



GACETA DIGITAL DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS GENERAL JOSÉ MIGUEL CARRERA

Número 9 - Mes de noviembre de 2010

CARRERA EN ARGENTINA

por Daniel Prieto Vial

Pocas veces se ha mencionado lo que hizo el General José Miguel de Carrera en Argentina. Por eso nos ha parecido necesario recordar que él emigró al territorio del ex virreinato del Plata en 1814, al año se fue a Estados Unidos por un año y después volvió a las entonces llamadas Provincias Unidas del Plata. Sin embargo lo notable de todo esto es que con su gestión trasformó profundamente esta región sudamericana controlada por Buenos Aires, reservándose él y los chilenos que le acompañaron, un papel privilegiado en la historia y en la formación de la nación Argentina.

José Miguel de Carrera había traído en 1817 una flota de guerra desde los Estado Unidos para liberar Sudamérica. En Buenos Aires fue apresado y despojado de sus naves, pero escapó del barco donde estaba preso, cruzó en un bote de noche el río de la Plata, llegó a Montevideo, Uruguay e inició con el apoyo de una imprenta, una campaña para promover sus ideas libertarias y para atacar los métodos - a su juicio tiránicos - de los gobernantes de Chile y Argentina.

Es interesante hacer notar que la flota de Carrera sirvió de base para las primeras escuadras de Argentina y Chile. Dos buques pasaron a nuestro país transportando el valioso cargamento de armas modernas que había traído don José Miguel. La gran batalla de Maipo se ganó con este nuevo armamento y logística, lo que en definitiva permitió la independencia de Chile. Los buques pasaron luego a engrosar la Expedición Libertadora del Perú.

Las vísperas del desastre de Cancha Rayada don José Miguel Carrera supo de la captura y fusilamiento de sus dos hermanos, el Brigadier don Juan José y el Coronel don Luis Carrera por sospecha de conspiración. También supo de asesinato del Coronel de milicias don Manuel Rodríguez y, como

consecuencia de todo lo anterior, de la muerte de su propio padre. Incluso, le informaron que Ohiggins le había cobrado a don Ignacio el costo de proceso y fusilamiento de sus propios hijos. Don José Miguel ya no se pudo contener. Fue en ese momento cuando decide derrocar a la Logia Lautarina que gobernaba secretamente en Chile y Argentina. Ello lo llevó a respaldar, inspirar y coordinar la revolución federal de las provincias en contra del centralismo porteño. Como si no fuera poco, después supo también del fusilamiento en Buenos Aires, de sus amigos los oficiales franceses Ronet y Lagresse, quienes lo habían acompañado en su flota desde Estados Unidos, cosa que acabó de exasperarlo. Esta vez cambió el tono de sus escritos - ahora abiertamente subversivos - con la aparición de un nuevo diario "El Hurón".

Es interesante destacar que el año 1818 recibió a una misión diplomática de Estados Unidos, presidida por Teodor Bland, con una carta oficial del gobierno de ese país escrita por David Porter, ministro del Presidente Madison. Le señalaba, entre otras cosas, que lamentaba el fracaso de la flota libertadora y agregaba: "Tengo noticias de todas las



intrigas que han urdido contra usted y de las falsedades y calumnias que se han hecho circular en este país (Estados Unidos) sobre su carácter. Pero, este permanece ileso. Donde se intenta calumniar a usted hay, mil para defenderlo de las viles sugerencias de sus enemigos. Estas discusiones lo han hecho ser mejor conocido en el gobierno y en el pueblo de los Estados Unidos y mientras más se sabe de usted, mas apreciado es su carácter. Usted- continúa la carta- es considerado en este país como el campeón de las libertades de Sudamérica, sobre cuyos principios debe ponerse una entera confianza, y el único que puede conducir la revolución a un desenlace feliz... ”Después continuaba “Yo espero, por mi parte y tales son los deseos de nuestro gobierno, que su país consiga un gobierno elegido por el pueblo y mi más ardiente anhelo se refiere a que esa elección recaiga sobre usted”.

Como se ve, Estado Unidos reconocía en Carrera a un líder, no sólo chileno, sino también continental (el campeón de las libertades de América).

Entre tanto, las publicaciones desde Montevideo en su imprenta federal tuvieron gran repercusión y alarmaron a la Logia en Argentina y Chile. El gobernador don Francisco Ramírez, de Entre Ríos, provincia que en esa época era casi un país independiente, acogió sus “mil proyectos periodísticos y políticos” como asesor de su gobierno. Esto le permitió trasladar su imprenta hasta Gualeguaychú, donde rebautizó su periódico con el sugestivo nombre de “Gazeta Federal”.

Su campaña de prensa en contra de Buenos Aires comenzó a dar resultados. En Enero de 1820 se sublevó el regimiento Cazadores de Los Andes y después, “todo el ejército de línea que debía viajar al Perú”, acaudillado por el célebre coronel Bustos de Arequito (Córdoba). Carrera no se hizo esperar y rápidamente se trasladó a Arequito a la cabeza de un regimiento de López, para parlamentar con Bustos. Consiguieron que permanecieran neutrales en la campaña que sus “federales” pensaban realizar sobre Buenos Aires (en compañía de Ramírez y López). En realidad, las campañas federales de Carrera en Argentina son tan espectaculares como desconocidas.

El detalle de ellas da para otro discurso. Bástenos por ahora reproducir lo que dicen dos testigos imparciales de la época. Uno es el gran argentino Tomás de Iriarte, prócer de la independencia de su país. El otro es William Yates, célebre militar británico, que después de luchar en Europa contra Napoleón, vino a América, siguió de cerca las hazañas de Carrera y sorprendido por su habilidad y magnetismo, lo acompañó en sus campañas.

El general Iriarte, que criticó duramente en sus memorias a casi todos los próceres argentinos de la independencia, a los

que conoció bien, tienen sin embargo sólo elogios para el chileno Carrera, nos dice: “Don José Miguel era un hombre de un espíritu superior y su alma elevada parecía vaciada en el molde de los hombres antiguos que describe Plutarco” y agrega: “Dotado de una imaginación ardiente y un talento privilegiado, parecía creado para ocupar el lugar más elevado de la sociedad”. Y refiriéndose a su participación en las guerras federales sostiene: “Sus chilenos se distinguieron en todos sus encuentros con rasgos de valor extraordinario, peleando constantemente uno contra cuatro, y siempre vencedores”, y añade: “Eran aquellos hombres valientes hasta la temeridad”. Bajo la hábil dirección de Carrera hicieron prodigios de valor”

Es importante también hacer notar que Iriarte, siendo un militar argentino, confirma que es Carrera quien dirigía el Ejército Federal y no el general López, Ramírez o el General Alvear como han pretendido algunos historiadores trasandinos en su empeño por esconder el rol de los chilenos (debemos eso sí reconocer que otros historiadores de ese país aceptan ese rol dirigente del general chileno). También reconoce que Carrera pudo haber sido gobernante de Argentina si hubiera aceptado las proposiciones de sus partidarios cuando se tomó Buenos Aires.

Por su parte William Yates establece claramente que en varias de esas batallas donde el General López de Santa Fe o el general Ramírez de Entre Ríos, o las guerrillas de General Alvear parecían inicialmente derrotados, eran finalmente los chilenos de Carrera los que daban vuelta la batalla a su favor, obteniendo así la victoria para los federales.

Quizás en otra oportunidad tendremos tiempo de contar en detalle los pormenores de estas notables campañas donde los federales se tomaron dos veces Buenos Aires e impusieron sus gobernantes. Por falta de tiempo, bástenos por ahora señalar que, al igual que los argentinos de San Martín participaron en la independencia de Chile, los chilenos de Carrera colaboraron decisivamente a formar el sistema federal argentino.

Por eso no podemos permanecer silenciosos cuando nuestra historia escolar esconde estas y otras epopeyas sólo por haber ocurrido fuera de nuestro territorio. Equivale a que Argentina escondiera el rol de San Martín en Chile o en el Perú, que Colombia y Venezuela no contaran el papel de Bolívar en Lima o que Francia silenciara el papel de Napoleón en Rusia, Austria, Alemania, Italia o Egipto y España sólo porque todo esto queda fuera de sus fronteras. Creemos por su importancia que estas hazañas de nuestro prócer en Uruguay y Argentina deben ser contadas en nuestra historia para orgullo de Chile y de nuestro ejército en esta gran causa de la libertad de América.

EL PRIMER COMANDANTE DEL MONITOR “HUÁSCAR”... ¡FUE UN CHILENO!

por Emilio Alemparte

No está claro en que momento Salcedo es reincorporado a la Armada del Perú, pero debió serlo algún tiempo después de la derrota de la Confederación Perú-Boliviana, ya que su nombre aparece mencionado en 1860, como miembro de la comisión para refloatar la fragata “Apurimac”, hundida frente a la isla de San Lorenzo en el puerto de Callao, con toda su tripulación, el 9 de Octubre del mismo año. Lo que si está claro, es que su familia no regresó al Perú junto con don José María y que continuaron viviendo en Chile, hasta donde viajaba Salcedo cada vez que podía.

La palabra “*Monitor*” es un sinónimo de “*Amonestador*” (ambas tienen la misma raíz latina), nombre con que fue bautizada la primera embarcación diseñada por el sueco-americano John Ericsson y que, posteriormente, se usó para denominar a toda una nueva clase de buques construidos

por la Unión durante la Guerra Civil de los Estados Unidos (1861-1865) y por otras naciones industrializadas; y cuyas características principales fueron las siguientes: casco construido totalmente de hierro, borda que sobresalía muy poco del agua (para disminuir el peso total), dos cañones de grueso calibre montados sobre una torre giratoria y un prominente espolón que se prolongaba a proa, bajo la línea de flotación.

El espolón no se había utilizado como arma naval desde la época de las galeras pero, en la segunda mitad del siglo XIX, adquirió gran importancia en la batalla de Lissa, entre las escuadras de Austria e Italia, el 20 de Julio de 1866. Durante el combate, la fragata blindada “*Max Ferdinand*”, de 5,000 toneladas, atacó con su espolón al flamante blindado “*Re D’Italia*”, de 5,700 toneladas, el que se escoró a estribor y se hundió con toda su tripulación en poco más de dos minutos.

Fuera de Lissa, la historia moderna no registra otro caso en que el espolón fuese utilizado con buen éxito como arma de combate, hasta el 21 de Mayo de 1879, cuando el monitor peruano “*Huáscar*” hundió a la corbeta chilena “*Esmeralda*” en la rada de Iquique, después de un combate homérico que

duró casi cinco horas, a pesar de la gran diferencia en el poderío y la antigüedad de ambas naves y solo cuando la nave chilena perdió su propulsión al estallar su caldera y por ende, su capacidad de movimiento para esquivar las embestidas del enemigo.

Siguiendo con nuestro relato sobre el “*Huáscar*” y su primer Comandante, no es sorprendente que éste haya sido un ciudadano chileno al servicio del Perú. En esa época era frecuente encontrar a compatriotas como tripulantes de naves extranjeras, mercantes o de guerra, incluso a altos oficiales de la Armada peruana. Según una “*Relación*



de jefes y oficiales peruanos en servicio activo en 1835”, informa don Carlos García del Postigo y Bulnes, a la sazón Comandante General de la Marina del Perú; “*chilenos eran los dos contralmirantes (el mismo García del Postigo y Eugenio Cortés y Asúa), dos de los seis capitanes de navío (Juan Iladoy y José María García) y dos de los cinco capitanes de corbeta (José María Salcedo y Ramón Valencia), así como varios otros oficiales subalternos*”

Por su parte, el historiador peruano Manuel I. Vegas G., en su “Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924” (Pág. 299), reporta: “*La Ley promulgada el 18 de enero de 1848, durante el gobierno del Mariscal don Ramón Castilla, trató de resolver la escasez de personal náutico peruano, que se hallaba en proporción muy baja en relación con el extranjero*”... pero también estimulaba la contratación de personal de otras nacionalidades, pues establecía que la tripulación peruana podía ser reducida a un quinto del total del personal necesario para cada buque.

Por su parte, nuestro personaje don José María Salcedo y Carvallo, provenía de una larga estirpe militar que se remonta a los inicios del siglo XVIII. El primero en llegar al Reino de Chile en 1740, fue don Manuel de Salcedo y Pineda con el grado de Capitán de Caballos Ligeros y Lanzas, estableciéndose en Concepción, ciudad en la que falleció en 1770 como maestre de campo del ejército de la Frontera. Uno de sus hijos, don Antonio de Salcedo y Ugalde de la Concha, nacido en Valdivia en 1750, fue nombrado Teniente Coronel del Real Cuerpo de Dragones de la Frontera, grado con el que aparece en 1802. Estaba casado con doña Margarita Carvallo, hija del historiador don Vicente Carvallo y Goyeneche (1742-1816).

De este matrimonio nacieron varios hijos: Manuel, José María, Domingo y Fernando; sin perjuicio de que pudiesen haber otros, cuyas historias se han perdido en la niebla del tiempo.

Durante el proceso de la Independencia de Chile, don Antonio permaneció fiel a su Rey y luchó en el bando realista en muchas de las batallas de ese período. En 1818, después de la batalla de Maipú, debió partir al exilio con su familia al Perú, muriendo en Lima alrededor de 1820.

Su viuda, doña Margarita Carvallo, quedó en una muy difícil situación económica y, aparentemente, se ganó el sustento fabricando y vendiendo harina tostada y en otros menesteres que le recomendaron los religiosos de San Francisco. Sus hijos Manuel, Domingo y Fernando tomaron diferentes rumbos en la turbulenta vida de entonces, sin que la Historia nos haya dejado algún indicio de su suerte.

En cuanto a nuestro personaje, don José María Salcedo,

nacido en Concepción en 1809, contaba con solo once años de edad a la muerte de su padre. Años después, si hija doña María Mercedes, afirmaría que su abuela lo puso a bordo de un barco como grumete, “*recomendado al capitán para que velara sobre el como por un hijo y lo educara*”... Sin embargo, el historiador peruano Rosendo Melo, en su “Historia de la Marina del Perú” (1907, tomo 1, Pág. 190) indica que Salcedo era guardiamarina en 1821 y que fue destinado a ingresar a la Escuela Náutica que debía abrirse ese año. El general chileno Luís de la Cruz, a cargo de la Comandancia General de Marina en Valparaíso, acometió la tarea de organizar una escuadra peruana y es posible que haya tomado bajo su alero al muchachito compatriota, iniciándolo en la carrera del mar. El mismo Salcedo, en una carta escrita treinta y tres años después, afirma que su grado en 1821 era el de guardiamarina y no el de grumete.

El mismo historiador Rosendo Melo indica que con el grado de teniente segundo, Salcedo es trasbordado a la goleta “*Arequipeña*”, en la cual hizo la campaña de Colombia. En 1829, es destinado como segundo comandante de la goleta “*Independencia*”. En 1832, es ascendido a teniente primero y en 1834, con el grado de capitán de corbeta, asume el mando de la “*Limeña*”. En Julio de 1835, a los 26 años de edad, es ascendido a capitán de fragata graduado.

Ya con su situación afianzada, contrae matrimonio con doña Carmen Urmeneta y Urrutia, también nacida en Chile y cuya familia, al igual que los Salcedo, debió emigrar al Perú por su fidelidad al Rey de España.

Justamente en esa época, se producían acontecimientos que iban a afectar seriamente la vida de don José María y su naciente familia. El mariscal don Andrés de Santa Cruz, Presidente de Bolivia, iniciaba sus intrigas y maniobras para invadir el Perú y anexarlo a la Confederación que, posteriormente, iba a ser destruida por el ejército chileno en la batalla de Yungay.

Salcedo, ya capitán de fragata, participó en el bando opositor a Santa Cruz y, después de la rendición de la escuadra peruana a las fuerzas del dictador, pudo escapar a Chile gracias a su amistad con un capitán que lo ocultó en su barco, aun cuando el general peruano Orbegoso había puesto un precio de cuatro mil pesos por su captura. Llegado a Chile, no quiso participar en la guerra que se avecinaba debido al respeto que sentía por el uniforme que había vestido desde el inicio de su carrera; aun cuando el ministro Portales le ofreció el mando del bergantín “*Aquiles*” y el ascenso a capitán de navío.

Tal era el sentido del honor que poseía este hombre notable, que decide permanecer neutral en la contienda y ganarse la vida como capitán de barcos mercantes. Radica a su esposa



en la ciudad de Concepción, origen de su estirpe en Chile, y la alberga en una casa “aireada, cómoda y central”, a donde llega cuando el servicio se lo permite, sin descuidar el más mínimo detalle del bienestar de ella, a quien le hace llegar \$ 190 pesos mensuales para que pueda cubrir, holgadamente, todas sus necesidades. En 1862, el matrimonio Salcedo Urmeneta recibe a su primera hija, Ana Rosa y en 1865, a su segunda hija, María Mercedes.

No está claro en que momento Salcedo es reincorporado a la Armada del Perú, pero debió serlo algún tiempo después de la derrota de la Confederación Perú-Boliviana, ya que su nombre aparece mencionado en 1860, como miembro de la comisión para reflotar la fragata “Apurímac”, hundida frente a la isla de San Lorenzo en el puerto de Callao, con toda su tripulación, el 9 de Octubre del mismo año. Lo que sí está claro, es que su familia no regresó al Perú junto con don José María y que continuaron viviendo en Chile, hasta donde viajaba Salcedo cada vez que podía.

Llegó el año 1865, en el que Chile y Perú se vieron envueltos en la guerra contra España. A comienzos de ese año, Perú había firmado con esta última el Tratado Vivanco-Pareja, que le permitió ganar tiempo para aumentar su poderío naval que ya contaba con tres buenos buques: la fragata “Amazonas”, más vieja pero en buen estado y las corbetas “Unión” y “América”, de reciente construcción. Además, había

encargado en Inglaterra, la construcción de un poderoso blindado, la fragata “Independencia” y de un navío de la clase Monitor, el “Huáscar”.

Gracias al Tratado mencionado, Perú pudo hacer zarpar desde los astilleros a los dos buques, cuyas terminaciones se encontraban aun incompletas, antes que se les declarara armamento de estados beligerantes y fueran incautados por las autoridades inglesas. El autor de esta hábil maniobra fue justamente el comandante Salcedo, jefe de la misión encargada de supervisar la construcción de ambas naves, quien, el 17 de Enero de 1866, ordenó el izamiento del pabellón peruano en el “Huáscar” y al mediodía zarpó con destino a Brest, dándole instrucciones a la “Independencia” para hacer lo mismo, lo antes posible, y reunirse ambos buques y el carguero “Thames”, que traía armamento y pertrechos para el Perú, en este puerto francés. La guerra contra España había sido declarada tres días antes, el día 14 de Enero.

Habiéndose efectuado con buen éxito la reunión de las naves en Brest; Salcedo, al mando del monitor en su viaje inaugural, debió recalar en Río de Janeiro, para luego atravesar el Estrecho de Magallanes hasta anclar con su flotilla en Abtao, aunque cuando ya el famoso combate había terminado y la flota española estaba en camino a su patria, para nunca más regresar en actitud hostil a aguas sudamericanas.

Al margen de nuestro relato, es interesante destacar que el poder naval chileno, en esos días, era casi nulo ya que solo contaba con la corbeta “*Esmeralda*”, la que se cubriría de gloria, catorce años después en la rada de Iquique, al enfrentarse al monitor peruano. Esta nave ya conocía la victoria cuando durante la guerra contra España, al mando del comandante don Juan Williams Rebolledo, capturó a la “*Covadonga*” en el combate de Papudo; captura que precipitó el suicidio del almirante español Pareja, quien se disparó un tiro en su cámara a bordo del buque insignia español.

El viaje desde Europa de la flotilla comandada por Salcedo, no estuvo exento de problemas. Debió enfrentar un fuerte temporal en medio del Atlántico, que averió ambos buques, obligándolos a recalar en Río de Janeiro para efectuar reparaciones, las que duraron aproximadamente dos meses. Fue en este lugar donde el segundo comandante de la expedición, Aurelio García y García, inició junto con el embajador del Perú en Brasil, una serie de intrigas ante el gobierno peruano y un conato de motín para destituir a Salcedo y quedarse él con el mando de la expedición.

Era una época de violenta inestabilidad política en el Perú. El general Pezet, quien había comisionado a Salcedo para comandar la misión en Inglaterra, había sido depuesto y en su reemplazo se encontraba el general Mariano Ignacio Prado. El comandante Aurelio García y García provenía de una familia de gran influencia social y cercana al nuevo mandatario, lo cual aprovechó para conspirar en contra de su superior, acusándolo de diversos hechos ocurridos durante la travesía en el Atlántico. Por otra parte, las tripulaciones de ambos buques estaba compuesta por mercenarios de las más diversas nacionalidades, a los cuales era muy fácil embaucar con falsas promesas de premios y halagos.

Es aparente que siempre existió una cierta rivalidad entre ambos y que ésta se agudizó cuando García y García fue

relegado a ser solo el segundo jefe de Salcedo, que por añadidura era un chileno, en una comisión tan importante como es la construcción de dos potentes naves de guerra en Inglaterra.

Valiéndose de sus contactos políticos y del correo diplomático, dio inicio una serie de acusaciones en contra del carácter moral y profesional de su superior jerárquico. Una de las más graves destacaba que el señor Salcedo había embarcado en el “*Huáscar*” a dos señoras, afirmando que ellas estaban abocadas al *servicio personal* del comandante, insinuando así, en forma soterrada, que esas mujeres estaban a bordo para propósitos ajenos al servicio de un buque.

Don José María, a solicitud de su esposa, había contratado en Inglaterra a la señorita Mary Jane Palmer para que sirviera de institutriz de sus hijas y a una tal Mary Woodhouse, de profesión lavandera, para servir de criada a Miss Palmer, efectuar algunos menesteres en la cámara de oficiales y para que posteriormente, lo hiciera también en casa de su familia en Chile. Efectivamente, *Miss Palmer* cumplió su rol de institutriz a cabalidad y posteriormente, abrió un prestigioso colegio para señoritas en Santiago de Chile, muriendo en esta ciudad en 1917. En cuanto a Mary Woodhouse, quedó establecido que sufrió un viaje terrible a consecuencias de su constante mareo y que saltó a tierra en la primera oportunidad, desapareciendo para siempre de los anales del “*Huáscar*” y de su comandante.

La otra acusación de García y García implica un ataque directo a las habilidades profesionales de su superior. En la madrugada del 28 de Febrero de 1866, navegando el monitor adelante y la “*Independencia*” siguiendo sus aguas y habiéndose retirado ambos comandantes a sus cámaras después de entregar la guardia a los segundos oficiales; se produjo una inexplicable colisión entre ambas naves, que causó daños de consideración en la amura de estribor y obra muerta del “*Huáscar*”. La embestida fue tan violenta que

si no hubiese sido de refilón, el espolón del primero habría hundido al monitor en minutos.

Según dice el parte de García y García, “...debió reducir su andar pues el “Huáscar” en mar gruesa, no podía sostener el de la “Independencia”. Me retiré a descansar dejando al “Huáscar” a dos millas a sotavento, con instrucciones al oficial de guardia de mantenerlo en esa situación y como encontrase que el estremecimiento había sido el producto de una colisión **de dicho monitor** con la fragata a mi mando, ordené cerrarla caña a babor y adopté rápida y enérgicamente las medidas para desatracarnos con prontitud, sin que hubiese grandes daños que lamentar”. En otro párrafo, mencionaba que las luces de posición del monitor se encontraban apagadas, infiriendo que el culpable de la colisión había sido el “Huáscar”, aun cuando no menciona que el oficial de guardia de dicho buque era su propio hermano menor, Guillermo García y García, quien habría actuado con negligencia en su guardia.

Investigaciones posteriores indicaron que el ingeniero del “Huáscar” debió detener las máquinas debido a un recalentamiento de las chumaceras, para enfriarlas y el buque detuvo su andar, lo cual no fue advertido por el teniente Gaspar Ureta, oficial de guardia de la fragata, embistiendo al monitor en la forma ya relatada. García y García intentó la remoción del comandante Salcedo e incluso inspiró un conato de motín que fue prontamente reprimido. Felizmente, ambos comandantes llegaron finalmente a un acuerdo y, después de reparados los buques, zarparon rumbo al sur.

Frente al Río de la Plata, la flotilla capturó a dos mercantes españoles, uno de los cuales fue incendiado por encontrarse en pésimo estado y el otro fue remolcado al Callao, con tripulación de presa, donde fue rematado.

El día 26 de Mayo de 1866, la flotilla arribó a Punta Arenas, donde se les unió la corbeta peruana “América”, que venía a

su encuentro. El 7 de Junio divisaron – por fin – el puerto de Ancud, en donde se encontraba fondeada la escuadra chileno-peruana, comandada por el almirante Blanco Encalada, quien izaba su pendón en la corbeta “Unión” del Perú. La guerra contra España había concluido y las escuadras regresaron a sus respectivas bases en ambos países aliados.

Las intrigas y acusaciones contra Salcedo, provenientes del bando de García y García, subsistieron en el Perú; a pesar de lo cual, el chileno fue nombrado Comandante General de Marina de esa nación.

El 17 de Septiembre de 1868, a petición de su gobierno, se embarca en Valparaíso con destino al Callao, puerto al que llega el día 25, con la intención de presentar su renuncia al alto cargo que desempeñaba y que en los últimos tiempos le había ocasionado tantos sinsabores, la cual le fue aceptada con honores.

Salcedo se trasladó a Chile a reunirse con su familia. Compró una casa en Santiago, en la Alameda de las Delicias, en la que se radicó con su esposa y cuatro hijos ya que, aparte de las dos niñas mayores, habían nacido Severo y Samuel en 1871 y 1874, respectivamente.

Llamado por el gobierno de Chile, sirvió con distinción como consejero para el proyecto de reorganización de la escuadra y en la renovación del material naval, incluyendo el proyecto de construcción de nuevas unidades blindadas para la flota de guerra.

Pasó sus últimos años en Santiago, disfrutando de esa vida familiar que tan esquiva le había resultado anteriormente. Con su salud progresivamente deteriorada, falleció a los 69 años de edad, el 5 de Febrero de 1879, justo cuando las sombras de la guerra contra Perú y Bolivia se proyectaban sobre nuestro país.

Bibliografía:

Artículo resumido del libro “Varias Historias del Mar”, del historiador Manuel Torres Marín.

ACTIVIDADES DEL INSTITUTO

NOVIEMBRE

- Día 3. Lanzamiento virtual de página web. Nuestro socio don Jorge Marcich Colina, y don Marcelo Jordá Aliste, diseñaron y trabajaron arduamente para renovar nuestra página web la que ha quedado particularmente bella. Invitamos a visitarla y divulgar sus contenidos en la dirección: www.jmcarrera.cl
- Día 15. El Director don Emilio Alemparte Pino realizó la charla “El duelo entre Carrera y Mackenna en Buenos Aires” para el Círculo de Amigos del Patrimonio Cultural de Chile, en el Club Providencia.
- Día 16. El Director del Alfonso Velásquez Verdugo fue convocado por el Instituto Nacional para participar como jurado en un concurso organizado por el departamento de historia de dicho recinto educacional.
- La Señora Presidenta del Instituto realiza una visita al Instituto Bicentenario José Miguel Carrera de San Antonio, con el fin de hacer una donación de textos escolares.
- Día 18. La Señora Ana María Ried U. entrega un reconocimiento en la ceremonia de premiación de las alumnas destacadas en historia del Liceo 1 Javiera Carrera.
- La Señora Presidenta es entrevistada por la Policía de Investigaciones para una publicación del Bicentenario en la que se referirán al túnel de los Hermanos Carrera en Peñaflo.
- Día 23. La Señora Ana María Ried U. y el Director don Alfonso Velásquez V. asisten a la ceremonia de premiación del concurso histórico del Instituto Nacional, llevando galardones y medallas para los ganadores.
- Día 24. El Ejército de Chile realiza el lanzamiento de su página web “Chile tu memoria” en la Escuela Militar. Asisten la Señora Presidenta y el Director don Emilio Alemparte P.
- Día 25. Se realiza el velorio del querido exdirector del Instituto y socio de la Filial de la Florida don Hernán Fisher Fairlie. Asiste la Señora Presidenta a nombre del Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera.
- Día 26. Almuerzo en reconocimiento al valor y cumplimiento de deber a dos Suboficiales de la Armada que rescataron el Submarino Carrera durante el terremoto, organizado por el Círculo de Estudio José Miguel Carrera, El Centro de Estudios Históricos Lircay y la Hermandad de la Costa NAO. Asiste la Señora Presidenta y Directores.

