

MAYO 2025

EDICIÓN 70

LA NUEVA  
**AURORA DE CHILE**  
GACETA DIGITAL DEL INSTITUTO HISTÓRICO CARRERA



Carrera, Príncipe  
de Nuestro Mar

Nuevos antecedentes sobre la  
flota del Libertador Carrera

Fusilamiento de  
los Hnos. Carrera

Narrado por un testigo:  
Fray José Benito Lamas

[WWW.JOSEMIGUELCARRERA.CL](http://WWW.JOSEMIGUELCARRERA.CL)

ÍNDICE

LA NUEVA  
**AURORA DE CHILE**

NÚMERO 70

<b>Editorial</b>	03
<b>Carrera, príncipe de nuestro mar</b> <i>Por Cristián Soro Encalada</i>	04
<b>¿Sabía usted?</b>	14
<b>El Bergantín Savage</b> <i>Por Ernesto Soza Ried</i>	15



PORTADA: USS CONSTITUTION DE TOM FREEMAN

<b>Epistolario</b>	20
<b>Últimos momentos de los Hermanos Carrera</b> <i>Por Fray José Benito Lamas</i>	21
<b>Actividades</b>	23



Visite

[WWW.JOSEMIGUELCARRERA.CL](http://WWW.JOSEMIGUELCARRERA.CL)



SUMARINO DE LA ARMADA DE CHILE, GENERAL CARRERA.

## Editorial

Los Combates Navales de Iquique y Punta Gruesa, librados el 21 mayo de 1879, cambiaron el curso de la guerra, influyendo en la percepción pública sobre la importancia del conflicto y la situación geopolítica en la región. Esto fue determinante para que las fuerzas chilenas lograran la victoria final, a pesar de las dificultades soportadas por el Ejército y la Armada.

Dicho impacto tuvo también repercusiones culturales en nuestra patria, originando así que cada año mayo sea reconocido como el Mes del Mar, y celebremos con la Armada de Chile el 21 como el Día de las Glorias Navales.



¿Pero cuál es el origen de nuestra Armada? ¿Quién tuvo, primero que nadie, la visión de mirar estratégicamente hacia el Pacífico? Indudablemente fue nuestro libertador don José Miguel Carrera y, en esta edición, lo podremos apreciar tanto en el artículo titulado “Carrera, Príncipe de Nuestro Mar”, ganador de un concurso en la Escuela Naval, como en la crónica “El Bergantín Savage”.

En esta última conoceremos la historia del primer cargamento de armas que llegó a Chile por vía marítima, el cual fue enviado por José Miguel Carrera desde Estados Unidos, el 3 de enero de 1817.

Acompañennos, además, a conocer detalles del submarino Carrera y a revisar un extracto de la narración de la muerte de los Hermanos Carrera escrito por un contemporáneo, el Padre Benito Lamas, quien los asistió hasta el patíbulo.

# JOSÉ MIGUEL CARRERA: PRÍNCIPE DE NUESTRO MAR

**POR CRISTIÁN SORO ENCALADA**  
GANADOR DEL CONCURSO EN LA ESCUELA NAVAL  
2008 Y PUBLICADO EN LA REVISTA DE MARINA

*“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).

## 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.

Más, ¿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 estrategia 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, 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



EMBARCACIÓN DE LA ÉPOCA.

de guerra nacionales. Más, 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.



JOEL ROBERTS POINSETT .



DAVID PORTER.

*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, consiguiendo zarpar de Buenos Aires a fines de 1815.*

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



JOSÉ BONAPARTE.

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.



UNIFORMES DE WEST POINT EN 1810.

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.



BUENOS AIRES EN 1810

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 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, Carrera seguía costeadando 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 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 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.



JUAN MARTÍN DE PUEYRREDÓN.



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?



LA PRIMERA ESCUADRA NACIONAL. ÁLVARO CASANOVA.

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 REALIZÓ CUMPLIÓ, AL MENOS EN PARTE, CON SU OBJETIVO FINAL. MIENTRAS ÉL LUCHABA POR RETORNAR A SU PAÍS POR TIERRA, SU BUQUE PREFERIDO, 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 PARA LA QUE HABÍA SIDO CONSTRUIDO: LOGRAR EL PODER NAVAL EN EL PACÍFICO SUR.



CARRERA PASANDO REVISTA A LAS TROPAS..

### Conclusión

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 también 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. Isler 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](http://www.armada.cl/site/unidades_navales/020.htm). Consultado: 25 de agosto 2007.



# ¿SABÍA USTED?



SUBMARINO GENERAL CARRERA.

Que un submarino de la Armada de Chile lleva el nombre de **General Carrera** en honor al prócer de la independencia **José Miguel Carrera Verdugo**.

El 24 de noviembre del 2004 en Cartagena, España, se realizó la ceremonia de bautizo del submarino de clase Scorpone. En ella estuvieron presente autoridades de Chile y España, destacando el comandante en jefe de la Armada, Miguel Ángel Vergara y su señora, María Ximena Iturriaga, quien actuó como madrina de esta nueva unidad. Invitada especialmente por la Armada, asistió la presidenta del Instituto de entonces, Ana María Ried-Carrera.

Actualmente el submarino **Carrera** forma parte de la Fuerza de Submarinos de la Armada de Chile y entre sus características destaca el ser capaz de operar en una cota superior a los 300 m de profundidad debido a la solidez de su casco, construido en aceros especiales de alta elasticidad, desarrollados gracias a la experiencia acumulada en la construcción de submarinos nucleares.



COMODORO DAVID PORTER (1780-1843).

El Comodoro David Porter, destacado oficial de la Armada norteamericana y gran entusiasta de la causa de la independencia sudamericana.

## EL BERGANTÍN SAVAGE

POR ERNESTO SOZA RIED  
VICEPRESIDENTE DEL  
INSTITUTO HISTÓRICO CARRERA

El primer cargamento de armas que llegó a Chile por vía marítima lo trajo el bergantín Savage, enviado por José Miguel Carrera en su audaz y extraordinario viaje a los Estados Unidos. A continuación, relataremos la gesta que hizo posible el envío de esta nave; la historia que se desarrolla en torno a su viaje desde Baltimore a Coquimbo, a través del Cabo de Hornos y la intervención del comerciante norteamericano Henry Hill en esta expedición.

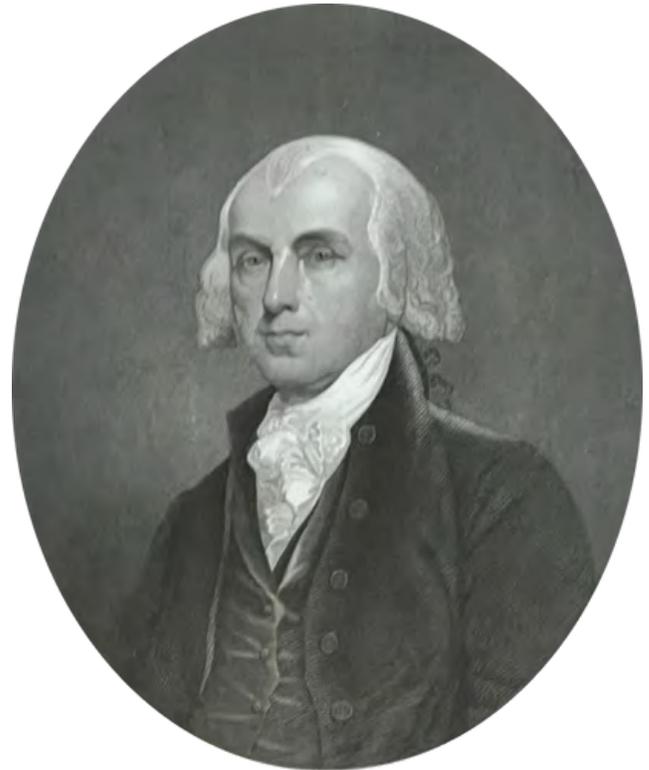
Con el propósito de obtener barcos y armas para la liberación de Chile del yugo español, Carrera se embarcó en Buenos Aires con rumbo a Estados Unidos el 15 de noviembre de 1815 en el bergantín Expedition, acompañado de su fiel asistente Conde, quien, entre otras tareas, se encargaba de copiar su correspondencia. En ese país contaba con el apoyo de Robert J. Poinsett, con quien tenía cierta amistad por haberlo conocido como cónsul de Estados Unidos en Chile, y muy especialmente con la ayuda del Comodoro David Porter, destacado oficial de la Armada norteamericana y gran entusiasta de la causa de la independencia sudamericana.

Gracias a Porter, Carrera logró entrevistarse en Washington con el Presidente James Madison, quien lo recibió cordialmente, pero no pudo ofrecerle ningún respaldo, pues estaba en negociaciones con España para comprar el territorio que más tarde sería el estado de Florida.

Sin desanimarse, Carrera dedicó grandes esfuerzos para dominar el idioma inglés, y continuó forjando relaciones con las más diversas personalidades, entre ellos José Bonaparte, quien se encontraba exiliado en Baltimore, y se proponía rescatar a su hermano Napoleón de su exilio en la isla Santa Elena, e invadir varios países de Sud América para instalarlo como emperador. Su amistad con Bonaparte permitió a Carrera ganarse la confianza de armadores y financistas de Baltimore, logrando en agosto de 1816 contratar con la casa D'Arcy&Didier la adquisición de cuatro buques cargados de armas: la corbeta Clifton, la goleta Davey y los bergantines Savage y Regent. De estas cuatro naves, la última en zarpar y la única que logró llegar a Chile con su cargamento de armas fue el bergantín Savage.

Gracias a las memorias del norteamericano Henry Hill,[1] quien viajaba como sobrecargo (agente comercial de los armadores) en el bergantín Savage, han llegado hasta nuestros días valiosos detalles sobre las gestiones de Carrera en los Estados Unidos, a quien conoció personalmente, y en especial sobre esta nave y su destino.

[1] Pereira Salas, Eugenio. "Henry Hill, comerciante, vice-cónsul y misionero". En: Revista Chilena de Historia y Geografía, N°95, Junio Dic. 1959, pág. 6.



JAMES MADISON (1751-1836).

**“Gracias a Porter,  
Carrera logró  
entrevistarse en  
Washington con el  
Presidente James  
Madison, quien lo recibió  
cordialmente...”**



BERGANTÍN EN FACHA. MUSEO DEL PRADO.

Es notable la descripción que hace Hill de nuestro prócer: “El General Carrera era un hombre de extraordinaria presencia, alto, bien proporcionado, fino de maneras, imponente. Era, además, un perfecto caballero. Su fin, lo mismo que el de sus hermanos, fue trágico. Pertenecía a una de las principales familias de Chile y tenían una hermana de gran talento.”[2]

Cuenta Hill que el Savage era un buque de trescientas toneladas de desplazamiento, que había sido construido en Baltimore por un ex alcalde de esa ciudad, de apellido Stiles, quien invirtió una fortuna en su decoración, tanto así que la nave tenía el sobrenombre de “La Locura de Stiles”: las cabinas y los estantes eran de madera de caoba, y sus muebles eran más propios de un salón de lujo que de un buque. Probablemente el mascarón de proa, que representaba a un jefe indígena, haya inspirado el nombre de Savage.

[2] Hill, Henry. “Incidencias en Chile, Sudamérica (1817-1821)”. En: Revista Chilena de Historia y Geografía, N°95, Junio Dic. 1959, pág. 33.

Este buque llevaba un cargamento de tres mil mosquetes con sus bayonetas, treinta y cinco mil libras de pólvora para mosquetes, quince mil libras de pólvora para cañones, doscientos sables, doscientos pares de pistolas y otros artículos. La embarcación zarpó el 3 de enero de 1817 y, luego de setenta y cinco días de navegación, ancló en el río de la Plata. El capitán Herman Perry y el sobrecargo Henry Hill se dirigieron a Buenos Aires a fin de solicitar una copia certificada del contrato de fletamento a José Miguel Carrera, quien había arribado antes a Buenos Aires con la Clifton, la Davey y el Regent.

Carrera se encontraba en tratativas con el gobernador de las provincias de la Plata, Juan Martín Pueyrredón, para incorporarse con sus barcos y armas a las fuerzas libertadoras, ignorando que con el General San Martín y O’Higgins ya tenían decidido excluirlo de toda participación política y militar en la campaña de la independencia. Advirtiendo que el ambiente no le era favorable, Carrera intentó eludir al gobierno argentino y se reunió con los capitanes de la Clifton y de la Savage, proponiéndoles vehementemente zarpar sin permiso de Pueyrredón, diciéndoles que “...de grado o fuerza arrancaríamos sus buques de las balizas de Buenos Aires, e iría al Pacífico a cumplir sus compromisos”[3].

Los capitanes, aunque mostraban simpatía por Carrera, no se atrevieron a desafiar al gobernador. En este encuentro estaba presente el coronel Dauxion Lavaysse, que había conocido a Carrera en Nueva York, quien, tentado por la oferta de un cargo en el Ejército Argentino, lo delató al gobierno, el que ordenó su detención preventiva.

[3] Vicuña Mackenna, Benjamín, El Ostracismo de los Carreras, 1857, pág. 96.

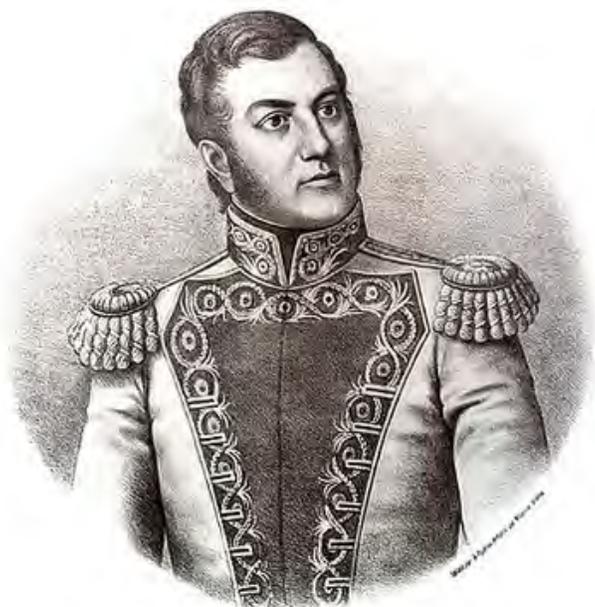
El 30 de marzo de 1817 llegó San Martín a Buenos Aires, quien le dijo a Hill que tendría mucho placer en recibirlo cuando regresara a Chile. Sin embargo, no se llegó a acuerdo ni autorización alguna, y el capitán de la Clifton se negó a seguir a Chile. Ante la perspectiva de tener que volver a Baltimore con el cargamento y hacer una fuerte pérdida, Hill decidió arriesgarse y proseguir el viaje para intentar vender las armas en Chile. Luego de sortear el Cabo de Hornos, y navegando a unas cien millas de la costa para evitar la amenaza de los buques españoles, la nave recaló en Coquimbo el 29 de mayo de 1817, siendo Henry Hill comisionado para entenderse con las autoridades: "...Al llegar a casa del Gobernador, encontré reunidos a una multitud de caballeros, deseosos de saber todo lo concerniente al buque y especialmente si estábamos relacionados con los Carrera, a quienes tienen gran miedo... Todos estaban recelosos y me acribillaban a preguntas..."[4]

[4] Citado en Pereira Salas, op. cit.

Hill se vio entonces en la necesidad de disimular su relación con Carrera: «A nuestra llegada, los habitantes se asustaron, creyéndonos asociados con los Carrera. Estuvimos en una posición delicada, rodeados de espías... Por estas razones, oculté, en un cinturón de cuero entre mis ropas interiores y el pantalón, la carta de presentación del general Carrera, la lista del cargamento y el contrato»[5]

En ese puerto conoció al doctor George Edwards, quien lo recibió con grandes atenciones y lo invitó a alojar a su casa. Le explicó la situación política del país, y le recomendó viajar a Santiago para ofrecer las armas a José de San Martín. Unos días después partió Hill en caravana con tres arrieros y 18 mulas, pero en el camino supieron que San Martín estaba viajando a Valparaíso, de manera que cambiaron el rumbo, encontrándose ambos en Casablanca, donde, conversando en francés, el general le manifestó que aconsejaría al gobierno adquirir los pertrechos que fueran necesarios, y que tendría gusto en recibirlo en Santiago.

[5] Idem.



JOSÉ DE SAN MARTÍN CON UNIFORME DE MARISCAL DEL PERÚ.

Prosiguió entonces Hill su periplo: "El 10 de Junio llegamos a Santiago, después de 12 días de -viaje y un recorrido de 400 millas. La mayor parte del camino es una senda áspera, desigual y rocosa, que serpentea colinas, a través de barrancos aterradores y miles de precipicios. El paso de algunos riachuelos fué difícil debido a la corriente muy desagradable y al parecer peligrosa." [6]

Mientras en Santiago el general San Martín dilataba las negociaciones, sospechando de una posible amistad de Hill con Carrera, el puerto de Valparaíso estaba siendo bloqueado por la fragata española Venganza, lo que hizo temer que el Savage pudiera caer en manos de los españoles, ante lo cual O'Higgins ordenó acarrear las armas y pertrechos por tierra a Santiago.

[6] Hill, Henry, op. cit., pág. 37.



BALTIMORE EN EL SIGLO XIX.

Hastiado de la espera, Hill elevó un memorándum a O'Higgins, indicándole los precios mínimos a que los dueños de la carga estarían dispuestos a venderlas, e intimándolo a que tomara una decisión: "Usted se ha servido decirme que no todos los precios designados se abonarán a las mercaderías. Siendo así U. E. verá que las órdenes de los dueños de la carga quedan arbitrarios y yo por consiguiente con facultad de poder si me pareciere que variando el destino logre más ventaja hacerlo si U. E. me permitiese. ...He oído lo que se publicó en la proclama de Julio 18 y aprovechando esta ocasión, protesto a U. E. con honradez que nunca he tenido la más remota idea de atentar contra el país poniendo en manos de los enemigos armas para que las volvieran contra los hombres que pelean por su libertad y defensa de sus derechos. Suplico a U. E. que me haga oferta de precio por las armas y demás pertrechos de guerra que traxo el Salvaje a su bordo dexandome la libertad de aceptarlos o de recibir otra vez los artículos a bordo y mandarlos con el permiso de U. E. a otra parte si su U.E. así lo quiere. «Es gracia» [7].

Finalmente, con la intervención de Estanislao Lynch, Hill llegó a un acuerdo con el Director Supremo para venderle las armas por \$96.000. Así, el Savage culminó su misión y, cargado con cobre y plata, fue enviado de regreso a Baltimore. Hill se estableció en Valparaíso donde desarrolló una próspera carrera en el comercio, como socio de la firma Lynch, Hill & Co.



[7] Carta de 18 de agosto de 1817, Hill Papers.

# Epistolario

**Carta enviada por José Miguel Carrera a su hermano Luis, desde Estados Unidos.**

New York, 22 de septiembre de 1816.

Mi Lucho amado: Antes de ayer recibí una carta de Vida, del 26 de junio, en la que me dice que te habías vuelto de Montevideo a Buenos Aires el 1º de dicho mes y me comunica las noticias muy sucintamente y nada hablas del objeto de tu viaje.

Ayer llegó la goleta "Mary" y no me trae una sola letra. Admiro más y más tu abandono, y no puedes figurarte los males que esta falta ocasiona. El sobrecargo, Mr. Green, opina tan mal que cree estará muy luego Buenos Aires en manos de los realistas. Me persuado que hay exageración, pero temo mucho cuando después de la decantada acción de Cinti veo que Pezuela está en Jujuy, etc. Por otra parte amenazan los portugueses, y no menos Ossorio a Mendoza, resultado de la buena conducta de los del complot de octubre de 1814. Si no me engaño, haremos más con nuestros pocos recursos que esos fanfarrones con sus millares de hombres, directorios, congresos, etc.

El 4 de septiembre es el señalado para nuestra salida; diez o doce días de continuas lluvias la han retardado, más (de lo) que yo pensaba, y como se aumentan los compañeros es necesario llevar las cosas con más paciencia (de la que) tengo. No te descuides en reunir todos los oficiales buenos y soldados que puedas, llamando, si te parece, algunos de los que están en Mendoza y San Juan. Cuando yo llegue te mostraré mi plan, y cuanto hay de secreto que no puedo fiar a papeles. Será útil que me escribas a Maldonado y Montevideo, advirtiéndome el estado de esos señores y si podré contar con seguridad individual en el caso de bajar a tierra. En la mar yo mando.

Yo sería muy contento si el Gobierno, respetando los intereses de la América, quisiera de buena fe acordarse con nosotros. Sin unión somos perdidos y despreciados. Mucho pulso y silencio, con menos flojera.

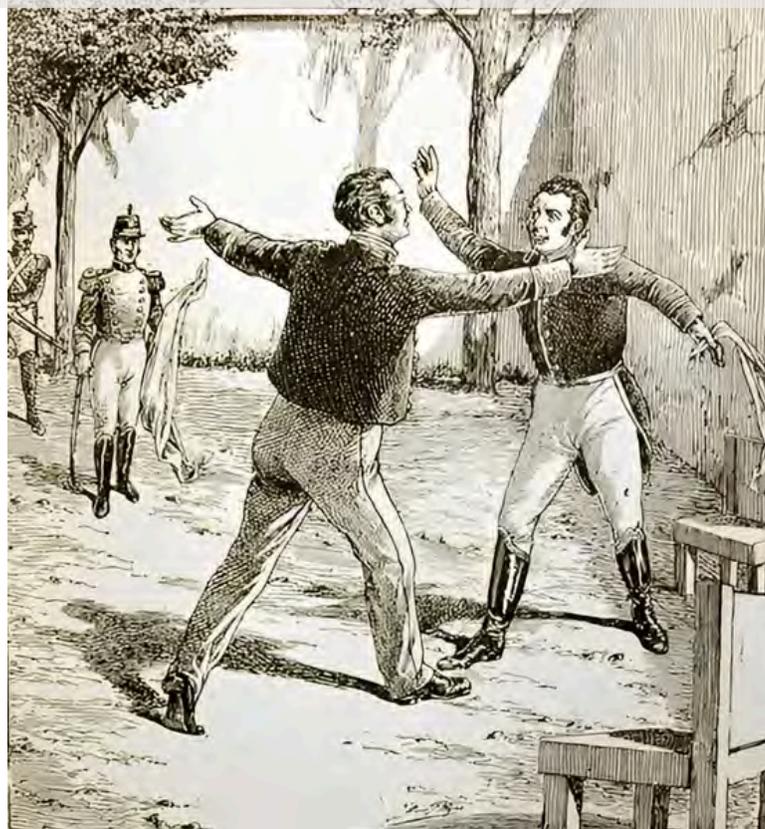
A Dios, mi Lucho. A mi Mercedes, Xaviera, Juan, amigos y amigas, etc., abrazos y afectos. Si no es segura la tierra de Buenos Aires y quieres verme, será preciso que vayas a bordo de la "Araucana". Soy tu mejor hermano y amigo-. José Miguel.

# ÚLTIMOS MOMENTOS DE LOS HERMANOS CARRERA

POR FRAY JOSÉ  
BENITO LAMAS

Los últimos momentos de los Hermanos Carrera, son referidos por el padre franciscano fray José Benito Lamas, presbítero doctor en teología, y cura rector de la Iglesia Matriz de Montevideo.

Este es un extracto y se ha conservado la gramática original.



GRABADO DE LUIS FERNANDO ROJAS.

**El 8 de Abril de 1818** el gobernador intendente, don José Toribio Luzuriaga, envió un oficio a mi prelado pidiéndole dos sacerdotes confesores. Él me nombró a mi y a al padre fray Claudio Hinostrosa.

Los hermanos Carrera, debían ser fusilados dentro de dos horas. Nos presentamos a estos dos desgraciados y les manifestamos el triste objeto de nuestra visita. Entonces ellos prorrumpieron con violenta exaltación en amarguísimas quejas.

Los dos hermanos, que habitaban un mismo calabozo, el primero de la cárcel, fueron separados. Me tocó confesar a Luis. Estaba muy indignado contra la repentina orden de su muerte, en el mismo momento en que se levantaba radiosa la aurora libertad de la patria, objeto de sus desvelos y sacrificios.

No quería confesarse.

- Don Luis, le dije, usted ha nacido en una familia cristiana, y se ha criado en ella en los principios de nuestra religión; no dude usted de ellos en el último momento de su vida. En la desgracia en que usted se encuentra, todavía la providencia se muestra misericordiosa para con usted.

Estas y otras palabras que le dije con toda la caridad que se requiere en estas cosas, calmaron su inquietud acerba, se arrodilló ante mí con humildad cristiana, me confesó sus pecados y recibió la absolución.

Me encargó entonces que escribiese a su padre su fin desastroso y que lo consolase.

-Don Luis, le dije, ahora que el alma de usted se ha descargado del peso que la abrumaba, piense en su pobre hermano. ¿Me permite usted que tome su nombre para decirle a su hermano que se confiese como usted?

Don Luis accedió a ello con satisfacción.

Así lo hice. Al regresar y después de haberle referido el mal éxito de mi empresa, le añadí: -- Cuando nos llamen y usted se reúna con él en el patio, acérquesele y haga que, así como han andado siempre juntos en la vida, no se separen en este trance final, sino que los dos mueran del mismo modo en el Señor.

Pocos minutos pasaron y el oficial vino a avisarnos que había llegado la hora. Salimos al patio y don Luis hizo lo que yo le había pedido. Corrió hacia su hermano y abrazándole le habló al oído y triunfó de su resistencia.

Volvió lleno de contento a mí, mientras el otro se arrodillaba ante el padre y le confesaba sus culpas.

Don Luis vuelto a mí, pareció dudar un momento y me dijo:

—Si pudiera arrancarme el corazón y dárselo a usted como prueba de mi gratitud, lo haría. Ojalá pudiera disponer de lo que tengo sobre

mi cuerpo, pero en mi calabozo hai dos camisas de bretaña fina, tómelas usted como recuerdo mío.

Don Juan José había acabado de confesarse. Se dió la señal y la escolta hizo fuego. Don Luis quedó muerto a la primera descarga; no así su hermano, que luchó mucho tiempo con la muerte. Sus inhábiles ejecutores le apuntaban y acertaban mal. Al fin, después de muchos tiros, expiró, ¡pronunciando el dulce nombre de Jesús!

Yo volví todo perturbado al calabozo que había sido mansión de las dos víctimas, a recoger mi sombrero. No encontré nada de lo que me había legado don Luis; todo había desaparecido en manos de sus guardias.

Al otro día llevé a don Toribio Luzuriaga mi carta para el padre de don Luis, en que le daba cuenta de las últimas voluntades éste. Se la presenté abierta y él me contestó:

Está bien, déjemela usted, yo cuidaré de enviarla.



PLACA EN LA PLAZA PEDRO DEL CASTILLO EN MENDOZA, ARGENTINA



# ACTIVIDADES

## INSTITUTO HISTÓRICO CARRERA

### 10 DE ENERO

El presidente del Instituto, José Miguel Alcalde U., acompañado por el director Felipe Araya J. y el socio Lorenzo Vidal U., viajaron hasta la localidad de Quinta Morza, sector agrícola cercano a Chimbarongo, para hacer entrega de una donación de instrumentos musicales a la Escuela Pública José Miguel Carrera de El Sauce, cuya finalidad es la formación de una banda de guerra. Fueron recibidos por la directora del establecimiento, Loreto Caiceo Galdames, la profesora Erika Vásquez H. y el profesor Carlos Otero C.



### 28 DE FEBRERO

Conmemoración del Natalicio de doña Javiera Carrera.

En la ceremonia, efectuada en la Plaza Independencia de la comuna de El Monte, se recordó el natalicio de Javiera Carrera. Fue dirigida por la alcaldesa Zandra Maulén J. y contó con la presencia de autoridades locales, municipales y miembros del Concejo Municipal. En representación del Instituto Carrera asistió su presidente José Miguel Alcalde U., la directora Marta Saavedra L. y el director Octavio Campusano T.



### 7 DE MARZO

La presidenta honoraria señora Ana María Ried-Carrera fue entrevistada en el canal de Youtube "Pioneros de la República", ocasión en la cual habló en extenso sobre la vida y obra del Libertador José Miguel Carrera.



## 9 DE MARZO

Aniversario de la Bomba José Miguel Carrera. La ceremonia fue presidida por el director de la Novena Compañía, Giorgio Ortiz V., y contó con la presencia del alcalde de Cerrillos, Johnny Yáñez D., el alcalde de Maipú Tomás Vodanovic E., concejales y autoridades locales. En representación de nuestro Instituto asistieron los directores Marta Saavedra L. y Octavio Campusano T., quienes donaron un pendón con el logo de la Bomba.



## 28 DE MARZO

El Museo Histórico y Militar inauguró una exposición dedicada exclusivamente a “La Familia Carrera en la Historia de Chile”, formada por 22 cuadros del pintor Guillermo Santana, propiedad de nuestro director Jorge Ubilla Z. Asistieron los directores Jorge Ubilla Z., José Miguel Carrasco S. y Ernesto Soza R. La muestra se puede visitar en Av. Almirante Blanco Encalada 1550, entre los metros Toesca y Parque O’Higgins hasta mediados de julio, y la entrada es liberada.



## 16 DE ABRIL

La alcaldesa de San Miguel ,Carol Bown S., recibió en audiencia al presidente del Instituto Carrera José Miguel Alcalde U. y a los directores Marta Saavedra L. y Octavio Campusano T., quienes le propusieron retomar la conmemoración del Natalicio del Prócer y realizar más actividades en conjunto.



## 28 DE ABRIL

El director del Museo Histórico y Militar de Chile, General de Brigada Antonio Yakcich F., recibió en dependencias de ese establecimiento al presidente del Instituto, José Miguel Alcalde U., y al director Jorge Ubilla Z. para coordinar actividades en conjunto entre ambas instituciones.



LA NUEVA  
**AURORA**  
  
**DE CHILE**

EDICIÓN N° 70

Sitio web

[www.josemiguelcarrera.cl](http://www.josemiguelcarrera.cl)

Correo

[contacto@josemiguelcarrera.cl](mailto:contacto@josemiguelcarrera.cl)

Instagram

@libertadorcarrera

Facebook

@LibertadorJMCV

X

@LibertadorJMC

Youtube

@Libertador JMC

**INSTITUTO DE  
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS  
JOSÉ MIGUEL CARRERA**

Gaceta Digital La Nueva Aurora de Chile.  
Edición mayo 2025.

**REPRESENTANTE LEGAL:**

*José Miguel Alcalde Undurraga.*

**DIRECTOR:**

*Alberto de la Carrera.*

**EDICIONES COVADONGA**

**Importante**

Las opiniones vertidas en estos artículos son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no representan necesariamente el parecer del Instituto Histórico Carrera.