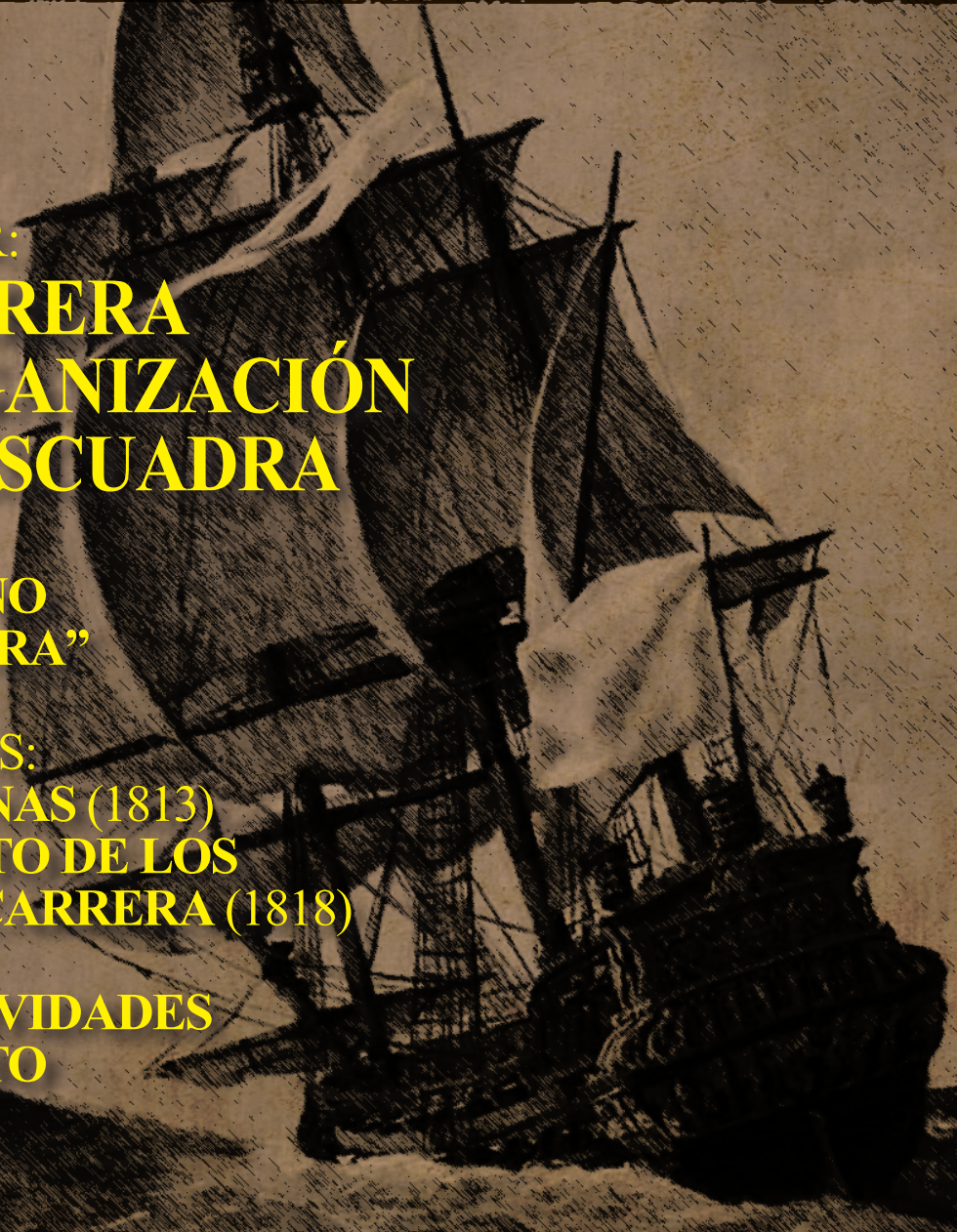




**LA NUEVA
AURORA DE CHILE**
¡LUCE·BEEET POPULOS. SO3INOS EXPELLAT, ET UMBRAS!

Número 57 - Otoño 2022



MES DEL MAR:
**J. M. CARRERA
Y LA ORGANIZACIÓN
DE UNA ESCUADRA**

**EL SUBMARINO
SS-22 “CARRERA”**

ANIVERSARIOS:
**YERBAS BUENAS (1813)
FUSILAMIENTO DE LOS
HERMANOS CARRERA (1818)**

**NUEVAS ACTIVIDADES
DEL INSTITUTO**

Gaceta digital LA NUEVA AURORA DE CHILE - INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS GENERAL JOSÉ MIGUEL CARRERA

Representante legal: José Miguel Alcalde Undurraga / Director: Alberto de la Carrera Díaz / Director Editorial: Cristian Salazar N.

Av. Francisco Bilbao 4509, La Reina, Santiago de Chile / josemiguelcarrera.cl / contacto@josemiguelcarrera.cl



[institutojmcarrera](https://www.instagram.com/institutojmcarrera)



[jcarreraverdugo](https://twitter.com/jcarreraverdugo)



[institutocarrera](https://www.facebook.com/institutocarrera)



[José Miguel Carrera](https://www.youtube.com/channel/UC...)

Mensaje Editorial

MAYO: MES DEL MAR EN CHILE

Alberto de la Carrera

Director del Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera

A comienzos del mes de abril, el Directorio del Instituto, me encargó preparar la primera de las cuatro *Nueva Auroras*, que este año publicaremos para ustedes, y la primera debería serlo en mayo, declarado en Chile, el mes del mar, para resaltar la epopeya marítima más importante de nuestra historia: el Combate Naval de Iquique.

Así, enfrentado a este desafío, encontrándome un día de Semana Santa, sentado meditando frente al borde costero de una playa del litoral central, contemplando la belleza de una puesta de sol, maravillosa e inspiradora, concluí que el mar es mucho más que un mes especial o una importante batalla que llenó de gloria a la Marina chilena con la gesta de uno de los más grandes héroes nacionales.

A la distancia observo una veintena de barcos a la gira, esperando un sitio en el puerto para descargar sus productos que cubren las necesidades de los chilenos y aquellos que se cargan con los nuestros que se reparten a los países cercanos y a otros continentes.

Los ejes del comercio marítimo han ido cambiando a lo largo de la historia, Roma, Grecia, Venecia, Europa, el Atlántico, absorbieron los movimientos navieros durante siglos, hasta que se produjo el despegue impresionante de las economías asiáticas y con ello la recuperación y uso intenso del Océano Pacífico.

Chile, con una frontera marítima al Pacífico de más de 4.000 km. de extensión, en una economía globalizada, tiene hoy una oportunidad extraordinaria de liderar un proyecto de conectividad de los productos desde y hacia el Asia de incalculable proyección, para lo cual, debería haber generado hace décadas las condiciones que favorezcan esta ventaja competitiva sobre el resto de los países del Pacífico Sur. Sin embargo, como ha sucedido a lo largo de su historia, es posible que una oportunidad como esta se vuelva a perder en la lucha interna de intereses, mezquinos y cortoplacistas, que impiden ver la necesidad de sobreponer a éstos los altos objetivos nacionales que aseguren un desarrollo estable y sustentable que asegure a las futuras generaciones un devenir de progreso y bienestar.

Las oportunidades que no se toman a tiempo se pierden y las pérdidas para los países son enormes y con ello las posibilidades de crecimiento y desarrollo para sus habitantes se frustran.

Mientras en Chile, nuestros añosos puertos, se mantienen con muy pocos avances de infraestructura y tecnología, el vecino Perú, con menos ataduras burocráticas e ideológicas que nosotros está construyendo a 80 km. de Lima el Megapuerto Chancay, en un terreno de 141 Há. con una inversión final de 3.600 millones de dólares, dará cabida a buques de 400 mts. de eslora, 59 de manga y 17 de calado, capaces de transportar 18.000 contenedores, tendrá 15

muelles (Antofagasta tiene 7 muelles 2 consolidados en uno sólo y 2 con escaso uso), Chancay movilizará 1,5 millones de contenedores por año. El complejo portuario con tecnología de punta generará 10.000 nuevos empleos, será el principal centro regional y principal puerta de entrada de Asia hacia el Perú, desde donde se enviarán los productos a Ecuador, Colombia y Chile y en el futuro a Brasil. Se imaginan cómo crecerá el comercio exterior peruano.

Este inmenso mar que Dios nos ha regalado y que tan mal tratamos, ese mar que nos provee la lluvia para nuestras campos, montañas y ríos, que nos brinda alimentos sanos y ricos en proteínas y que nos permite comunicarnos, transportar las mercaderías que el mundo necesita, no lo valorizamos ni cuidamos y menos respetamos como se merece, a sus limpias, fértiles y necesarias aguas, vertemos todos los desperdicios y desechos que el hombre produce, contaminándolo y destruyendo miles de

especies marítimas, fuente inagotable para la especie humana.

Que ingratitud con nuestros mares y océanos, que pacíficamente bañan nuestras playas y nos entregan generosamente vida, alimentos, comunicación y esparcimiento.

Como aquella tarde frente a esa hermosa y plácida puesta del sol, todos deberíamos volver a la orilla de nuestro mar a mirarlo en toda su belleza e inmensidad, con gratitud y regocijo por la ventaja de tenerlo a lo largo de nuestro país, asegurándonos una frontera infranqueable y una variedad de recursos que nos permitirán ver nuestro futuro con optimismo y tranquilidad.

El mar chileno no debe ser sólo importante en el mes de mayo. El Pacífico es el océano de la promesa de un futuro que abrirá grandes oportunidades al país, por sus aguas navegará nuestro desarrollo.



EL SUBMARINO CARRERA

Ana María Ried Undurraga
Presidenta Honoraria del Instituto José Miguel Carrera

Desde la Independencia hasta hace poco tiempo atrás, no había ningún buque en nuestra Armada que llevara el nombre de don José Miguel Carrera, ignorando así el importante papel que este le otorgaba al poder marítimo en la defensa de nuestras costas. Como primer gobernante de Chile independiente, debió afrontar las numerosas tareas de defensa del país ante la inminente invasión española.

Reorganizó y armó un ejército, fundó una Academia para formar oficiales y un Hospital Militar.

En 1813, adquiere el bergantín Potrillo, y arrienda la fragata Perla, y no habiendo marinos chilenos, los extranjeros contratados se entregan ante los españoles que bloqueaban el puerto.

En 1816, ya exiliado en Buenos Aires, concibe la idea de independizar a su Patria mediante una expedición naval. Así le expresa en su carta a su hermano Luis desde Estados Unidos, adonde viajó para conseguir los buques que servirían para la Independencia.

Posteriormente, en su testamento, expresa “La flotilla



y demás especies conducidas desde Estados Unidos para libertar a mi Patria; Chile, deben considerarse como la obra del presidente de este país.”

Para corregir esta evidente omisión histórica, el Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera se abocó a la tarea de dar a conocer la visión marítima de este Prócer, publicando artículos y participando en simposios donde se hablaba este tema. Paralelamente se pedía audiencia con los Almirantes y Comandantes en Jefe de la Armada para sugerirles el nombre de Carrera para un buque de nuestra escuadra.

Después de décadas de insistencia, el año 2000, el Almirante y entonces Comandante en Jefe de la Armada, Jorge Patricio Reyes, anunció solemnemente que uno de los submarinos que se compraría a Francia llevaría el nombre de Carrera. Señaló que, revisados los antecedentes históricos, se llegó a la conclusión de que la Armada tenía una gran deuda de gratitud con el gestor de nuestra Independencia y fundador de nuestra marina de guerra.

Los submarinos son uno de los pocos sistemas de armas que ni siquiera las grandes potencias pueden neutralizar, y pocos países del mundo los poseen. Chile tenía dos, de origen inglés que se debían reemplazar, y se optó por el modelo Scorpene, de diseño moderno e hidrodinámico y origen franco español. Este tiene 66,4 m. de eslora y 6,2 m. de manga y puede albergar 8 oficiales y 23 gente de mar. Tiene un mástil optrónico y un motor propulsor de imanes permanentes que no usa carbones. Sus arreglos de sonar le dan muy baja tasa de indiscreción.

Comenzó a construirse en los astilleros de Cherburgo, en Francia, y posteriormente en el de Bazán, en Cartagena, España. Oficiales chilenos vivieron allí, entrenándose para su manejo ya que estos eran los primeros submarinos Scorpene en cruzar los mares.

Por fin, el 24 de noviembre de 2004, en Cartagena, se bautizó el primer buque de nuestra Armada con el nombre Carrera, con la presencia de Embajador de Chile en España, don Enrique Krauss Rusque, del



Ministro de Defensa, don Jaime Ravinet de la Fuente y el Comandante en Jefe de la Armada, don Miguel Ángel Vergara Villalobos. Su esposa, doña Ximena Iturriaga fue la madrina.

Fue una solemne ceremonia con la presencia de autoridades civiles y militares francesas y españolas, descendientes del prócer como la Presidenta del Instituto José Miguel Carrera y su hermano, Horacio Ried Undurraga y el director don Daniel Prieto Vial.

Al día siguiente se visitó el submarino que ahora estaba por primera vez a flote, y guiados por su Comandante don Elio Corcuera, se recorrió el estrecho interior con detalle, apreciándose así la motivación e inteligencia de estos jóvenes marinos.

Este fue un paso más que se ha dado para reconocer la indeleble huella que José Miguel Carrera dejó a Chile desde los inicios de la república.

LA ORGANIZACIÓN DE UNA ESCUADRA NAVAL PARA CHILE

Alberto de la Carrera

Director del Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera

Los primeros atisbos de la formación de una Escuadra Naval para Chile, qué duda cabe, como todos los grandes pasos dados para formar una nación independiente, fuerte y poderosa, se dieron en el gobierno del General José Miguel Carrera.

Era un 1 de abril de 1813. Carrera dejaba su cargo de Presidente de la Junta de Gobierno y montando su famoso caballo cuevano *Puelche*, salía desde Santiago, designado por el Senado, en calidad de General en Jefe del Ejército de Chile, en compañía de su fiel amigo y compañero de armas hasta el día de su trágica muerte en Mendoza, el Capitán don Diego José Benavente, unos pocos oficiales y 14 húsares. A su lado cabalgaba también, el Cónsul Norteamericano Joel Roberts Poinsett, quien tenía estudios en la Escuela Militar de Woolwich en Inglaterra, apasionado por las tácticas y estrategias militares, trasgrediendo todos los protocolos diplomáticos, se incorporó a esta aventura suicida de Carrera de pretender impedir el avance de la poderosa fuerza militar invasora de Pareja, que con todo el apoyo del Virrey Abascal había zarpado desde el Perú el 12 de diciembre de 1812. Antonio Pareja, experimentado combatiente, iniciado en el escalafón naval español a los 13 años, comandaba en calidad de Almirante un destacado grupo de oficiales y soldados veteranos de las guerras napoleónicas.

Enterado el Virrey que en Chiloé y Valdivia, se mantenían leales a la Corona, desembarca el 18 de enero de 1813 en Ancud, haciéndose primero de los caudales reales de \$160.000 de la época, 7 veces superior a los que le proporcionare Abascal, recluta 1.400 hombres a los que viste, entrena y arma; se dota además de 8 cañones y 120 artilleros. El 17 marzo, zarpa hacia Valdivia, reúne 600 hombres más, agrega 12 nuevos

cañones y 100 artilleros. Con ese poderoso armamento y contingente militar desembarca en San Vicente, provincia de Concepción.

La sorpresa es total y la poca resistencia que puede oponer Ramón Freire con un piquete de soldados dura muy poco y la huida hacia Concepción permite que Pareja se adueñe de la ciudad, casi sin oposición. Los excesos de las fuerzas de Pareja hacen que el pánico produzca en Concepción un temor generalizado, que finalmente ante las amenazas del jefe invasor, termina con la entrega de la ciudad.

Mientras tanto, qué sucedía en Santiago. Enterado Carrera del desembarco de Pareja, en una hora, consigue que se declare la guerra al Virrey Abascal.

Es en ese momento que concibe la idea de formar una escuadra naval. No podía ser de otra manera, decidido desde España, cuando escribe a su padre: **“la hora de la independencia americana ha llegado y nadie puede detenerla”**, su inteligencia le hace concluir que la única manera de contener al imperio español, es neutralizando su poderosa fuerza naval, que aunque disminuida por las guerras napoleónicas seguía aun fortalecida, encarga a los responsables que quedaban a cargo del gobierno en la capital que adquieran naves para bloquear a las embarcaciones españolas, de otra manera no se podría contener el envío constante de refuerzos del virreinato.

Se decide entonces el arrendamiento de la fragata “Perla” y se compra el bergantín “Potrillo”, ambos de procedencia norteamericana. Las naves son provistas para la guerra, se les dota de cañones y fusiles, y se incorporan a ellas personal suficiente para que las naves bloqueen Talcahuano para impedir que Pareja siga

recibiendo refuerzos de Chiloé o de Lima.

Sin embargo, sucede un hecho que no estaba en los planes de nadie. En la costa de Valparaíso se divisa la nave “Warren” de procedencia peruana y de inmediato se da la orden a la “Perla” y el “Potrillo” de salir a capturarla. Cuando la “Perla” se hallaba a tiro de cañón de la “Warren”, todo los que esperaban que abriera fuego, observan que en conjunto con la “Warren” comienzan a cañonear al “Portillo”, la cual debe huir de la rada de Valparaíso, siendo posteriormente capturada en alta mar, quedando ambas naves bajo el poder del Virrey del Perú.

Esta traición de los tripulantes de la “Perla” termina con el esfuerzo de Chile por tener su primera escuadra naval.

Sucesivas victorias y derrotas de las fuerzas chilenas, la deslealtad de O’Higgins y el encono de la aristocracia santiaguina contra Carrera, el vergonzoso Tratado de Lircay, culminan con el Desastre de Rancagua y el fin de la Patria Vieja.

El cruce de Los Andes, lejos de producir un reencuen-

tro entre civiles y militares chilenos, ahonda sus diferencias, siendo los más perjudicados los hermanos Carrera, Juan José y Luis, quienes después de sufrir las peores humillaciones, persecuciones implacables y largas prisiones, mueren injusta y cruelmente fusilados por sus enemigos en la plaza de Mendoza, en 1818. O’Higgins, en un acto que lo retrata de cuerpo entero, a instancias del Gobernador de Mendoza, le cobra a su anciano padre don Ignacio de la Carrera los gastos de fusilamiento de sus hijos.

Posteriormente, en el mismo lugar, igual suerte correría el General José Miguel Carrera, en 1821.

Sin embargo, José Miguel, mostrando su voluntad inquebrantable de luchar por la independencia de Chile y la libertad de América, mucho antes de su triste final, en noviembre de 1815, cansado de la persecución de O’Higgins, San Martín y demás miembros de la Logia Lautaro, viendo frustrada todas sus esperanzas de plegarse al movimiento que habría de recuperar la libertad de Chile, se hizo a la mar en el bergantín “Expedition” desde el Puerto de Buenos Aires hacia los Estados Unidos de Norteamérica, para iniciar la misión más ambiciosa y difícil que se pueda imaginar para un



hombre que a esas alturas ya lo había perdido todo.

Lo anterior nos lleva a comprender que estamos ante una figura sobresaliente, dotada de una personalidad única e irreplicable para su época, que llevó al gran escritor y político chileno don Benjamín Vicuña Mackenna a decir:

¿Quién es este proscrito que se arranca el anatema de la frente y quiebra los hierros de su calabozo para ir a ignotos países a traer consigo los recursos de una empresa formidable?

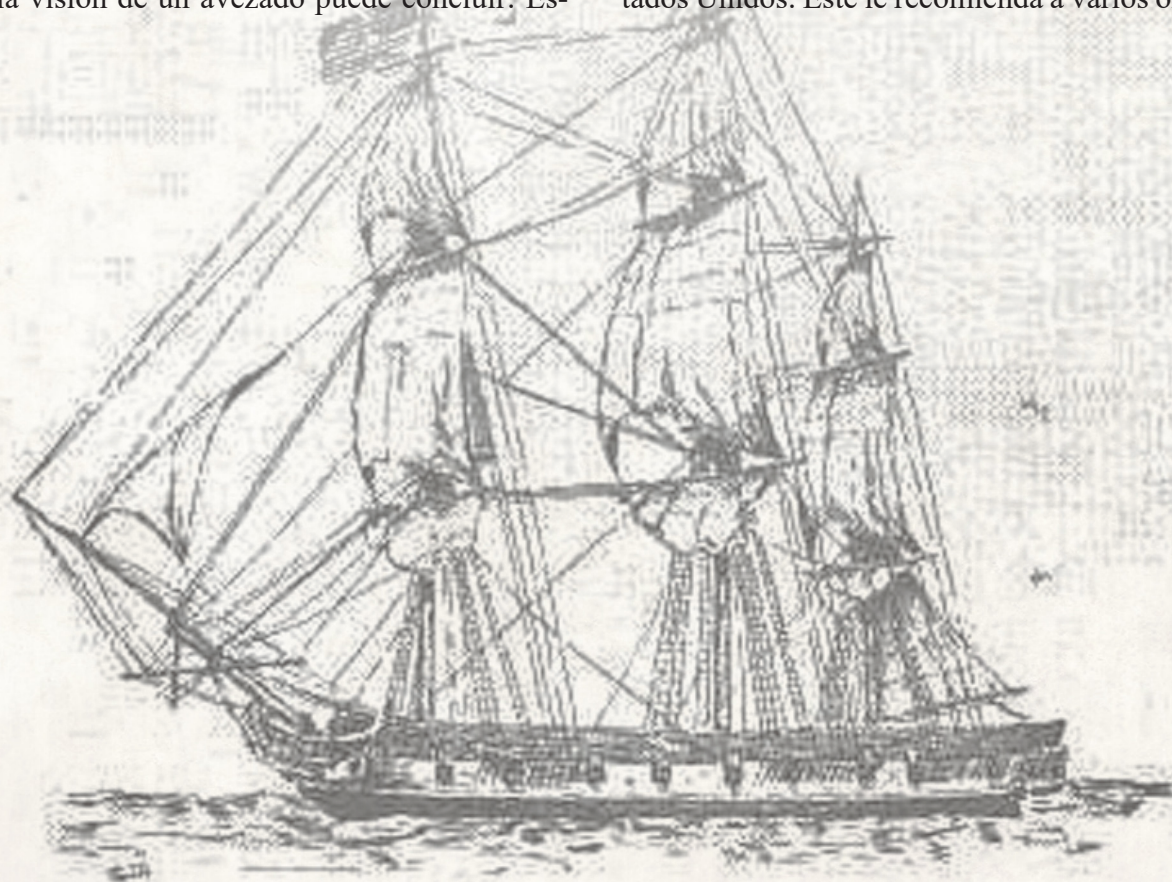
A todo esto, nos hemos respondido solamente que, si hay grandeza en tan grandes peripecias, el hombre que las realizó debió ser grande también.

En efecto, José Miguel Carrera comprende que la libertad de América sólo será posible una vez que se expulse de sus mares a la armada española. Surge entonces en su mente un desafío inimaginable para esos tiempos que sorprende aún a sus propios enemigos, que sólo la visión de un avezado puede concluir: Es-

tados Unidos necesita consolidar la estabilidad de su independencia y no quedar sujeta a acciones de potencias colonialistas interesadas en las riquezas de las tierras americanas como sería entre otras, la Inglaterra de la cual se habían liberado, por lo tanto, decide pedir el apoyo del gobierno norteamericano para armar una escuadra naval que bloquee la navegación de las naves de guerra españolas por el Pacífico.

Carrera desembarca en Annapolis, que es la capital del Estado de Maryland, el 17 de enero de 1816, y pone en marcha todas las acciones destinadas a cumplir su propósito, llegando incluso a entrevistarse con el Presidente de Estados Unidos James Madison el 26 de enero de 1816.

Obligado por las circunstancias a aprender inglés, lo que hace en menos de un año, recorre puertos, armadores de barcos, fábricas de armas y pertrechos de guerra, conoce a José Bonaparte, colocado en el trono español por su hermano el emperador Napoleón, quién al igual que muchos oficiales franceses están exiliados en Estados Unidos. Éste le recomienda a varios oficiales que



Carrera trae en sus barcos, tales como, el General de División Miguel Brayer, el Coronel Dauxion Lavayse, los comandantes Carlos Elredge y Alberto Bacler Dälbe, los capitanes Roberto Livingstone, Felipe Marguetti, José Rondizzoni, Jorge Beauchef y Guillermo Tupper, todos los cuales tuvieron destacada participación en el ejército y la política chilena. Venían también los tenientes Jeremías Brayer, Francisco Bond, Daniel Carson, Juan Fellows, Exequiel Jewetts, Antonio Simonett y Samuel Elredge, y quien fuera hasta el final de sus días su gran amigo Guillermo Kennedy, entre varios más que se adhirieron voluntariamente a la travesía y el desafío asumido por Carrera.

Es decir, no sólo se preocupó por formar y traer una armada, sino que se procuró experimentados oficiales para la extraordinaria misión que se había trazado para Chile y el Continente.

Por fin, después de tocar tantas puertas, logra que John Stuart Skinner, adinerado dueño de un periódico y Jefe del Servicio de Correos de Baltimore, coopere con él y le preste 4.000 dólares, con interés del ciento por

ciento. Con esto pudo José Miguel pagar a los oficiales desplazados de las guerras europeas y a 19 artesanos que había contratado para su viaje. Adquiere la Corbeta “Clifton” y el bergantín “Savage” a la firma *D’Arcy y Didier* y completa su flota con la escuna “Davei”, el bergantín “Regente” y la fragata “General Scott”.

En sus barcos Carrera traía para la causa de Chile en la “Savage” 3.000 fusiles y bayonetas, 35.000 libras de pólvora de fusil y 15.000 para cañón, 3.000 cartuchos, 200 sables con vainas de fierro, 200 pares de pistolas, 500 piedras de chispa, 200 lingotes de plomo y 100 sillas de montar.

Pensando en la oportunidad, más allá de la guerra, le compra a la firma *Jacqueline y Durand* entre otras cosas: tres mil fusiles con bayoneta, fornituras, tercerolas, 1.000 sables, 1.000 pares de pistolas, 4 piezas de artillería volante, 2 obuses de bronce, balas y tiros de metralleta, 100 clarines, música completa para 3 regimientos de infantería y una imprenta con 6 prensas.

Para la educación adquiere: tratados de geometría, de



aritmética, de tablas de logaritmos, de álgebra, de cosmografía, de geografía, cursos de matemáticas para artillería, manuales de levantamientos de planos, diversos instrumentos como anteojos de larga vista, grafómetros, brújulas, pantógrafos, barómetros, termómetros, etc.

El 5 de febrero de 1817, Carrera y su gente desembarcan en Buenos Aires. Su llegada coincide con el triunfo del Ejército Libertador en Los Andes y José Miguel, absolutamente confiado en el buen propósito de su misión y sin ánimo de asumir poder alguno, le escribe a Pueyrredón:

En vista de la gloriosa acción de Chacabuco, cambian las circunstancias, pero no la absoluta necesidad de dominar el Pacífico. Adjunto a Usted la fuerza total de los buques, así como las armas y relación de los oficiales y artesanos.

Manuel Pueyrredón, hombre de la confianza de San Martín, para sorpresa de José Miguel no sólo le confisca las naves, todo el armamento y dispersa a los oficiales, sino que además después de tratar de sobornarlo con un cargo en el extranjero al cual Carrera se niega rotundamente, ordena su prisión en el barco “Belén”.

La corbeta “Clifton” pasó a manos argentinas cambiando su nombre a “Chacabuco” y más tarde formó parte de la Escuadra Libertadora del Perú. La “Savage” siguió su navegación hasta Coquimbo donde el Gobierno de O’Higgins ordenó rematar su cargamento.

El 18 de mayo de 1817, San Martín le escribe a O’Higgins:

Los Carrera no se han llevado ni un solo cuartillo, han llegado de Buenos Aires los 400 sables de caballería y espero en el Savage 700 más, así como otros artículos de guerra que nos son necesarios.

San Martín, O’Higgins y Pueyrredón despreciaron absolutamente los esfuerzos realizados por Carrera por segunda vez en formar una escuadra naval y mezquinamente lo despojaron de la gloria de esta expedición.

Expresa Carrera en su testamento otorgado en Montevideo, en 1819:

La Flotilla y demás especies conducidas de EE.UU. para libertar a Chile, mi patria, debe considerarse fue la obra del presidente de aquel país, y del general de sus tropas al tiempo de su retirada a Mendoza. Mi viaje a este objeto a EE.UU. fue de acuerdo con el vocal de la Junta, Uribe, y con el consentimiento del Director de las Provincias Unidas, Ignacio Álvarez, quien me recomendó oficialmente al presidente de esa nación, el señor Madison. Habrían tenido efecto mis sacrificios y Chile habría disfrutado ventajas incalculables si mi expedición no hubiese sido detenida y destruida por la arbitrariedad y despotismo del Director Pueyrredón.

En junio de 1818 llegó a Chile la misión enviada por el gobierno de EE.UU., con Mr. Theodoric Bland encargado de proponer un tratado de paz y amistad y cobrarle esta deuda al gobierno chileno.

O’Higgins desconoce esta obligación y decretó que don Ignacio de la Carrera, padre de José Miguel, pague esta deuda en un lapso de cuatro días. Don Ignacio protestó por ello, pero O’Higgins inflexible le incautó los bienes y ganado de la hacienda de El Monte, y con eso pagó hasta el último peso con los intereses correspondiente más las costas de la cobranza.

Así terminan los esfuerzos de Carrera en esta magna empresa, por formar una escuadra naval para Chile; el egoísmo, la ingratitud y el odio pudo más que el interés de brindar a la Patria de una fuerza poderosa dotada de los mejores pertrechos de guerra, que dirigida por ilustres oficiales habrían dado a Chile el reconocimiento de haber logrado el control del Pacífico y el honor de haber contribuido en forma eficaz en la libertad de América, como fuera su último pensamiento y grito antes de enfrentar las balas que extinguieron la existencia del hombre que más decididamente luchó por la independencia de Chile.

Fuentes:

- Eulogio Rojas Mery.
- Diego Barros Arana.
- Benjamín Vicuña Mackenna.
- Encina-Castedo

Efemérides

Fusilamiento de los hermanos Carrera:

8 de abril de 1818. Los hermanos Juan José y Luis Carrera, exiliados en Argentina después de la batalla de Rancagua, decidieron volver a Chile debido a la despiadada persecución a que los sometió la Logia Lautarina. Sin embargo, al llegar a Mendoza fueron capturados, y luego de 8 meses de cautiverio los fusilaron el 8 de abril de 1818.

Poco tiempo después el Director Supremo de Chile, Bernardo O'Higgins, le demanda a don Ignacio de la Carrera el pago de los gastos de este fusilamiento.



La Sorpresa de Yerbas Buenas:

25 de abril de 1813. En la madrugada de ese día, una fuerza patriota de 600 hombres al mando del coronel Puga, atacó al grueso del ejército realista creyendo que era una patrulla acampada en ese pueblo.

Se produjo una gran confusión y los españoles se disparaban entre ellos. Los chilenos, al darse cuenta se retiraron llevándose unos cañones.

La Sorpresa de Yerbas Buenas fue el primer enfrentamiento entre las tropas patriotas mandadas por Carrera y el ejército realista.

¿Sabía Ud. que...?

1.- José Miguel Carrera es el Presidente más joven que ha tenido Chile: el 16 de noviembre de 1811, asumió con el título de Presidente de la Junta de Gobierno. Tenía sólo 26 años y creó la primera bandera y escudo chilenos, se preocupó de la educación y la salud y proclamó la primera Constitución de Chile en 1812, en la cual se creó el Senado.

2.- Carrera fue precursor del periodismo en Chile. Nuestro primer periódico, *La Aurora de Chile*, fue obra del ingenio del Prócer, ya que lo



La primera imprenta traída a Chile por José Miguel Carrera.

creó por un decreto del 16 enero 1812 y nombró redactor de éste a Fray Camilo Henríquez con un sueldo de 600 pesos.

MARZO - ABRIL 2022

ACTIVIDADES DEL INSTITUTO

2 de marzo: El vicepresidente don Felipe Serrano asistió a la ceremonia del inicio del año escolar de ACAPREMIL, la Academia Premilitar José Miguel Carrera de El Monte.



3 de marzo: El director don José Miguel Carrasco asistió a la Cuenta Pública del Ejército en representación del Instituto.

9 de marzo: En representación del Instituto el vicepresidente don Felipe Serrano asistió a la ceremonia de cambio de mando del Ejército.

5 de abril: Te Deum en conmemoración de la Batalla de Maipú, en el templo de dicha comuna. El director don José Miguel Carrasco asistió representando al Instituto.

5 de abril: Te Deum en conmemoración de la Batalla de Maipú, en el templo de dicha comuna. El director don José Miguel Carrasco asistió representando al Instituto.

3 de marzo: Se celebró la primera reunión de directorio de este año. En dicha ocasión, la señora Ana María Ried Undurraga presentó su renuncia a la presidencia. El directorio la nombró presidenta honoraria, y eligió por unanimidad como presidente a don José Miguel Alcalde Undurraga.





21 de abril: El Museo Militar expuso obras de pintura y grabado realizados por jóvenes y adultos en situación de discapacidad intelectual de la Fundación Incluir. Asistió en representación del Instituto la presidenta honoraria señora Ana María Ried.

30 de abril: Recreación Histórica en Yervas Buenas. El presidente don José Miguel Alcalde y el director don Domingo Viviani, viajaron a la localidad de Yervas Buenas para



presenciar las actividades de conmemoración de esta batalla, las que contaron con representaciones de los campamentos, tipo de alimentación, y cómo cocinaban en esa época las vivanderas. También hubo, por parte de los recreacionistas,

explicaciones del armamento, su uso y capacidades, los trajes militares y los de las mujeres que acompañaban a los soldados. Las organizaciones recreacionistas fueron Recreación Histórica Frontera del Bio Bío y AHC Guerra de Independencia.

