cañones, en 200.000 pesos, que Carrera pagaría en Chile.

La "Clifton" llevaba a bordo 990 fusiles, comprados a 20 pesos y 12.510 libras de pólvora cargadas a 10 reales. El valor de todo el cargamento era de 78.167 pesos y el del buque, de 51.700. Carrera se comprometió a pagar el doble una vez llegado a Chile. El bergantín "Savage" y su cargamento de armas estaba valorizado en 165.000 pesos, los que sumados a las cantidades anteriores y al valor de la "Davei" y el "Regent" llegaban a cerca de medio millón de pesos, sin contar el precio de la "General Scott". En resumen, el costo de la expedición llegaba al millón de pesos. "Por-

(2) "La primera misión norteamericana en Chile". William Miller Collier.

tentoso resultado conseguido en un país exclusivamente mercantil por un hombre que había tenido que vivir casi de limosna desde la salida de su patria" (3).

Con esta escuadra se proponía Carrera limpiar el Pacífico de buques españoles, atacar a Chile por mar, ayudando de este modo a la expedición que se internaría por la cordillera y en seguida marchar sobre el Perú para concluir con el poder de los virreyes y poder cimentar sobre bases sólidas la libertad de América (4).

Por fin partió el infatigable José Miguel el 3 de diciembre de 1816 en dirección a la bahía de Chesapeake, con su corazón radiante y pletórico de orgullo. Era el día más feliz de su vida. Había superado todos los obstáculos y logrado un milagro con el solo recurso de su genio (5).

El 5 de diciembre, la "Clifton" se alejaba de los Estados Unidos con rumbo a Buenos Aires, con treinta oficiales y los marineros y artesanos necesarios. Días después zarpó al mismo destino la goleta "Davei". El "Savage" lo hacía el 2 de enero de 1817. Los otros barcos no hicieron el viaje. El 5 de febrero, Carrera entraba en la boca del Plata e inmediatamente supo que el Ejército Libertador había partido a Chile. El momento tan ansiado de doblar el Cabo de Hornos había llegado, con su oportuna expedición marítima para cooperar al ejército y asegurar el éxito de la campaña con el apoyo naval.

Pero el destino le jugó una mala pasada. Su ánimo confiado y entusiasta habría de estrellarse contra las maquinaciones tenebrosas de la Logia Lautarina y la voluntad tenaz y fría de los sostenedores de la trama indigna que se fraguó contra él.

Puso sus buques a disposición del Director Supremo, don Juan Martín de Pueyrredón, hombre de profunda amis-

(3) "El ostracismo de los Carreras". Benjamín Vieuña Mackenna.

(4) "Carrera - Revolución chilena". Ambrosio Valdés.

(5) B. Vieuña Mackenna. op. cit.

tad con San Martín y O'Higgins, quien, temiendo cualquier acto revolucionario de Carrera en Chile, le notificó que no era posible la continuación del viaje. Aún más, la mala voluntad del capitán de la "Clifton", Davey, atajó la ejecución de su tentativa de zarpar de inmediato a Chile. (David Jewett se había puesto en 1815 a las órdenes del gobierno de Buenos Aires). Los oficiales, cansados de la mar y recelosos de las intrigas que se desarrollaban en tierra, pedían a gritos se les permitiese desembarcar. Carrera no pudo evitarlo y el 13 de febrero bajaban todos a la playa, alojándolos éste de su propia cuenta en una quinta de los alrededores.

Allí llegaron las intrigas y en breve surgió la deslealtad y la desunión y asomó la ingratitud. Se ofrecían grados a uno, se influía en otros con negras calumnias a las intenciones de Carrera y, por último, se amenazaba a los leales.

El prócer, penetrado de la trama inicua dispuesta en su contra, resolvió desobedecer la orden de Pueyrredón y en un transporte de ira llegó a decir, ante extranjeros, "que de grado o por fuerza arrancarí sus buques de las balizas de Buenos Aires e iría al Pacífico a cumplir sus compromisos" (6).

Esto fue inmediatamente denunciado por el coronel francés Dauxion Lavaysse, quien, de íntimo confidente se transformó en infame delator. En consecuencia, Carrera fue arrestado por Pueyrredón. Se había dado cima a la maquinación.

El Director Supremo, estando Carrera arrestado, entró en tratos con los armadores para adquirir las naves para la Argentina.

No nos detendremos en los sucesos posteriores ocurridos al desventurado general; pero sí debemos destacar su extraordinario celo por la organización de la expedición marítima, que revela su alta concepción estratégica. Si no hubiese existido aquella trama infame orientada a hacer creer que la expedición por mar de José Miguel Carrera obedecía a propósitos revolucionarios contra San Martín y O'Higgins en Chile, la primera escuadra

(6) Vieuña Mackenna. op. cit.

nacional habría sido obra de Carrera; ella habría ahorrado ingentes sacrificios posteriores y adelantado la formación de aquella que más tarde hubo de crearse, sirviendo de núcleo anticipado con esos buques perfectamente armados. Es posible que el curso de la historia hubiese cambiado si, junto a la invasión por tierra del Ejército Libertador, ella fuese sucedida por esta expedición marítima que pretendió el infortunado general, pero que las pasiones humanas, las intrigas y

otras manifestaciones personales así no lo quisieron.

Aparece entonces lamentable que la actitud que le cupo a Carrera en la formación de una escuadra haya sido sólo a medias mencionada, casi ignorada, por más que se haya pretendido señalar la inobjetable y decisiva labor posterior de aquel ilustre prócer e incansable luchador que fue su adversario militar y político, don Bernardo O'Higgins.

