



GACETA DIGITAL DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS GENERAL JOSÉ MIGUEL CARRERA

Número 16 - Noviembre de 2011

RESPUESTA DEL GENERAL CARRERA AL ULTIMATUM DEL GENERAL OSORIO

Durante sus acuciosas investigaciones históricas, don Eulogio Rojas Mery (Q.E.P.D.), ex presidente de nuestro Instituto; encontró en la página 162 del primer apéndice del Archivo O'Higgins y *publicado sin mostrar la firma de su autor, el general José Miguel Carrera*, la digna respuesta que éste envió al general realista Mariano Osorio, después de recibir el insolente ultimátum que aquél envió "A Quienes Gobiernan en Chile".

Este documento sólo tiene la anotación siguiente: "Archivo Nacional – Archivo Eyzaguirre. Vol. 28".

Publicamos a continuación el texto completo de este valioso documento, que viene a complementar el número anterior de esta gaceta sobre la batalla de Rancagua, y en el cual hemos tratado de conservar lo más fielmente posible el lenguaje, la redacción y la puntuación de la época:

"Los enemigos del pueblo americano cada día presentan nuevas pruebas en su conducta siempre contraria, de que un interés y el encono del espíritu privado son la única regla de sus procedimientos. Chile había sacrificado a los deseos de la paz cuantos hasta la época de las capitulaciones fueron manifestados por el Virrey de Lima que en todas sus partes los ha desaprobado (alusión al Tratado de Lircay), según el oficio de V. de 20 del corriente.

Un nuevo reconocimiento de Fernando VII y de la Regencia, y la remisión de Diputados que sancionasen la Constitución alejaba hasta las apariencias el título de insurgentes que se ha querido hacer valer para saciarse en



la sangre de los hijos del país, el odio implacable de los que sin duda nos han considerado como un grupo de hombres sin derecho, indignos de ser oídos y despojados de todas las prerrogativas de su pueblo.

Cuando V. trata nuestro sistema de erróneo y absurdo, desearíamos saber cuál es el que V. sigue. No puede ser el de la obediencia a Fernando VII, a la Regencia y a la Constitución española, supuesto que se anulan los pactos comprensivos de este Reconocimiento (Tratado de Lircay).

Tampoco se presta al de los gobiernos populares que durante la cautividad del Rey (que rompió el vínculo que recíprocamente unía a los vasallos a un centro común), era el único adoptable a las circunstancias y se aceptó en España con la instalación de las Juntas Provinciales.

Así, es necesario confesar que el solo sistema de V. es el de la desolación y la muerte con que nos amarga (¿amenaza?), negando hasta el tratamiento que inspira la cortesía y enviando un conductor tan insultante que el Gobierno ha empeñado toda su moderación para no escarmentar su insolencia, como la del Coronel Hurtado, que ha fugado, quebrantando las obligaciones que le imponía su condición de rehenes. En lugar de aquél hemos dejado a éste y el conductor es el trompeta. Por otra parte, la comunicación de V. no está acompañada de más credencial que su palabra, desacreditada otra vez con la falsa intimación al Huasco (alusión a lo que hizo con los derrotados en Talcahuano, en Junio de 1813, cuando se dirigían al Perú).

La Gaceta original del Janeiro que le adjuntamos, le avergonzará en la complicada conducta que preside las operaciones de los antiguos mandatarios de América. Fernando VII anula la Constitución de las Cortes y decretos de la Regencia; deja constituidas las autoridades hasta la resolución de un nuevo Congreso y declara reos de lesa majestad a los que defrauden los efectos de esta resolución. Tales son nuestros invasores; y la nueva agresión de V. le haría criminal de Dios, del Rey y del mundo entero; si en el momento no desiste (desamparando nuestro territorio), de un proyecto vano y que sería confundido a impulsos del gran poder a que se ha llevado la fuerza de Chile, puestos en movimiento los copiosos recursos de que un Gobierno débil no supo patrovecharse oportunamente.

Su oficio de V. ha sido una proclama excitadora del valor y la energía de nuestras tropas y de los dignos pueblos que están resueltos a repulsar la invasión.

Haga V. el honor que es debido a la religión, a la justicia y a la humanidad, evitando la efusión de sangre y las desgracias consiguientes a su escandalosa e injusta provocación, de



que le hacemos responsable; y tenga V. por un efecto de nuestra generosidad esta contestación, cuando no siendo V. de mejor condición que el General Gainza, se atreve sin credenciales a dirigirnos otras proposiciones, al paso que aquél no se ha creído facultado para lo que celebró bajo la garantía del Comodoro Hillyar, que documentalmente acreditó la autoridad para mediar y la que había conferido al General Gainza ese mismo Virrey que anula hoy sus tratados. Esto más parece una farsa que una relación entre hombres de bien y de honor.

Dios guarde a V. muchos años. Santiago y Agosto 29 de 1814.

A don Mariano Ossorio”.

Nota 1: Se han agregado algunos puntos aparte para facilitar la lectura del documento.

Nota 2: Este mismo texto, sin las correcciones anteriores, ha sido publicado en la revista “Patria Vieja”, Año XI, No. 13, correspondiente al 20 de Noviembre de 1963.

EL ALMIRANTE DON MIGUEL GRAU SEMINARIO Y SUS LAZOS CON CHILE Y SU ARMADA

por Emilio Alemparte

El 8 de Octubre del presente año 2011, se recuerda el 132avo aniversario del combate naval ocurrido en 1879, frente a la punta de Angamos; durante el cual, el almirante don Miguel Grau murió heroicamente en la defensa de su patria, al ser alcanzada la torre de mando de su buque, el monitor “Huascar”, por una granada del blindado chileno “Almirante Cochrane”.

En homenaje a la memoria de este ilustre marino peruano, queremos relatar, en la forma mas breve posible – ya que su vida está repleta de interesantes pasajes que han dado pie a extensas biografías - una muy breve historia de su trayectoria como oficial naval y mercante; concentrándonos en aquellos hechos, poco conocidos, que le unieron a nuestra patria y a la Armada de Chile.

Don Miguel Grau nació en el puerto de Paita, Departamento de Piura, al norte del Perú, el 27 de Julio de 1834. Fue hijo del teniente coronel don Juan Manuel Grau y Berrio, oficial colombiano nacionalizado peruano, que combatió en las guerras de la independencia bajo las ordenes de Bolívar; y de doña María Luisa Seminario y del Castillo, dama peruana perteneciente a una antigua familia de Piura. De este matrimonio nacieron cuatro hijos: Miguel, Dolores, Enrique y Ana.

Desde muy pequeño, Miguel demostró un gran interés por la vida del mar, hecho que lo llevó a obtener en 1843, a los 9 años de edad, la autorización para embarcarse como grumete en un bergantín mercante comandado por un amigo de su padre, el capitán de travesía don Manuel Francisco Herrera; barco en el cual naufraga en un violento temporal, logrando apenas salvar su vida. En 1844, vuelve a hacerse a la mar en barcos mercantes, recalando en puertos del Pacífico y de Europa.

En 1854, con 19 años de edad, ingresa a la marina de guerra del Perú, donde recibe los despachos de guardiamarina. Diez años después, habiendo ascendido a teniente 1º, integra una comisión naval enviada a Europa con el objeto de hacer construir unidades para reforzar la flota de guerra peruana. Es así como se adquieren en Francia las corbetas “América” y “Unión”. Esta última llega al puerto de Callao al mando de Grau.



En 1857, después de varias vicisitudes derivadas de las explosivas luchas de poder en la cambiante política peruana, debe dejar la marina de guerra por un periodo de tres años, durante el cual vuelve a embarcarse como capitán de barcos mercantes.

En 1861 es reincorporado a la Armada como comandante de la corbeta “Unión”, buque con el que participa en el combate de Abato, durante la guerra contra España, como parte integrante de la escuadra unida chileno-peruana.

El 12 de Abril de 1867, a los 33 años de edad, contrae matrimonio con la dama limeña, doña Dolores Cabero y Núñez; cuya hermana, doña Manuela Cabero se encuentra residiendo en Valparaíso por estar casada con el capitán de fragata de la Armada de Chile, don Oscar Viel Toro. Del matrimonio Viel Cabero nacen dos hijas que fueron apadrinadas por Miguel Grau, debido a la gran amistad y afecto que unía a ambas familias, como se desprende de la abundante correspondencia sostenida entre ellos y de las frecuentes vacaciones que pasaron juntos en Valparaíso.

Declarada la guerra entre Chile y Perú en 1879, ambos concuñados se encontraron enfrentados a la posibilidad de tener que batirse el uno contra el otro, lo que afortunadamente, no llegó a ocurrir. La corbeta “Chacabuco”, comandada por Oscar Viel no llegó a encontrarse en combate con el monitor “Huascar”, que comandaba Grau. Sin embargo, ambos marinos estaban concientes de que, llegado el momento, tendrían que cumplir con el deber impuesto por la defensa de sus respectivas patrias.

Es muy probable que durante la guerra contra España, el marino peruano haya conocido personalmente al entonces teniente Arturo Prat, ya que las escuadras de ambas naciones participaron como aliadas en dicha guerra. Estas coincidencias explican en parte, la caballerosa y magnánima actitud del almirante Grau en el combate de Iquique, donde Prat rindió heroicamente su vida en la cubierta del “Huascar”; sacrificio que el mismo Grau trató de evitar, como el mismo lo indica en carta a su cuñada Manuela, escrita a bordo de la nave vencedora a fines de Mayo de 1879.

A continuación, se transcriben párrafos de dicha carta:

“Ya estarás informada del encuentro de nuestros buques con la vieja “Esmeralda” y “Covadonga”, ambos buques se han defendido con una bizarría extraordinaria. A mi me tocó batirme con la “Esmeralda”, a la que me vi obligado a echar a pique...”

Mas adelante escribe:

“El valiente comandante de la “Esmeralda” murió como un héroe en la cubierta de este buque, en momentos que emprendió un abordaje temerario. Yo hice un esfuerzo supremo para salvarlo pero, desgraciadamente, me fue ya tarde. Su muerte me amargó la pequeña victoria que había obtenido y pasé un día muy afligido.”

En otro párrafo de la misma carta expresa lo siguiente:

“Al cielo pido que me separe siempre de la “Chacabuco”, porque para mi sería la más grande desgracia tener que combatir con Viel, a quien tanto quiero. Cuando le escribas, salúdalo con afecto.

Nuevas caricias a mis ahijaditas, y tu recibe un abrazo que desde aquí te envía con todo su corazón, tu hermano y compadre que tanto te quiere.

Miguel Grau”

En otra carta de Grau a su cuñada Manuela, fechada en Iquique el 3 de Septiembre de 1879, le expresa textualmente:

“Te aseguro, querida hermana, que cada día estoy más contrariado por no verle todavía un termino a esta guerra, que yo siempre he considerado y considero hoy mismo, como fratricida o guerra civil”.

Estas líneas, escritas poco tiempo antes de la terrible muerte del caballeroso Grau en el combate de Angamos, el 8 de Octubre de 1879, ayudan a comprender también su comportamiento posterior al combate de Iquique, al devolver a la viuda del héroe de la “Esmeralda”, doña Carmela Carvajal de Prat, las reliquias que portaba su esposo durante la gesta del 21 de Mayo al momento de morir; incluyendo la devolución de la espada de Prat que, aunque nunca fue rendida, podría haber sido considerada como un trofeo de guerra. Estas reliquias fueron acompañadas de una sentida carta a esa dama, en la cual le expresa, en los términos más nobles y dignos, sus condolencias por la pérdida de su esposo.

El texto de esa carta es el siguiente:

“Monitor Huascar

Pisagua, Junio 2 de 1879.

Dignísima señora:

Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a usted y siento profundamente que esta carta, por las luchas que

va a recordar, contribuya a aumentar el dolor que hoy, justamente, debe dominarla.

En el combate naval del 21 próximo pasado, que tuvo lugar en las aguas de Iquique entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el capitán de fragata don Arturo Prat, comandante de la “Esmeralda” fue, como usted no ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria.

Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumpla con el penoso deber de enviarle las para usted inestimables prendas que se encontraron en su poder y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún pequeño consuelo en medio de su gran desgracia, y para eso me he anticipado a remitírselas.

Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad de ofrecerle mis servicios, consideraciones y respetos con que me suscribo de usted, señora, muy afectísimo y seguro servidor.

Miguel Grau”

En su respuesta, fechada el 1 de Agosto de 1879, cuyo texto completo es muy extenso para transcribirlo aquí; la viuda de Prat agradece el fino gesto y la caballerosidad del comandante del “Huáscar” y, al mismo tiempo lo exime de culpa por la muerte de su esposo, diciéndole:

“...no crea usted, señor, que sea mi intento culpar al Jefe del “Huáscar” la muerte de mi esposo...”.

En otro párrafo le expresa:

“Un Jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy cierta, interpuesto a haberlo podido, entre el matador y su víctima y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su Patria, como desastroso para mi corazón.”

El día 9 de Octubre son sepultados en Mejillones, los pocos restos del Almirante Grau que fueron encontrados después de la explosión de la granada que impactó de lleno su puente de mando durante el combate de Angamos.

Por orden del gobierno chileno, se efectuaron solemnes honras fúnebres, a las cuales asistieron el ministro Rafael Sotomayor, el general Erasmo Escala, el comodoro Riveros, toda la oficialidad naval y militar, la marinería de la escuadra y los batallones “Zapadores” y “Chacabuco”, de guarnición en ese lugar. En esa oportunidad hablaron el ministro

Sotomayor y el comodoro Riveros.

Días después, el 26 de Octubre, a pedido de la familia Viel Cabero, los restos del almirante Grau fueron trasladados a Santiago, reposando en el mausoleo de esa familia hasta el 27 de Julio de 1890, fecha en que fueron repatriados al Perú en una flotilla de buques de guerra enviada por dicho país, teniendo como guardia de honor a oficiales que combatieron en Angamos o que, en algún momento, sirvieron bajo las órdenes de dicho Jefe.

A continuación, transcribimos la lista de las reliquias enviadas por el almirante Grau a la viuda del comandante Arturo Prat, junto con la carta de fecha 2 de Junio de 1879, ya mencionada:

OBJETOS ENCONTRADOS AL CAPITAN DE FRAGATA ARTURO PRAT, COMANDANTE DE LA CORBETA CHILENA “ESMERALDA”, MOMENTOS DESPUES DE HABER FALLECIDO A BORDO DEL MONITOR “HUASCAR”.

- Una espada sin vaina, pero con sus respectivos tiros.
- Un aro de oro de matrimonio.
- Un par de gemelos y dos botones de pechera, todos de nácar.
- Tres fotografías, una de señora y dos probablemente de sus niños.
- Una reliquia del Corazón de Jesús, escapulario de la Virgen del Carmen y medalla de la Purísima.
- Un par de guantes de Preville.
- Un pañuelo de hilo blanco, sin marca.
- Un libro memorando.
- Una carta cerrada y con el siguiente sobrescrito: Sr. J. Lasserro, Gobernador Marítimo de Valparaíso. Para entregar a don Lorenzo M. Paredes.

Al ancla, Iquique, Mayo 21 de 1879

El Oficial de Detallia. P. Rodríguez Salazar.

Bibliografía:

Monitor Huáscar; Almirante don Pedro Espina Ritchie (1).

(1) El almirante Espina fue comandante de la base naval de Talcahuano entre los años 1950 y 1952. Durante su gestión se iniciaron los trabajos de rehabilitación del monitor “Huascar”, que yacía abandonado como pontón en dicha base. Estos trabajos fueron continuados posteriormente por el almirante Gerald Wood y en 1972, la nave fue abierta al público como un museo naval, casi en las mismas condiciones de su salida de los astilleros ingleses, en 1865.



BREVE SEMBLANZA DEL CONTRAALMIRANTE

OSCAR VIEL

“Maipú”, participando en la Guerra contra España entre 1865-1866, episodio tras el cual fue ascendido a Capitán de Corbeta y Comandante del vapor “Maipú”.

Participó en expediciones y reconocimientos del territorio austral y, hacia fines del año 1867, asumió como Gobernador y Comandante General de Armas de Magallanes, encargándose de resguardar la colonia de Punta Arenas en momentos de fuertes conflictos internacionales sobre la posesión de tales territorios. A comienzos de 1872, alcanza el grado de Capitán de Fragata y, cuatro años más tarde, ya era Comandante de la corbeta “Chacabuco”, construida en Londres en 1866.

Participó en la Guerra del Pacífico en los bloqueos y desembarcos de Iquique, Pisagua, Arica, Pacocha y Moquehua, y en las batallas de Chorrillos y de Miraflores, en enero de 1881. Ese mismo año fue nombrado Intendente de Valparaíso y Capitán de Navío.

Durante la Guerra Civil de 1891, estuvo en el lado del bando balmacedista, siendo nombrado Comandante General de la Marina de Guerra y ascendido a Contraalmirante cuando el conflicto recién comenzaba.

Pero al vencer los revolucionarios, fue desterrado y debió exiliarse en París, Francia, donde fallecería el 1º de septiembre de 1892.

Oscar Viel nació en Santiago en 1837, en la familia compuesta por el héroe de la Independencia General Benjamín Viel Gommets, y doña María Luisa Toro Guzmán.

Ingresó a la Escuela Militar en 1854 y a la Marina durante el año siguiente, en calidad de Guardiamarina del pontón “Chile”. También realizó expediciones a Juan Fernández en esos años, a bordo del bergantín “Ancud”.

En 1856 viajó a Francia, incorporándose a la marina francesa en la fragata “Forte”, en la Escuadra del Báltico. Regresó a Chile a bordo de la “Esmeralda” al mando del Contraalmirante Simpson, para reincorporarse a la Marina e involucrarse en los conflictos de 1859, donde tomó posición en favor del Gobierno de Manuel Montt durante la guerra civil. Ese mismo año fue ascendido a Teniente 2º de la corbeta “Constitución”.

Sin dejar de destacar con su desempeño, alcanzó el grado de Segundo Comandante del vapor “Independencia”, en 1864, y al poco tiempo del vapor



Fuente imágenes: “Historia Ilustrada de la Guerra del Pacífico” de Hernán García Vidal

Románticos tiempos aquellos: el tranvía recorría la ciudad y atravesaba el río Mapocho por el Puente de los Carros, frente al Mercado Central. Tal como la Plaza Argentina de Estación Central, Plaza Venezuela frente a la Estación Mapocho era un punto central en el intercambio y la conectividad de aquellos viejos carros, cuyas versiones eléctricas comenzaron con el propio siglo XX a ser utilizados para el transporte de la creciente ciudad de Santiago.

La Compañía del Ferrocarril Urbano estableció corrales y talleres para sus tranvías al otro lado del río, frente al mencionado puente, en dos largos galpones paralelos ubicados en calle Artesanos; los mismos que, en 1948, pasaron a ser sede del mercado de La Vega Chica. Tras la canalización del río Mapocho y la destrucción del Puente de Cal y Canto, además, la antigua versión del Puente de los Carros había sido reemplazada por el actual del mismo nombre, pero de sistema mecano. Un intenso paso de tranvías tenía lugar en él durante esos años.

Ahí en la plaza, de cara la imponente fachada de la Estación Mapocho y al paso del tranvía, se hizo instalar entonces una caseta techada que llegó a ser todo un símbolo del antiguo sistema

más tarde también por el Puente Independencia (donde hoy está el Puente Padre Hurtado), cuando se habilitaron en él rieles hacia la otra ribera.

Curiosamente, muchos rasgos pintorescos de la vida citadina vinculados particularmente a la locomoción colectiva y a los transportes ciudadanos, aún vigentes en nuestros días, ya estaban presentes en la gran actividad diaria de la popular *Garita Mapocho*: carteles de publicidad luminosa se encontraban alrededor del paradero, uno de ellos de la propia Compañía diciendo: “VENGA, TOME AQUÍ SU TRANVÍA”. Juan Luis Espejo, por su parte, comenta en sus “Relatos del Santiago de entonces” la existencia de un enorme cartel de neones con una

Imagen de 1920 del archivo fotográfico Chiletra, con la histórica Garita Mapocho.



Tradiciones, leyendas y recuerdos

de Chile

UNA GARITA LLAMADA MAPOCHO

por Cristian Salazar

de transportes: la *Garita Mapocho*. Diseñada en el mismo estilo ferretero del Mercado Central y los puentes, consistía en una especie de cobertizo o galpón con kiosco interior para informaciones y pequeñas funciones administrativas del servicio. Los pasajeros esperaban estos tranvías del populoso y agitado barrio precisamente allí, en Bandera casi llegando a General Mackenna, a veces cargados con las mismas maletas y bolsos que se echaron encima apenas puesto el primer pie sobre el andén de la estación.

Los carros del tranvía pasaban exactamente frente a la garita, para dar la vuelta por lo que hoy es avenida Cardenal Caro o seguir hacia La Chimba cruzando el Puente de los Carros y

langosta promocionando al entonces famoso restaurant “El Martini”, de calle Bandera cerca de Plaza de Armas; mientras, su colega argentino Bernardo Kordon verifica la venta de cervezas y bocadillos como *hotdogs* para los usuarios, en su trabajo “Historias de sobrevivientes”. Equivalían al comercio de calugones y helados en el sistema actual.

Toda clase de usuarios se reunían allí democráticamente, a esperar su carro: encopetados viajeros recién descendidos del tren, distinguidas damas que iban hacia el entonces reputado Barrio República, trabajadores del comercio, empleados del Mercado Central, mujeres con niños, “chiquillas” de la noche, turistas, cantantes de La Vega, familiares de presos en la Cárcel Pública, intelectuales asiduos a la bohemia de calle Bandera, periodistas, escritores, artistas, etc. Cada hora del día era dominada por algún perfil de pasajeros, desde temprano en la mañana hasta altas horas de la noche.

Pero la *Garita Mapocho* también fue testimonio de muchas características infames del mismo sistema de locomoción colectiva, que por desgracia todavía persisten en nuestros tiempos de *Transantiago*. Los pasajeros reclamaban entonces

contra los malos tratos de los choferes o del servicio, por ejemplo, además de correr serios peligros apresurándose a travesar la calle para no perder su carro. Teófilo Cid recordaba cuando los operadores gritaran al público del vagón algo así como “¡Hasta Mapocho no más, señores!”, haciéndolos bajar justo en la garita o cerca de ella, sin cumplir con el recorrido total que tenían trazado.

Famosas líneas de tranvía, que después heredaron sus nombres o recorridos a los reemplazos en el sistema de locomoción pública por microbuses, pasaban por la famosa y neurálgica garita en la ribera del Mapocho. Entre muchas otras: la línea N° 4 San Pablo-Las Rosas, la N° 15 Matadero-Palma y la N° 37 Mapocho-Lo Vial. El sector sufrió muchas modificaciones con la ampliación de los servicios hacia La Chimba y la apertura de la avenida Presidente Balmaceda, al costado de la Plaza Venezuela, pero la garita siguió prestando servicios allí, como primer paradero popular de transporte urbano de pasajeros que ha conocido Santiago.

Pero la época de la garita comenzaba a desaparecer conforme pasaba también la edad dorada del tranvía y luego la del trolebús, incapaz de enfrentarse a los tiempos de la locomoción movida por los motores contaminantes. También se volvió un punto particularmente peligroso para los transeúntes, agregándole otro problema al enjambre de líneas y trazas de rieles que saturaban a Mapocho, obligando a convivir tranvías, automóviles y peatones.

Una edición de la revista “En Viaje” de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, con su cuartel justamente en el terminal ferroviario, editorializaba en 1949 advirtiendo a la Municipalidad sobre la necesidad de construir “*un paso bajo nivel entre la Estación Mapocho y la garita de los tranvías del frente*” pues la pasada entre ambos sitios “*es sumamente peligrosa, y ya hemos visto caer a varias personas, entre ellas a un ferroviario, víctimas del intenso tránsito*”. De hecho, queridos miembros de la comunidad del barrio, como el músico Jorge Abril (padre), quien popularizara la conocida canción popular “En Mejillones yo tuve un amor” y que tocara regularmente en la otrora célebre *boîte* “El Zeppelin”, cayó bajo las ruedas de uno de los tranvías que pasaba por la garita, en calle Bandera a sólo dos cuadras de allí.

Incapaz de servir ya a las nuevas necesidades de la sociedad santiaguina, y a pesar de sus méritos históricos, la epopeya de la Garita Mapocho frente a la estación del mismo nombre, se acabó con su retiro definitivo y acabó en el total olvido, sin que exista alguna huella siquiera de su pasada presencia en este lugar, ni de la intensa parte de la vida capitalina que se dio material y simbólicamente en torno a ella.

ACTIVIDADES del INSTITUTO NOVIEMBRE

- **9 de noviembre:** Celebración del Centenario de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía con un homenaje realizado en el Congreso Nacional en Valparaíso. Asisten en representación del Instituto el Director don Octavio Campusano y Señora Martita Saavedra.
- **16 de noviembre:** El Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera y el Centro de Estudios Bicentenario organizan el lanzamiento del libro “Recuerdos de Una Familia Chilena. Los González y los Carrera Forjadores de la Patria” de don Benjamín González Carrera, tataranieta de nuestro prócer. Asisten más de 60 personas.
- **21 de noviembre:** Don Julio Figueroa, miembro del gabinete del Canciller don Alfredo Moreno se interioriza, a través de la información que le proporciona la Señora Ana María Ried, de los homenajes que se realizarán a don José Miguel Carrera durante el año 2012 en España por



parte del Regimiento de Caballería de Farnesio y el Ayuntamiento de Cádiz.

- **29 de noviembre:** En el marco del aniversario N°84 del Archivo Nacional se realiza "Entrevistando a un personaje de nuestra historia", ocasión en la que la Museóloga de la Escuela Militar, la Señora Teresa Varas recreó una Representación Histórica de Doña Javiera Carrera. Asisten la Señora Presidenta del Instituto y el Vicepresidente don Manuel Díaz de Valdés Olavarrieta.

