



JOSÉ MIGUEL CARRERA: PRÍNCIPE DE NUESTRO MAR*

“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”.

Carta de José Miguel Carrera desde Estados Unidos a su hermano Luis (1815).

*Cristián Soro Encalada***

- **Introducción.**

Quizá por el infortunio propio de un pionero -de un Príncipe de los Caminos de nuestra Independencia- o simplemente por la mala fortuna que acompañó a la familia Carrera durante el proceso de emancipación, la labor de uno de nuestros padres de la patria en el área marítima no ha sido reconocida en un ciento por ciento por la sociedad chilena en su plenitud.

En efecto, la independencia es una gestación que se da gracias al esfuerzo de todos los criollos de la época, pero son tres figuras sus grandes motores: José Miguel Carrera, Manuel Rodríguez y Bernardo O’Higgins; cada una de estas figuras las asociamos a un período particular de la emancipación: patria vieja, reconquista y patria nueva respectivamente. Esta apreciación común histórica es un error, ya que la liberación nacional de la corona española tuvo el aporte de estos tres personajes en las tres etapas.

Mas, ¿qué pudo haber hecho don José Miguel Carrera por nuestra Independencia, teniendo en cuenta que desde el año 1814 hasta su muerte nunca más pisó suelo patrio?

José Miguel Carrera, pudo conseguir con su propio esfuerzo y prácticamente desde la banca rota una flota de cinco buques, los cuales se suponía que

lograrían la Independencia de Chile a través del control del mar, el punto débil del Gobierno del mismo Carrera que finalmente llevó al reforzamiento de las fuerzas realistas que combatieron en Rancagua. Estos buques, provenientes desde Estados Unidos, por diversos motivos -principalmente políticos- no llegarían a Chile. Al menos eso es lo que dice la historia; pero hoy existen antecedentes de que esos buques sí llegaron a Chile y, con eso, José Miguel Carrera se torna en una figura trascendente para la consolidación de la Emancipación. Pero, lo que es más trascendente, en partícipe de la creación de nuestra Armada y en figura importantísima para el afianzamiento del entonces incipiente Poder Naval chileno.

- **Desarrollo.**

José Miguel Carrera, siendo Supremo Jefe del Gobierno chileno, había hecho esfuerzos importantes por intentar crear un Poder Naval. Carrera había combatido contra Napoleón y tenía claro la importancia que este estratega le daba a las fuerzas navales para consolidar sus conquistas y romper con las Líneas de Comunicaciones Marítimas enemigas; Carrera debía hacer lo mismo en nuestro mar para evitar el refuerzo español por la vía marítima. Para ello, creó la columna vertebral de nuestra Armada: la Escuela de Pilotines,

* El siguiente artículo fue presentado, en una versión resumida, para concurso interno de historia de la Escuela Naval, obteniendo el primer lugar de la competencia.

** Brigadier. Escuela Naval “Arturo Prat”.

para formar a las futuras dotaciones de las naves de guerra; la Ordenanza de la Marina, es decir, las normas de ética; reglamentó los uniformes navales; nombró a los primeros oficiales; da patente de corso al Capitán Juan José Tortel, que pasaría a ser el primer Oficial de esta incipiente institución; finalmente, con Samuel Burr logra equipar y armar a dos buques: la Fragata "Perla" y el Bergantín "Potrillo", los cuales son los primeros buques de guerra nacionales. Mas, este último aspecto, se ha preferido obviar en nuestra Historia Naval, principalmente por la operación de estas dos naves en la captura de la Fragata realista "Warren", la cual fracasó por un complot realista, sublevándose toda la dotación, cambiándose de bando los dos buques y tomando prisionero a Burr. Eventualmente, este hecho se transformaría en la primera racha de mala suerte de don José Miguel y echaría por tierra todos los esfuerzos previos que había hecho en el ámbito naval. Sin el Control del Mar, los realistas llegaron a Talcahuano y San Vicente, avanzaron paulatinamente hacia al norte y se encontrarían con los patriotas en el Desastre de Rancagua (octubre de 1814). Después de este hecho, José Miguel Carrera no pisará más territorio nacional.

Una vez en Mendoza, Carrera tuvo una audición con el Gobernador Provincial: José de San Martín, el cual le dio nulo apoyo a las pretensiones de don José Miguel y lo exilió a Buenos Aires. Este altercado se produjo por la amis-

tad y hermandad de la Logia Lautarina que unía a San Martín con Bernardo O'Higgins, el cual tuvo serias diferencias políticas con José Miguel Carrera en los últimos meses de la Patria Vieja las cuales nunca serían reconciliadas.

En San Luis y despojado de todos sus bienes, José Miguel Carrera se obsesionó con la idea de volver a su querido Chile y culminar con la obra emancipadora que él había iniciado. Sin apoyo en Argentina y sin dinero, Carrera se dio cuenta que debía concentrar sus esfuerzos en otra estratagema. Para ello recurrió a las amistades que tenía con personeros del Gobierno de los Estados Unidos. Cabe recordar que fue en el Gobierno de don José Miguel Carrera cuando llegó, por gestión de él, el primer embajador de los Estados Unidos: Joel Robert Poinsett; además, era amigo del Comodoro estadounidense David Porter, a quien conoció cuando éste peleó contra los ingleses a bordo de la Fragata "Essex" en la bahía de Valparaíso. Incluso en su gobierno nombró como Comandante en Jefe de la Escuadra a otro estadounidense: David Jewett.

Fue gracias a sus amigos Porter y Poinsett, más la venta de todas sus pertenencias y hasta las joyas de su esposa Mercedes Fontecilla, que José Miguel Carrera lograría una de las odiseas más increíbles que se registran en nuestra historia, logrando zarpar de Buenos Aires a fines de 1815.

Recaló en Annapolis el 17 de enero de 1816. Tras un tiempo en que tuvo que lidiar con el poco dominio del inglés que tenía (aprendió a hablar fluidamente francés e inglés en los primeros tres meses en Estados Unidos) y la escasez de fondos, finalmente tuvo la buena noticia del éxito de las gestiones que en paralelo realizaban el Comodoro Porter y Poinsett. Fue así como el Supremo Jefe del Gobierno de Chile -ya que José Miguel Carrera mantuvo su título en el exilio en todos los encuentros que tuvo,



Desastre de Rancagua.

se entrevistó con: el mariscal francés De Grouchy; con el ex rey de España, José Bonaparte, hermano de Napoleón; y hasta con el mismísimo presidente de los Estados Unidos, James Madison. Fue con este último con quien tuvo más éxito. Si bien el presidente se mostró reticente a apoyar a Carrera, por el interés que tenía por comprarle a España el territorio de Florida, finalmente gracias al poder de convencimiento de don José Miguel, éste obtuvo el apoyo del gobierno de los Estados Unidos para sus pretensiones.

De esta forma, Carrera logra la consecución de un sueño que para muchos era una utopía incansable: la formación de una flota, que vendría a ser la Primera Escuadra Nacional, ya que navegó con pabellón nacional (azul, blanco y amarillo de la Patria Vieja), desde la bahía de Chesapeake (Estados Unidos) hasta Buenos Aires (Argentina) ejerciendo su soberano derecho de ser territorio nacional. La flota estaba conformada por cinco buques: la Corbeta "*Clifton*", de 209 toneladas y 28 cañones; los bergantines "*Savage*" y "*Regente*"; la goleta "*Davey*"; y la fragata "*General Scott*", de 600 toneladas y 35 cañones. Estas naves fueron obtenidas con el apoyo que le dieron a José Miguel Carrera los astilleros D'Arcy y Didier más la firma Huguet y Tom, con un compromiso de pago al momento de retornar a Chile con un 100% de interés. Si se observa, esta escuadra era bastante similar o incluso superior a la que O'Higgins formaría en su Gobierno.

Pero, obviamente, Carrera no descansó ahí. Como toda buena flota, debe tener una tripulación acorde y el equipamiento necesario para lograr su objetivo final: la liberación de Chile y el control del mar en América. Para ello aprovechó, principalmente, a Oficiales franceses exiliados por el gobierno de Luis XVIII -como Dauxion Lavaysse o el Coronel Durentay-, a los cuales debía pagar hasta el alimento. Por si esto fuera poco, estuvo en su preocupación no sólo la

liberación de Chile, sino que su porvenir: Carrera llevaba en sus buques dos imprentas, además de dos profesores de matemáticas que debían impartir clases en nuestro país y numerosas obras literarias. De hecho, este material educativo sirvió de base para que el propio Carrera pudiera enseñar durante la travesía el lenguaje castellano y las costumbres de Chile y Argentina a los Oficiales extranjeros. Estos oficiales fueron finalmente cerca de treinta, divididos en cada una de las cinco naves, entre los que se destacaban: Miguel Brayer, General de División y el más antiguo; Dauxion Lavaysse, Coronel; Alberto Bacle D'Albe, Comandante de Escuadrón; todos ellos franceses, a los que se sumaban otros oficiales españoles y algunos estadounidenses que provenían hasta de la mismísima academia de West Point. Todos ellos atraídos por la oportunidad de gloria que les brindaba el Sur de América ante la perspectiva de que la caída de las Colonias Españolas era inevitable.

Así, en definitiva, José Miguel Carrera -que había salido de Buenos Aires en 1815 con sólo 700 pesos- había logrado conseguir, armar, equipar y tripular a cinco barcos con un costo aproximado de un millón de dólares de la época, sacrificando todos sus bienes y endeudando al Gobierno de Chile. Eventualmente, todos los que colaboraron con esta expedición tenían la convicción del éxito de ella por el carácter de don José Miguel, por su inteligencia militar y emocional, por sus convicciones políticas y amor a su Patria.

De esta forma, el 5 de diciembre zarpaba la Corbeta "*Clifton*" -el buque insignia de la nueva escuadra pues el comandante en jefe de ella, General José Miguel Carrera, iba a bordo- y el "*Davey*", con un track de navegación desde la bahía Chesapeake hasta Buenos Aires. Todo esto, con el propósito de convencer al gobierno de la Plata, encabezado por el Director Supremo Juan Martín de Pueyrredón, de la conveniencia de realizar una

operación conjunta entre esta escuadra y el Ejército Libertador que se aprestaba a cruzar Los Andes. Los otros buques, zarparían con un desfase pues Carrera no deseaba concentrar sus fuerzas ante cualquier contratiempo que existiera en Argentina. José Miguel Carrera siempre sospechó del gobierno Argentino, ya sea por lo que le informaban sus hermanos y esposa por cartas o por lo que el mismo había experimentado al vivir en el exilio en dicho país después del Desastre de Rancagua. En ese mismo espíritu, Carrera llega el 5 de febrero de 1817 y fondea al "*Clifton*" a catorce leguas de Buenos Aires como medida preventiva. Efectivamente, Pueyrredón era el jefe de turno de la logia Lautarina e íntimo amigo de San Martín y O'Higgins. Conocidas las desavenencias entre estos últimos y José Miguel Carrera, era lógico suponer el nulo apoyo que recibió el plan del general chileno de realizar una operación coordinada, más aún cuando el Ejército Libertador cruzaría en cualquier momento la cordillera para enfrentar el 12 de febrero a las fuerzas realistas en Chacabuco. De esta forma, la precaución de Carrera había sido acertada, pero ni en sus planes ni en sus prevenciones contempló la necesidad que tendría la tripulación de sus naves por desembarcar a la ciudad después de meses de navegación y el encierro en el que se encontraban fondeados en el medio del Río de la Plata. Consecuentemente, Carrera se vio obligado a autorizar el desembarco de la tripulación el 13 de febrero, en medio del jolgorio que existía en la capital trasandina por las noticias del éxito de la expedición de San Martín. Esa medida, necesaria ante la posibilidad de un amotinamiento, sería el comienzo del fracaso de la expedición y de la ruina de José Miguel Carrera.

Los tripulantes, una vez en tierra, fueron localizados rápidamente por oficiales leales al gobierno argentino y otros enlaces de la Logia Lautarina. Esto, con el propósito de convencer a los miembros



General José de San Martín.

de la expedición de Carrera que ésta fracasaría inexorablemente pues el Director Supremo Pueyrredón no dejaría zarpar los buques. Los crecientes rumores del fracaso provocaron la división de la dotación: unos apoyaban a Carrera y otros deseaban desertar. Estas diferencias se acentuaron cuando llegó a la bahía el Bergantín "*Savage*" el 20 de marzo de 1817, el cual había zarpado recién el 2 de enero. El capitán de dicha nave, fiel a Carrera, deseaba continuar su trayecto hacia Chile, ya sea por la razón o por la fuerza; por otra parte, el capitán de la "*Clifton*" deseaba desertar. Dicha diferencia provocó un conflicto de proporciones y la situación a bordo de los buques se estaba volviendo insostenible. Además, José Miguel Carrera seguía costeando los gastos de vida de los tripulantes y, nuevamente, comenzaba a tener problemas económicos después de casi dos meses en que las naves estaban sin movimiento. Estas dificultades llevaron a José Miguel Carrera a ponerse en dos situaciones: o renunciaba al mando de la flota; o, en sus propias palabras, "¡Si el gobierno de Pueyrredón no me deja partir, de grado o por fuerza arrancaré mis buques del puerto de Buenos Aires e iré al Pacífico a cumplir mis compromisos!". Cabe recordar que no sólo estaba en juego el control del Pacífico, sino que todas las deudas que don José Miguel había contraído en su periplo por los Estados Unidos.

Para sus infortunios, dicha exclamación desesperada fue escuchada por el coronel Dauxion Lavaysse, quien alojaba en la casa que tenía Javiera Carrera (hermana mayor de José Miguel) en Buenos Aires. Este hombre se había transformado en amigo de José Miguel Carrera

en el trayecto a Buenos Aires; pero el convencimiento que Lavaysse tenía de que la expedición fracasaría llevaron a que cometiera la primera gran traición que Carrera experimentaría de ahí en adelante: fue a la casa de gobierno a informar a Pueyrredón las intenciones de don José Miguel de seguir adelante con la expedición. Casi en paralelo, Carrera había notificado al mismísimo Pueyrredón su decisión de renunciar al mando de la flota, aunque esta decisión le pesase en el alma. Mas, gracias a las declaraciones de Lavaysse, Carrera sería detenido por conspiración y de ahí en adelante seguiría hasta el fin de sus días como un reo y luego como un prófugo de la justicia.

Pero, ¿qué ocurrió con los buques que, con tanto esfuerzo, había conseguido?

Lo cierto es que ni el mismísimo José Miguel Carrera sabría su destino, pues nunca más volvería a ver a sus naves y la historia se preocupa más de lo que hizo él en sus últimos años. Los antecedentes sobre el paradero de estos buques, que sin duda por sus características y pertrechos eran una fuerza poderosa para el contexto del Cono Sur americano, son muy difusos. De hecho, sobre el Bergantín "*Regente*" el único antecedente que existe es que habría tenido tiempo de abortar la campaña al conocer las noticias del fracaso de Carrera. El buque más poderoso, la Fragata "*General Scott*", recibió una carta de Carrera con instrucciones de desviar su rumbo a Montevideo -lugar al cual José Miguel Carrera se fugó después-, como última esperanza para continuar con su campaña marítima; sin embargo, su dueño prefirió no acatar las órdenes y vendió la nave a otras personas.

Sobre las otras tres naves que sí llegaron a Buenos Aires, se sabe que todos sus pertrechos de guerra -consistente en 3.000 fusiles con sus bayonetas, 200 sables, 200 pares de pistolas, 100 sillas de montar entre otras cosas- fueron parte del arsenal

que utilizaron los patriotas en la batalla de Maipo. De las naves propiamente tal, éstas sirvieron con patente de corso al gobierno argentino. De ahí en más, su destino es difuso ya que una vez otorgada la patente de corso, el gobierno simplemente se preocupaba de su cumplimiento pero no del destino de las naves.

No obstante lo anterior, sí existen antecedentes sobre un buque en particular: el "*Clifton*", la nave insignia de Carrera. Esta nave fue rebautizada con el nombre de "*Chacabuco*", precisamente por la Batalla que ocurrió en nuestro país. Se le dio patente de corso, al igual que las otras, y realizó operaciones hasta en lugares tan lejanos como California (Estados Unidos) o Acapulco (México). Durante dichas navegaciones habría cambiado más de alguna vez su nombre a "*Santa Rosa*" y posteriormente a "*Coquimbo*". De hecho, en 1818 la nave recaló en el puerto del mismo nombre y, una vez allí, fue vendida a unos armadores y, posteriormente, otorgada al gobierno chileno para la formación de la primera escuadra nacional. Ahí, es rebautizada con su antiguo nombre: "*Chacabuco*" y, efectivamente, es uno de los cuatro buques que conformarían el poder naval organizado por O'Higgins y su Ministro de Guerra Zenteno.

Por lo tanto, José Miguel Carrera nunca supo que el esfuerzo que él había realizado había cumplido, al menos en parte, con su objetivo final. Mientras él luchaba por retornar a su país por tierra, el buque preferido de él -con el cual pensaba proyectar su poder naval y al que deseaba ponerle "*Araucana*" en honor a los guerreros del sur y al poema de Alonso de Ercilla y Zúñiga- ondeaba el nuevo tricolor patrio y cumplía la función con la cual había sido construido: lograr el poder naval en el Pacífico Sur.

- **Conclusión.**

"La patria a los Carrera. Agradecida de sus servicios, compadecida de sus des-

gracias". Epitafio tumba de los Carrera en la catedral de Santiago.



Mausoleo de los Carrera en la catedral de Santiago.

Es increíble como el agradecimiento de la patria se limita sólo a ciertos aspectos. Como se ha señalado, la ejecución de un proceso tan complejo como lo fue nuestra independencia se debe a una labor en conjunto de nuestros

padres de la patria. El aspecto marítimo, como se ha visto, no estuvo ajeno a ello, ya que, generosamente, don José Miguel Carrera, al igual que O'Higgins materializó importantes esfuerzos en ese sentido.

Don Bernardo O'Higgins tuvo una gran visión marítima y, sin duda, fue el

que consolidó nuestro poder naval. Pero aún es tiempo de reconocer los esfuerzos del iniciador de este proceso, del que logró hacer lo impensado en tierras foráneas, a pesar de todas las rivalidades y la falta de recursos. Es deber de todos el conocer su obra y el reconocer a esos buques que fueron Chile, con su jefe de gobierno y comandante en jefe a bordo, mientras el pabellón de la patria vieja flameaba en el palo mesana.

Se debe reconocer el destino de estos buques, en particular del "Clifton" (o "Chacabuco"), pues no sólo son importantes para nuestro país, sino que en la biografía de Carrera, pues marcan su punto máximo de gloria y el principio de su fin, demostrando que el mar fue trascendental para él y lo seguirá siendo para el resto de los chilenos. Es ese el mayor legado del hombre que fue el príncipe de los caminos y de nuestro mar.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Vicuña Mackena, Benjamín. "El Ostracismo de los Carrera". Imprenta del Ferrocarril. Santiago de Chile. 1857. 566 págs.
2. Márquez Allison, Antonio. "Grandes Personajes de la Historia de Chile". Tomo 2. Editorial Ercilla Ltda. Santiago de Chile. 2002. 50 págs.
3. Barriga Muñoz, Brigadier Juan. "Visión Político-Militar del General José Miguel Carrera y su tiempo 1811-1821". En: Revista Patria Vieja. N°29. Diciembre de 1996.
4. Reyno Gutiérrez, Manuel. "José Miguel Carrera. Su vida. Sus vicisitudes. Su época". Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera. Santiago de Chile. 1991. 467 págs.
5. Fuenzalida Bade, Rodrigo. "La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1968)". Tomo I. Imprenta de la Armada. Valparaíso, Chile. 1975.
6. De Iriarte, Tomás. "Biografía del Brigadier General don José Miguel Carrera". En: Revista Patria Vieja. No 21. Noviembre de 1987.
7. Cuadrado Merino, Alfonso. "Recordando al General José Miguel Carrera". 1995.
8. Iser Soto, Carlos. "La Escuadra del Atlántico". En: Revista Patria Vieja. Septiembre de 1993.
9. Ried Undurraga, Ana María. "El Pago de la Escuadra que Carrera trajo de EE.UU.". En: Revista Patria Vieja. No35. Noviembre de 2005.
10. Prieto Vial, Daniel. "Carrera en Argentina" En: Revista Patria Vieja. No 27. Diciembre de 1994.
11. González Maier Claudio, Comodoro (R). "Discurso sobre Carrera y la Marina".
12. Película "José Miguel Carrera: El Príncipe de los Caminos" de la Serie "Héroes: la gloria tiene su precio". Dirigida por: Cristián Galaz. Realizada por: Delirio Films, Bicentenario Canal 13. 2007.
13. "Corbeta Chacabuco (1o)". http://www.armada.cl/site/unidades_navales/020.htm. Consultado: 25 de agosto 2007.