



El Santiaguillo

Boletín Oficial de la Nao Santiago - Hermandad de la Costa de Chile
Fundado en marzo de 1993

Nº 245

Octubre de 2020
AÑO XXVIII
Singladura 2019 -
2020

PRÓLOGO

Valerosos y fieros Hermanos:

El décimo mes del año se nos vino cargado de celebraciones y homenajes, entre ellos los 500 años del viaje de Magallanes, que abrió una nueva ruta marítima al mundo a través del estrecho que comunica los océanos atlántico y pacífico, al sur del continente, que fue bautizado con el nombre de su descubridor.

Las Naos de Punta Arenas y de Porvenir, en el epicentro de la celebración, organizaron un magnífico Zafarrancho Internacional para homenajear la proeza de Magallanes y de su continuador, Sebastián Elcano.

La Nao Santiago no podía soslayar la importancia del tema y lo abordó en su Zafarrancho de Combate del mes de octubre, oportunidad en la que el Hermano René EUZKARO Olhaberry expuso magistralmente un trazado de rumbo sobre la Trascendencia del Viaje de Magallanes.

Además de ese Trazado de Rumbo, entre otros artículos, publicamos el trabajo del Hermano Roberto SEA HORSE Monardes, de la Nao Quintero, sobre los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

Este pasquín tiene sus páginas abiertas para incluir las botellas de todos los navegantes de la Cofradía. Esperamos tu trazado!!!

Hasta el próximo número. ORZAA!!!



Jack

El contenido de los artículos publicados en este boletín es de exclusiva responsabilidad de cada autor.



Capitán Nao Santiago: Cristian ALGARETE Sotomayor
Editor : Manuel JACK Arancibia
E-mail: naosantiago@hotmail.cl
Web: www.naosantiago.cl

TRASCENDENCIA DEL VIAJE DE MAGALLANES



**Hno. René EUZKARO Olhaberry
Nao Santiago.**

Se suele identificar la proeza de Fernando de Magallanes y la de su continuador Sebastián Elcano, como el último capítulo de un largo proceso de descubrimientos impulsados por el príncipe portugués Enrique apodado siglos más tarde como “El Navegante”, que comenzaron con el descubrimiento y conquista para el reino de Portugal del bello y estratégico archipiélago de Madeira, en 1425.



Esta idea planteada anteriormente tiene bastante sentido, ya que el primer viaje de circunnavegación finalizado en 1522 por Elcano cerró una etapa, un gran hito en la historia de la navegación, en donde se probaría empíricamente que la tierra, podía ser navegada sin interrupciones geográficas en toda su extensión.

Por otro lado, el cierre de este primer proceso se convertiría simbólicamente en el inicio de un extenso y exitoso período de grandes circunnavegaciones europeas, que se extendieron a lo largo de los dos siglos siguientes.

Basta recordar que, así como se incorporaron las estratégicas islas Madeira, pocos años más tarde hicieron lo propio con las Islas Azores, ubicadas frente a Lisboa, a 1400 km en medio del Atlántico y

que con el correr de los años se transformaron en la puerta de regreso a Europa de las navegaciones procedentes de la costa Sud Africana, debido a los vientos alisios.

Pero igualmente estratégico fue para el futuro del control Atlántico, el descubrimiento y control de las Islas del Cabo Verde, ubicada a 560 kilómetros al oeste de la costa de Senegal, colonizada por los portugueses a partir de 1462. Este hito geográfico fue tan importante, ya que motivó al Papa Nicolás V, a que por medio de la Bula Romanus Pontifex, de 1455, concediera al reino de Portugal la exclusividad de la ruta “al sur del Cabo de Bojador y de Nam”, a través de toda Guinea y más allá hasta la orilla meridional, lo que permitió a Portugal seguir con su política expansiva.



Este polo de atracción en que se convirtió este pequeño reino de Portugal, durante sus años de expansión marítima, atrajo la atención de extranjeros, tal como fue el caso de Cristóbal Colón, quien arribó a Lisboa y halló trabajo como piloto en la década de 1470.

Esta intención expansionista trajo consigo un avance tecnológico, que se desarrolló a la par. Durante unos años se le atribuyó el mérito a Enrique “El Navegante” el estar detrás de esa capacidad portuguesa por mejorar el conocimiento cartográfico, constatar una nueva dimensión astronómica, e incorporar todo el

progreso en “la navegación de altura” sobre la base de instrumentos; pero en verdad esto fue con ayuda del mundo privado.

Así tenemos las mejoras en las naves lusitanas de navegación de larga distancia como la Carabela, construida por los llamados “carpinteros de ribera”, era una pequeña nave de casco redondeado y un pequeño castillo de popa y que en un comienzo no superaba en promedio las 50 toneladas de desplazamiento, fue una de las predilectas en este extenso proceso de descubrimientos geográficos y era de origen portugués.

Dada la experiencia adquirida en la navegación por la costa africana, en la segunda mitad del siglo XV, se le aumentó ligeramente su tamaño, e incluso se le agregó un tercer mástil con vela cuadra en el trinquete, más cerca de proa, con lo cual mejoró aún más sus bondades en la navegación de largas distancias. La de Colón tenía poco menos de 60 toneladas, 15 metros de eslora y una tripulación de 25 hombres.



Y así como mejoraron las naves, también mejoraron los instrumentos de navegación. El desarrollo de la brújula y luego el del astrolabio, permitió una navegación segura y sin necesidad de observar la costa.



Astrolabio de Coignet (1800)

En lo que respecta a la brújula, su uso se extendió por Europa desde el siglo XIV y permitió la elaboración de las llamadas “cartas portulanas”, las cuales mejoraron sustancialmente las rutas que debían seguir las naves entre dos puertos y así también se hizo evidente el progreso del conocimiento geográfico del entorno en que se navegaba y mejoró los nombres de los lugares.

Pero la brújula no era la que alguna vez había llegado de oriente, ahora tenía mejoras relevantes entre las que se contaba el introducir la aguja magnética en una pequeña caja con tapa de vidrio sobre una carta náutica, la que a su vez tenía la célebre “rosa de los vientos”, símbolo en forma de círculo donde estaban marcados los rumbos en los que se divide la circunferencia del horizonte, invento atribuido al mallorquín Ramón Llull.



También fue necesario elaborar nuevas cartas astrales, en especial cuando surcaran el paralelo del Ecuador, debido a que un nuevo cuadro estelar se presentaba a los ojos de los navegantes y por lo tanto se requería identificar las nuevas estrellas y que estas pudiesen servir de referencia para la navegación en el Atlántico Sur.

Lo mismo ocurrió para el conocimiento de las corrientes y de los vientos, en especial los alisios, en donde la experiencia que los pilotos lusitanos adquirieron en el Atlántico fue determinante a la hora de concretar los grandes descubrimientos de finales del siglo XV, incluido el de Colón, quien, al navegar al servicio de Portugal, conoció bien esta “información reservada”.

En noviembre de 1460, en Sagres Portugal fallece Enrique “El Navegante” y lo sucede en el trono el monarca Juan II, quien era sobrino nieto del Infante Enrique y quien continuó la tarea de promover las empresas de navegación y exploración en el ámbito privado en asociaciones contractuales con la Corona. Durante su reinado, se concretaron hitos importantes: Los viajes de Diogo Cáo al Congo y al Cabo Cross, en Namibia, entre 1482 y 1486.

En las últimas décadas del siglo XV, el avance al sur de Guinea se hizo en forma sostenida; pero el proceso de expansión portuguesa finalizará con dos hechos:

El descubrimiento en 1487 del Cabo de Buena Esperanza, que también recibiría el nombre de “Cabo de tormentas”, realizado por Bartolomé Días.

En 1497, el descubrimiento de la ruta marítima a la India, realizada por el piloto Vasco da Gama.

¿Porque demoró tanto en zarpar Vasco de Gama? Fueron múltiples razones, entre ellas, la llegada de Colón supuestamente de “Cipango y Catay”, es decir de Japón y China en 1492; pero en realidad era de América.

Esto también significó la firma del Tratado de Tordesillas en 1494, lo que sumada a la muerte de Juan II en 1495, freno el impulso descubridor.

Tras el deceso del monarca, asumió el trono su primo Manuel I el Afortunado, que recibió su apodo por los acontecimientos que ocurrieron durante su mandato, entre los que se cuenta el éxito de la expedición de Vasco de Gama, quien tras doblar el Cabo de Buena Esperanza en noviembre de 1497 arribó a Calicut en la India, el 20 de mayo de 1498.

Dos años más tarde, Pedro Alvares Cabral descubrió Brasil y es así que sin pretenderlo – al menos oficialmente- el Nuevo Mundo se transformó en una historia lusitana.

En este escenario hay que situar a Magallanes y a la empresa que iría a emprender un portugués que llegara a trabajar para el reino de Castilla. Magallanes desde los 25 años se embarcó en varias expediciones, hacia las Molucas y vivió 8 años en la India, lo que le permitió tener acceso a la información reservada sobre el globo terráqueo.

Lisboa la capital lusitana era el espacio ideal donde se concentraban las últimas noticias sobre viajes, desarrollo cartográfico y científico.

Por ello Magallanes al, ser marino y estar formado en la corte, tuvo buenos contactos para acceder a material reservado, en especial, a los últimos mapas elaborados por prestigiosos cartógrafos, como Martin Behaim, autor del primer globo terráqueo.

Lo que comenzó a gestar en su cabeza, fue la idea de explorar otra ruta a las islas Molucas por el Atlántico hacia occidente, tratando de hallar un paso por el sur del Nuevo mundo, que permitiese conectar Oriente con Portugal a través del mar que recientemente había descubierto un español, el extremeño Vasco Núñez de Balboa, quien, en 1513, en Panamá había constatado la existencia de un mar al que denominó “Mar del Sur”.

Pero recordemos que el Tratado de Tordesillas, había trazado una línea de polo a polo para establecer el límite marítimo entre los reinos de Portugal y España y entonces las islas de las especias quedaba para España, según algunos.

Sin embargo, la ciencia cartográfica no resolvía el problema con exactitud y es en ese dilema que Magallanes ve una posibilidad de emprendimiento y ese fue su camino.

En ese contexto Magallanes se entrevistó con el monarca Manuel I en 1516 y aprovechó de pedirle un mayor reconocimiento por sus servicios y un aumento de su pensión, a lo que el monarca se negó. Debido a esto Magallanes le pidió autorización para ofrecer sus servicios a otros reinos y en donde Castilla parecía ser su lógico destino.

Manuel I a quien con seguridad debe haber molestado la posición de Magallanes, optó por dejarlo partir, por lo que la historia del navegante en Portugal y en particular en Lisboa, terminó de la peor manera, casi obligado a expatriarse. Pero al mismo tiempo, la opción de Castilla – competencia directa de los lusitanos en las empresas de descubrimientos geográficos – rápidamente se abrió y Magallanes no dudó en fijar su rumbo y destino.

Así en 1517 arribó a Sevilla, donde antes que él, muchos otros extranjeros, entre ellos compatriotas habían llegado a la ciudad.

Algunos eran marinos y aventureros, otros financistas y comerciantes, quienes vieron en la ciudad andaluza una oportunidad de concretar desafíos y sueños. Allí estaba el mismísimo Cristóbal Colón y también Américo Vesputio el del nombre del Nuevo Mundo.

Por todo lo que hasta ahora le había tocado vivir, Fernando de Magallanes tenía claro que el mundo de relaciones era vital en su misión de lograr llevar adelante su proyecto, que para entonces seguía siendo un tema reservado sólo para su estrecho círculo de amistades y confianzas.

Sin embargo, para todo lo que pretendía lograr, Magallanes requería ayuda logística cercana, y ahí fue vital el apoyo de Diego Barbosa, portugués vecindado en Sevilla, con buena posición social, económica y política, puesto que era teniente alcaide de los Reales Alcázares y Atarazanas, además de caballero de la Orden de Santiago.

Barbosa no sólo recibió a Magallanes y a su grupo, sino que les apoyó en toda su estancia en Sevilla.

¿Qué razones tenía para tanta colaboración? Una buena es que Magallanes, el mismo año que llegó a Sevilla, se comprometió con la hija de Barbosa, Beatriz y que en pocos meses se casó con ella.

Entonces el apoyo era familiar y el ser el yerno de Barbosa, le permitió a Magallanes a sus 37 años tomar contacto con las principales autoridades de la Casa Contratación, entre ellos, el referido Aranda, a quien expuso por primera vez su plan, quien rápidamente captó la idea y la apoyó.

Posteriormente consiguieron a través de sus contactos una reunión con el rey Carlos I, quien quedó muy impresionado con la presentación del proyecto y dio su beneplácito, con lo cual no fue difícil tampoco recibir la aprobación del obispo de Burgos Juan Rodríguez de Fonseca, quien había sido el hombre más influyente de la corte de Fernando el Católico.

Se le concedió todo lo solicitado, aunque a diferencia de Colón, se le negó el título de Almirante de Castilla, sin mayor explicación.

Con la aprobación del viaje se le hizo a Magallanes caballero de la Orden de Santiago y al mismo tiempo se le naturalizó castellano. Con esto se le integró al círculo de nobleza hispana.

Uno de los primeros efectos de la noticia del contrato fue la reacción de Portugal, despechado por ver a antiguos colaboradores vendiendo un proyecto que pudo ser lusitano, aunque valga recordar que Magallanes ni siquiera había tenido la oportunidad de presentarlo formalmente al rey Manuel, porque nunca se le dio la oportunidad.

Lo que venía ahora de este proyecto era contratar a la tripulación, pero no era una tarea muy difícil, ya que eran frecuentes los viajes al Nuevo Mundo y no había duda de las distancias reales entre uno y otro continente. También se conocía mucho mejor las corrientes y vientos que posibilitaban una travesía en tiempos razonables para garantizar la supervivencia de las tripulaciones.

Fueron cinco las naves que comenzaron a prepararse, en particular respecto al avituallamiento de ellas, tuvieron como soporte financiero, la participación de Cristóbal de Haro, un conocido hombre de negocios que tenía actividades comerciales establecidas en la capital lusitana, lo que produjo un enojo aún mayor del rey Manuel I.

La nave capitana que estaba al mando de Magallanes era la nao Trinidad, de 110 toneladas, capaz de albergar a una tripulación de 55 hombres.

La segunda era la San Antonio, más grande que la primera de 120 toneladas, con una capacidad para albergar a 60 hombres, que estaba al mando de Juan de Cartagena.

Con respecto a las otras tres naves, estas eran más pequeñas, siendo la Concepción la de mayor tamaño, llegando a las 90 toneladas y a una tripulación de 45 hombres. Identificada como Nao, estaba comandada por Gaspar de Quezada, siendo el piloto Juan Lopez Carballo y el maestro Sebastián Elcano, quien saltará a la fama en la segunda parte de la expedición.

La Nao Victoria, la más celebre de todas, era una de las naves menores, con sólo 85 toneladas y 42 tripulantes, al mando de Luis de Mendoza.

La última nao de la flotilla era la Santiago, de 75 toneladas, siendo la más pequeña de todas. Tenía una capacidad de 32 tripulantes y estaba al mando de Juan Serrano.

La tripulación total estuvo compuesta por 237 hombres, de los cuales: 139 eran españoles y 31 portugueses. El resto extranjeros: venecianos, griegos, bretones, franceses, alemanes y genoveses, irlandeses, 2 esclavos negros, 1 hindú, dos mestizos y el esclavo Malaca.

Entre los tripulantes había también dos sacerdotes y un médico, así como un grupo de personas que eran consideradas "sobresalientes", no por ser meritorias, sino porque no estaban en la lista oficial, con funciones específicas

Como recuerda el "sobresaliente" Pigafetta, a quien Magallanes le había asignado la tarea de llevar registro del viaje, previo disparo de una salva de

artillería, zarparon río abajo el lunes 10 de agosto de 1519 hasta llegar a Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir.

Después de pasar por Río de Janeiro en Brasil y Río de la Plata, llegaron a una gran bahía conocida como San Julián en Argentina, donde permanecieron desde el 31 de marzo hasta el 24 de agosto de 1520, es decir tras un año de travesía aún no se cumplía el primer objetivo, de encontrar un canal o estrecho, que los condujera al otro océano.

En la bahía San Julián, los tripulantes experimentaron momentos de gran expectación, en particular cuando se encontraron con un nativo que era una persona extremadamente alta para ellos. De ahí nació el concepto "patagones", nombre puesto por Magallanes, pues se trataba de "gigantes" con pies muy grandes.

En esta bahía también tuvieron una tragedia importante como fue el naufragio de la nao Santiago. La que chocó con unas rocas mientras estaba realizando un reconocimiento a las costas del río Santa Cruz. Su tripulación fue reubicada, junto a dos patagones entre las otras cuatro naos que quedaban.

Los patagones fueron llevados como prueba del hallazgo de ese pueblo austral.



Cuenta Pigafetta que, a la altura del citado río Santa Cruz, casi naufragaron todos a causa de los vientos, por lo que se quedaron ahí casi dos meses

en espera de que mejoraran las condiciones meteorológicas.

Después de esos dos meses, zarparon y el 21 de octubre de 1520 encontraron la boca de un estrecho que denominaron “de las once vírgenes”.

Toda la tripulación estaba tan persuadida que este estrecho no tenía salida al oeste, que no se había aún pensado en buscarla sin los grandes conocimientos del comandante en jefe. Este hombre, tan hábil como valeroso, sabía que era necesario pasar por un estrecho muy oculto, que él había visto figurado en un mapa, que el rey de Portugal conservaba en la tesorería.

La gran pregunta aquí es como el cosmógrafo Martin de Bohemia, que había construido este mapa en 1492, obtuvo esa información de la existencia de este estrecho, si nadie había navegado por ahí.

Es así como en la boca del estrecho Magallanes ordenó que las naos San Antonio y la Concepción, exploraran al interior, mientras que la Trinidad y Victoria esperasen en la entrada de la bahía.

Después de recorrer la costa, finalmente observaron que había una angostura por donde si se podía pasar y como constataron que el agua era salada, entonces tomaron conciencia que habían descubierto un estrecho y regresaron para comunicarlos a Magallanes.

Magallanes ordenó a toda la flotilla navegar hasta cruzar este estrecho y así llegaron al otro extremo donde encontraron dos rutas que se abrían.

Finalmente, el momento histórico llegó, ya que el 28 de noviembre de 1520, las cuatro naves de la expedición salieron por la boca occidental del estrecho y se internaron en la inmensidad del nuevo océano.

Si bien era el mismo “Mar del Sur” de Núñez de Balboa, Magallanes lo llamó “Pacífico”, por estar aquel día en una calma que curiosamente no es lo habitual en el extremo meridional.

Al salir a mar abierto, desertaron la San Antonio y la Concepción las cuales regresaron a España. En su viaje de deserción la San Antonio descubrió las Islas Falkland o Malvinas.

Pigafetta, escribe acerca de lo observado en el cielo nocturno: “No está el Polo Antártico tan estrellado como el Ártico.

Ven se muchas estrellas menudas agrupadas, que forman dos nebulosas no muy distantes entre sí ni tampoco con demasiado resplandor.” Esta estupenda descripción es la primera jamás hecha tan explícita, sobre las afamadas Nubes de Magallanes.

En el espacio entre ambas, añade el cronista, surgen dos estrellas mayores, tampoco de gran brillo y muy quietas.

En estas singladuras percibimos una cruz de cinco estrellas radiantes de dirección poniente y dispuestas con gran simetría.

Se trata de la Cruz del Sur, devenida emblema heráldico de la Región de Magallanes. Así surgió la ciencia astronómica en Chile.



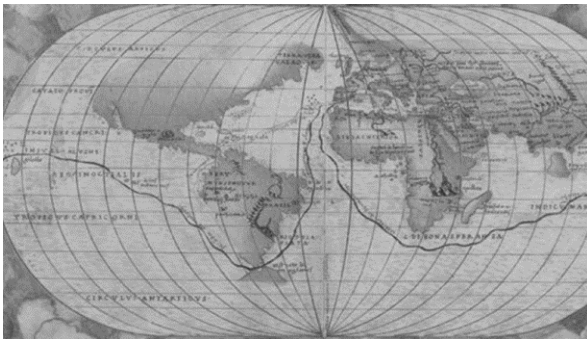
En su continuación del viaje hacia Las Molucas, murió Magallanes y si bien hubo otros descubrimientos, como Las Filipinas, la tripulación se vio muy mermada y finalmente sólo la Victoria regreso a España.

Un dato científico menor viene a suavizar el terrible trance que vivieron en Cabo Verde. Cuando estaban cargando el primer bote, Pigafetta preguntó qué día de la semana era y le respondieron que jueves; pero él tenía registrado todos los días desde el zarpe desde Sevilla y según sus registros debía ser miércoles.

Ahí se dieron cuenta que, en la vuelta al mundo al navegar de este a oeste habían perdido un día.

La circunnavegación no fue parte del negocio propiamente tal, más bien fue un hallazgo para las ciencias.

- La tierra no solo era redonda, sino que se podía navegar a lo largo de toda su extensión.
- Se descubrió un estrecho en el sur de América, que se transformaría en el gran paso interoceánico del siglo.
- Se halló una ruta alternativa hacia las islas de las especias, diferente a la del Cabo de Buena Esperanza, en el sur de África.



René "Euzkaro" Olhaberry
Rol N° 2132
Nao Santiago



500 AÑOS DEL DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES



Hno. Roberto SEA HORSE
Monardes
Nao Quintero

Estrecho de Magallanes

Producto de largos estudios geográficos y conversaciones con grandes navegantes, y solicitudes de apoyos financieros para tan magna empresa, Fernando de Magallanes inicia esta importante y desafiante expedición por el sur del mundo, descubierto décadas anteriores por el navegante genovés Cristóbal Colón en 1492. El día 21 de Octubre de 1520 este marino portugués descubre el Estrecho de Magallanes, de gran importancia para la navegación mundial y abrir una ruta marítima para llegar a las ricas islas de las especias en los mares de la India. Expedición que no solo descubrió el estrecho sino que también, Descubrió Chile y el Océano Pacífico, convirtiéndose en la primera expedición del mundo en circunnavegar el orbe.

Fernando de Magallanes

Nace el 3 de Febrero de 1480 en Sabrosa, Portugal, de padres aristócratas, es bautizado como Ferao de Magalhaes, en portugués, conocido posteriormente en el mundo hispano como Fernando de Magallanes y también como Hernando.



Fue un experimentado navegante. Cuando tenía 25 años de edad fue tripulante de la Flota del afamado marino Francisco de Almeida, quien fuera comisionado por el Rey Manuel I de Portugal para dominar las rutas comerciales de oriente, al mando de la Armada India, una poderosa flota de 22 navíos que, tras la batalla de Diu en 1509, consolidó la hegemonía portuguesa en la zona del mar Indico.

En dicha Expedición de las 22 naves tripuladas por más de 1500 hombres, el joven Magallanes era uno de sus tripulantes.

Cuatro años más tarde, en 1509, viajó bajo el mando del Capitán Diogo López de Sequeira en una misión de reconocimiento a la actual zona conocida como Singapur. A partir de entonces se dedicó exclusivamente durante 7 años al servicio militar naval; durante varios combates que participó fue herido en múltiples ocasiones, tras sobrevivir a esta época ajetreada, volvió a Portugal en 1512.

Lucha contra Piratas

En 1513 al mando de una pequeña flota luchó contra los piratas Moriscos en la zona de Marruecos, siendo cuestionado por comerciar ilegalmente con los Moros. Ante la adversidad por dedicarse a otros asuntos comerciales y personales en Lisboa.

Nace su interés por encontrar un Paso entre los Océanos.

Su gran deseo de descubrir un paso que uniera el Océano Atlántico con el Mar del Sur (Océano Pacífico), que fuera visto por primera vez por Vasco Nuñez de Balboa en 1513 en el Istmo de Panamá. Lo llevó a estudiar los últimos avances geográficos de la época junto a su amigo cosmógrafo Rui Faleiro.

Convencido de la factibilidad de sus ideas, presentó un proyecto de Expedición al Rey Manuel de Portugal, quién lo desestimó.

Ante esa negativa acudió al monarca español. Su propuesta también fue rechazada por la Casa de Contratación en 1517, y solo al año siguiente pudo exponer su visión al Emperador Carlos V, quién si se interesó en los planteamientos de Magallanes, pues si habría un paso oceánico hacia el Mar del Sur, la Corona podría tener soberanía sobre las Islas Molucas y sus riquísimas especias, a partir del Tratado de Tordesillas.

Tratado de Tordesillas

En portugués, Tratado de Tordesilhas, fue un compromiso suscrito en la localidad de Tordesillas ubicado en la actual provincia de Valladolid, España. Firmado el día 7 de Junio de 1494, entre los representantes de los reyes de Castilla y Aragón, Isabel y Fernando, por una parte, y los del Rey Juan II de Portugal, por la otra. En virtud del cual se estableció un reparto de las zonas de navegación del Océano Atlántico y el "Nuevo Mundo", este tratado consistía que mediante una línea imaginaria situada a 370 leguas al Oeste de la Islas de Cabo Verde, y que corría de Polo a Polo. Para evitar un conflicto de intereses entre la monarquía española y portuguesa. En definitiva dividía al mundo en dos partes.

Formación de la Flota de Magallanes

Se componía de 5 embarcaciones: La Trinidad al mando de Magallanes, la nave capitana; La Concepción capitaneada por Gaspar de Quezada y con Juan Sebastián Elcano como contra maestre; La San Antonio capitaneada por Juan de Cartagena; La Santiago con Juan Serrano y La Victoria al mando de Luis de Mendoza. Con una tripulación general de 265 tripulantes más pertrechos y vituallas suficientes para dos años de expedición. Además Magallanes sería el Adelantado y Gobernador de los territorios descubiertos.



Continuaron navegando por más de 10.000 kilómetros, siempre al oeste, en una travesía en la cual murieron más de 20 hombres de hambre y escorbuto.

Muerte de Fernando de Magallanes

En un combate con los nativos de la isla de Mactan, archipiélago de Filipinas muere en trágicas circunstancias a manos de los indígenas del lugar, el día 27 de Abril de 1521.

La expedición tras la muerte de Magallanes

Tras la muerte de Magallanes en Filipinas, los miembros de la expedición decidieron quemar La Concepción, distribuyéndose la tripulación en las otras dos naves que quedaban, quedando La Trinidad al mando del Capitán Gonzalo Gómez de Espinoza y al frente de la Nao Victoria se puso al Capitán Sebastián Elcano.

Arribaron a las islas Las Molucas y cargaron las ricas especias y se emprendió el regreso a España. La Trinidad tenía problemas en su casco y debió quedar en el puerto de Tidore para ser reparada en Panamá.

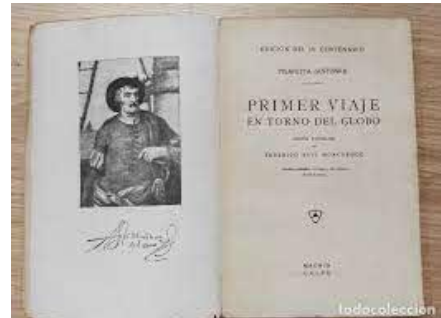
Llegada de la Nao Victoria a España Capitaneada por Elcano

La expedición regresó solo con la Nao Victoria de regreso a Sevilla en Septiembre de 1522, al cabo de casi tres años de navegación. En total 216 perecieron durante la travesía y solo 18 pudieron sobrevivir y otros 4 tripulantes de La Trinidad regresaron en 1525.

El Cronista Pigafetta

Si no hubiese sido por este importante cronista, esta magnífica historia no hubiese sido conocida hasta nuestros días. Él viajó junto a Magallanes en toda la travesía y llegó vivo a España, su relato de los hechos se titula "Relación del Primer viaje alrededor del mundo" (1524), también conocido como la Relación de Pigafetta.

este relato es la fuente principal de información sobre el viaje de Magallanes y continuado por Elcano, y de la propia vida de Pigafetta. Por primera vez un europeo relata el Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.



De relevante importancia es este hecho realizado y creado por el desafío del hombre por descubrir y conquistar lugares de importancia, sin importar lo rudimentario de las naves y sin contar con ningún tipo de cartas náuticas para atreverse en adentrar en los misterios de la navegación y de lugares recónditos que van en beneficio de los hombres y sus ambiciones. Esta acción de Magallanes y de su expedición es una de las más notables de la historia de la humanidad que demuestra el temple y valentía de esos antiguos hombres de hierro.

El día 21 de Octubre de 2020, en el Estrecho de Magallanes, simbólicamente se reúnen los Buques Escuelas de las Armadas de Chile y España, La Esmeralda y la Sebastián Elcano navegando por esas mismas aguas australes que surcaron esos marinos de plata hace 500 años.



EPIDEMIAS EN CHILOÉ



**Hno. Minor GUAITECAS Braniff
Nao Santiago**

Ante el Noveno Congreso Nacional de Antropología, realizado en la ciudad de Castro el año 2017, se nos relata el hecho, poco divulgado por los historiadores, que tiene relación con las epidemias que afectaron a Chiloé, desde el ingreso de barcos con tripulaciones extranjeras y las mortíferas causas que provocaron en la población, sobre todo indígena, principalmente la ocurrida a comienzos del siglo veinte.

Las primeras epidemias que llegaron a Chiloé, viruela el año 1560 y sarampión en 1561, enfermedades desconocidas a las que se agregaron el tifus, la gripe, el tabardillo, la varicela y otras que afectaron a la población, y que la disminuyeron, dejando grandes números de fallecidos entre la población aborígen. Sobre todo, en los barcos que llegaban desde del Perú. Sin duda la más mortífera, la viruela, desde el año 1633, con la llegada de barcos que comerciaban el alerce y el trueque de mercaderías. Los misioneros tuvieron que redoblar sus esfuerzos para atender a los damnificados y espiritualmente a los moribundos.

La vacunación en Chile fue obligatoria desde el año 1887 y se aplicaba a los niños en las escuelas públicas, pero ello no impidió que la epidemia que apareció en Valparaíso el año 1891 se extendería hasta Chiloé.

La población, dada la pobreza, el aislamiento y la carencia de una educación institucionalizada, permitía la existencia de curanderos y brujos, y frente a estas calamidades nada podían hacer, solo aferrarse a las religiones, los ritos mágicos huilliches y oraciones católicas. Un castigo divino, le hacían creer a los habitantes que, en su indefensión, buscaban la protección en la virgen y los santos para protegerse de la enfermedad.

El año 1905 la peste de viruela promueve la creación de fronteras de exclusión con vigilancia y barreras de control para impedir la llegada de quienes podrían contagiar a una comunidad sana y pura, convirtiendo la epidemia de viruela al archipiélago de Chiloé en un territorio aislado, vigilado, y es esta una razón para justificar la exclusión de sus habitantes.

La causa de la epidemia de 1920, quizá la de mayor relevancia, se atribuye a trabajadores chilotes que regresan de efectuar trabajos en Osorno, trabajos de temporada y regresan por el camino que siglos antes usaron los españoles para huir de los huilliches que destruyeron Osorno. Estos chilotes, buscando donde alojar, encontraron una casa sin moradores, con muebles y en los armarios abundante ropa, que de inmediato cambiaron por las andrajosas que portaban.

Ese invierno, en la localidad de Nahulidad, lejos de la civilización, fallece uno de los que transitaron y pernoctaron en la casa desocupada y, durante tres noches de lluvias copiosas los vecinos del lugar asistieron al velatorio, y mientras rezaban por la salvación del alma del difunto, al calor de los braseros, secan ropas húmedas, contagiándose de esa fiebre maligna.

Fue el comienzo de la epidemia de viruela más devastadora de las que se tiene recuerdo en Chiloé. Otros se contagiaron durante la misa el día del funeral, en la capilla del lugar.

El diario La voz de Castro, en la época, consignaba "Aguilar y su hijo contrajeron la peste cuando regresaban de trabajar en los campos de Osorno, por usar ropas contagiadas encontradas en una casa abandonada, cuyos moradores habían fallecido de viruela."

Una semana después del funeral, otras familias contagiadas expandieron la epidemia.

Un mes después, ya habían fallecido veinte personas. Para evitar que el contagio se siguiera extendiendo y pudiera aparecer en Castro, se prohibió el ingreso de las personas a la ciudad.

Se clausuró el mercado de Rauco y se obligó a la gente a enterrar a sus muertos, alejados de las casas y a quemar frazadas, camas y toda la ropa que pudieran haber usado las personas fallecidas.

Cuando la viruela aparece en otros lugares del archipiélago, en que fallecieron diez personas, el diario la Voz de Castro decía. "Se cree que la viruela la trajo un chilote de apellido Antecao, quien falleció en Carahue, tres días después de regresar del continente en el vapor "Chiloé" y unos días más tarde fallecía su madre y la epidemia que cabalga en la ignorancia y la pobreza, ya se ha propagado por todo el distrito. Ha muerto mucha gente en Quilquico, Pullan y Huenuco.

Es tal el temor que provoca la epidemia que las lanchas veleras que trasladaban enfermos del virus eran obligadas a llevar un trapo negro amarrada al palo y no se les permitía entrar a puerto ni menos desembarcar. Se les obligaba a estas embarcaciones a permanecer fondeadas lejos de la playa y personas piadosas les entregaba alimentos.

Eran muchas las embarcaciones pequeñas que trasladaban a sus enfermos en busca de posible cura, pero no se les permitía ingresar y cuando alguien fallecía en las lanchas, no se les permitía hacer uso de los cementerios.

La autoridad establece un riguroso aislamiento territorial, fijando límites que impedían el libre tránsito, e impedían también el traslado de enfermos.

Por el temor al contagio, se sacrifican a los animales que vagaban por los pueblos y calles de la ciudad.

Las personas debían permanecer en sus casas con estricta prohibición de salir hasta el término de la cuarentena, y se prohíbe la visita a enfermos.

Los familiares que cuidan a los enfermos, no pueden salir de sus casas en busca de alimentos, evitando todo encuentro con otros habitantes del sector.

La vigilancia la efectúa, no solo el cuerpo de policía, la vigilancia está en todas partes, en la entrada y salida de los pueblos y apoyada por los vecinos.



Donde había un enfermo, se marcaba la casa con un trozo de género blanco como bandera o con una cruz en la puerta. Todos los días Moría gente y eran sepultados en sus mismos terrenos, lejos de sus casas, no se permitía llevarlos al cementerio. No había velorio, sin misas. Solo se extiende el pase de defunción, fríos e indiferentes, a los familiares, sin preguntar nada, sin decir nada, para sepultar inmediatamente.

También, todos los días una comisión sanitaria recorre los lugares en que había enfermos. Se hace salir a los moradores para dejar solo al enfermo. Aquellos que viven en aldeas más alejadas, no pueden ingresar a la ciudad. Siempre hay algún familiar cercano que se preocupa de los enfermos, previo purificar el aire con humo. Los remedios son precarios; infusiones y ritos que efectuaba alguna machi.

El único médico que ejerce en Castro, no sale de la ciudad. Los curas atienden a los enfermos para darle las oraciones en su agonía.

En estas primeras décadas del siglo veinte, Chiloé siguió siendo una región vulnerable a los contagios y en la clase social, obreros y campesinos, afectadas por estas epidemias, eran los niños quienes más sufrían.



HUNDIMIENTO DEL TOLTÉN EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



Hno. Julio ABOLENGO Alveal
Nao Valdivia

En la historia náutica chilena, existe un caso muy poco conocido, escasamente advertido por los calendarios de las efemérides nacionales, a pesar de tratarse de una de las tragedias más grandes que haya sufrido la marina mercante de Chile.

Por esos años 1941 – 1945 la potencia americana presionaba a Chile para tomar partido en la contienda. En ese entonces, ya había interés en preservar la amistad económica de Estados Unidos, se invocaba la solidaridad con los vecinos del continente y, tal vez el argumento de mayor peso, Chile buscaba ser considerado en la naciente Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Originalmente, el nombre del navío era el "Lotta", pero se le cambió al quedar requisado en Chile con otras cuatro naves danesas del servicio naviero a los Estados Unidos, luego de ser ocupada Dinamarca por los alemanes. La Armada de Chile le otorgó después el derecho de operaciones a la Compañía Sudamericana de Vapores, realizando el circuito Valparaíso a New York vía Canal de Panamá.



Vapor TOLTÉN. (Foto urbatoriun.blogspot.com)

El hundimiento del "Toltén"

Si bien no sería una agresión directa de Alemania a Chile, un lamentable mal entendido permitió a un submarino alemán el U-404, comandado por Otto von Bullow lanzo un torpedo contra el Toltén, barco de bandera chilena que llevaba salitre a Baltimore, Estados Unidos, bajo administración de la Compañía Sudamericana de Vapores.



Foto: orionis33.blogspot.com

Kenneth Pugh Gillmore, oficial del Estado Mayor de la Armada de Chile, investigó lo ocurrido con esta embarcación, pues su medio hermano, Norman Pugh Cook, era oficial de guardia del navío. De niño acompañó a su dolido padre en la búsqueda de la verdad sobre este hecho.

Era la madrugada del 13 de marzo de 1942. Alemania atacaba con éxito la costa este de Norteamérica hundiendo más de 25 buques enemigos en unas semanas. ¿Cómo pasaría el Toltén en medio del fuego cruzado? Las instrucciones eran claras y reconocidas por los beligerantes:

"a) Las naves mercantes seguirán las rutas del itinerario normal;

b) Navegarán con todas sus luces encendidas;

c) No se acogerán a ningún convoy y evitarán su proximidad;

d) No aceptará escolta por buques de países en guerra;

e) De noche mantendrán permanentemente alumbradas las banderas de los costados y cubiertas, disponiendo las luces en éste último caso lo suficientemente bajas para evitar encandilamiento".

Sin embargo, el capitán Aquiles Ramírez aquella noche dio la orden de apagar las luces, convirtiendo el navío comercial en sospechoso y en un blanco de los alemanes.

Un par de horas más tarde, entre las 2 y las 4 de la madrugada del 13 de marzo, una explosión en el costado de babor interrumpía para siempre el trabajo del navío mercante chileno, y quitaba la vida a 27 compatriotas.

Pero, ¿por qué apagaron las luces?

De acuerdo a lo indagado por el capitán Kenneth Pugh, un patrullero estadounidense interceptó al Toltén (cúter de acero "Antietam" o el USS "Larch", que participarían después del rescate de cadáveres del "Toltén", irónicamente) y le conminó a navegar a oscuras. La versión estadounidense señala que fue solo una "recomendación", pero la versión chilena y del único sobreviviente del naufragio, el fogonero Julio Fausstt Rivera, asegura que fue una "orden" insalvable, a riesgo de ser atacados por los aliados.

¿Para qué pedir a un mercante intentar navegar desapercibido? Esta es la duda no resuelta que dejó lugar para atrevidas elucubraciones, como la del New York Times, que sugería este hecho como un motivo para que Chile entrara en la guerra.



CHILOE: 1813 – 1826



Hno. Laureano EL CORDÉS Marcelli Nao Santiago

En enero de 1813, llega al puerto de San Carlos de Chiloé, el Brigadier Antonio Pareja, recibido ceremoniosamente por las autoridades locales y transformando la isla, desde esa fecha en la base de formación de las tropas que combatirían a los patriotas en el Chile central.



Con la cooperación de estos, sin pérdida de tiempo, con patrullas de soldados españoles recorren el archipiélago en una leva forzosa de mestizos (hijos de madres veliches, muchas de ellas violadas) para formar batallones de milicianos, contingente de desposeídos que fueron desarraigados de sus humildes hogares.

A golpes, eran conducidos hasta los barcos, cuarteles y galpones para formar la columna vertebral de lo que sería el eje del "Ejército Español" - que en nombre y defensa de la Corona y de un Rey que nunca conocieron, lucharían hasta la muerte en el sitio de Rancagua, contra los patriotas atrincherados en la plaza y que resistieron con tanto heroísmo.

Con una cantidad aproximada de 1.200 jóvenes mestizos y nativos enrolados en un ejército que no les pertenecía, en la gran Isla de Chiloé, poco poblada, con el secuestro de esos centenares de jóvenes se produjo una absoluta orfandad en las familias chilotas que, con la ausencia de sus hijos y esposos, para el trabajo de labranza las chacras, la pesca, etc., aumentó su dramatismo, sin las laboriosas manos para el desarrollo de la economía familiar.

Durante todos los meses siguientes, el Gobernador de la isla continuó arrebatando y sacando de sus hogares a los pocos jóvenes que habían escapado de reclutamientos anteriores, causando una enorme catástrofe humana y económica en el Archipiélago.

Además, les impuso a los chilotos una fuerte contribución en dinero, aumentando aún más el dramatismo de estas familias, cuyos integrantes, mayoritariamente combatían en un mundo raro para ellos y desconocido en defensa de una corona que también desconocían.

Zarpa el Brigadier Pareja rumbo al norte, para hacer frente a la rebelión de los patriotas, en lo que sería una lucha fratricida entre nacionales.

El Gobernador Antonio de Quintanilla y Santiago

El año 1817, después de la Batalla de Chacabuco, es nombrado un nuevo Gobernador para Chiloé, y esta responsabilidad es entregada al coronel Antonio de Quintanilla y Santiago, (Pamenes/Cantabria 1787 España).

Quintanilla viajó a Chile, en busca de unos familiares y se radicó en Concepción dedicándose al comercio marítimo e ingresó al Ejército borbónico, participando en las batallas de Yerbas Buenas, San Carlos, Chillan, El Roble, Rancagua y Chacabuco.

Después de la Batalla de Chacabuco viajó a Lima donde fue designado gobernador con fecha 20 de marzo de 1817, por el Virrey Pezuela, en reemplazo del Coronel Ignacio Yustis, asentándose en la villa San Carlos de Chiloé, actual Ancud, para, desde allí organizar la defensa de la isla, ya que España había perdido su poderío en Chile y era necesario mantener la soberanía del archipiélago, por ser la puerta de entrada al Pacífico.



Lo primero que hizo Quintanilla al hacerse cargo de su puesto, fue quemar una embarcación en construcción que su antecesor, el coronel Ignacio Yustis, estaba preparando para huir en caso de una invasión al archipiélago, demostrando con este acto, que estaba dispuesto a correr la misma suerte que a los habitantes del archipiélago.

Se hace cargo el coronel Quintanilla, de un archipiélago desangrado y empobrecido.

El Gobernador Quintanilla, durante todo su periodo de gobierno insular, se preocupó personalmente de proteger a los huérfanos y viudas de los soldados fallecidos en batalla, mantuvo además a su milicia activa, obteniendo recursos por medio de una ley de corso, reconociendo dicho privilegio a un estado que se encontraba en guerra, lo que lo excluía del concepto de piratería, evitando ser perseguido por ese delito. Bajo este resquicio pudo recaudar dinero para sus tropas y que generalmente se destinaba a las familias de los soldados.

Logró formar Quintanilla (hombre de extraordinarias cualidades humanas, inteligente, tesonero) un contingente entre peninsulares y chilotes, disciplinados y leales, armados con las dificultades propias del abandono y le da a la isla una muy buena organización económica, política y militar.

A los hombres en condiciones de luchar los organiza militarmente, los instruye de tal forma que pasaron a ser incondicionales defensores del rey, por el buen trato recibido, alguna prosperidad y relativa tranquilidad.

Durante los meses de invierno, da licencia a sus tropas para que se dediquen a sus labores agrícolas y de la economía familiar en general, ya que, por las condiciones del tiempo, no existía el riesgo de una invasión por parte de Chile.

En el verano de 1820, Lord Cochrane ataca a las fuerzas de Quintanilla, pero es rechazado con pérdida de unas 60 soldados. Se distingue por su bravura el contingente insular de que disponía este oficial español. Todos combatieron decididamente, con heroísmo y lealtad, lo que explica el trato y bienestar que Quintanilla estaba otorgando los chilotes.

Con Quintanilla, los chilotes sentían que luchan por algo que les pertenecía.

EL año 1824, el General Ramón Freire organiza una nueva expedición en busca de la liberación definitiva. En Coquimbo se encontraba el batallón Nro. 8 al mando del coronel Beauchef y su brazo derecho el joven oficial Guillermo de Vic Tupper, descendiente de la aristocracia inglesa.

Se embarca ese batallón en dirección a Talcahuano donde ultiman los preparativos, agregando otros dos batallones al mando de los coroneles Pereira y Rondizoni, que comandan el batallón Nro. 7.

Beauchef y Rondizoni, son oficiales de los restos del ejército de Napoleón, que atravesaron el Atlántico para luchar por la independencia de los pueblos de América.

Como muchos otros – el mismo Tupper- que ofrendaron sus vidas o quedaron mutilados para siempre en defensa de una tierra que no les pertenecía, pero, con honor, entregaron sus conocimientos y sus vidas.



El 24 de marzo hacen su entrada a Chiloé los batallones 7 y 8, se dirigen a Dalcahue por orden de Freire y el 1ro. de abril, al medio día emprendieron una larga caminata en busca del enemigo a través de selvas y pantanos.

El valiente Capitán Tupper va a la vanguardia comandando dos compañías. Ignorando la desagradable sorpresa que les espera, caminan dificultosamente, más de pronto, desde la espesura de la selva, les llega una granizada de balas en el lugar denominado Mocopulli.

Las tropas de Quintanilla, invisibles, parapetados en los árboles disparan a quemarropa causando en los primeros minutos alrededor de 200 bajas entre muertos y heridos.

El batallón Nro. 7 al mando de Rondizoni, se negaba continuar avanzando y dejan a sus compañeros abandonados.

El joven Capitán Tupper, con increíble desprecio de su vida, carga en medio de la espesura con unos pocos valientes y es rechazado. Nuevamente vuelve a la carga, esa vez con solo tres o cuatro hombres; rechazado nuevamente, se retira con una de sus piernas atravesada por una bayoneta.

De unos 500 soldados de Beauchef, aproximadamente 300 murieron o quedaron gravemente heridos. Con tan gran número de bajas Beauchef se retira.

Freire ordena la retirada del archipiélago cuando les llega la noticia de que dos poderosos navíos, el Asia y el Aquiles artillados se acercaban al archipiélago, y se abandona la isla “hacia Chile”.

Estando todas las colonias liberadas de la monarquía y solo les quedaba Chiloé, Freire organiza su segunda expedición para desalojar a los españoles de su último bastión y una vez más, los comandos del Ejército lo componen oficiales extranjeros, como Tupper, Beauhef, Rondizzoni y Oxley, este último de nacionalidad Estados Unidos de Norteamérica, que muere en tierras chilotas, en este último enfrentamiento con los realistas.

La batalla se desarrolla en el lugar denominado Bellavista y Chile obtiene el triunfo, tras los combates de Bellavista y Pudeto (14 enero de 1826).

Tratado de Tantauco

Pudo Quintanilla continuar luchando, pero, para no seguir derramando generosa sangre chilota, logra un armisticio.

Se convino con el General Freire la firma de un tratado en el lugar denominado Tantauco, pasando a la historia este tratado como El “Tratado de Tantauco”, (15 enero de 1826).

Chiloé queda definitivamente integrado al territorio nacional.

Este tratado contiene clausulas, únicas en la historia de las guerras, en que prácticamente no hay vencedores ni vencidos.

A los españoles que se quedaron en Chile, se les reconoció sus grados militares y a los que abandonaron el país, se les otorgaron todas las facilidades para hacerlo con sus familias, en forma digna.

Destino de Quintanilla

Regresó Quintanilla a España en compañía de su familia, (su esposa, natural de Chiloé) y se mantuvo en el real servicio como Brigadier del

Cuartel de Santander, Subdelegado de Policía de La Mancha, y Gobernador de Tarragona.

Recibió la orden de Isabel La Católica, La Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo y la Cruz de la batalla de Rancagua, entre muchas otras distinciones. (Fallece el 27 de diciembre de 1863, en Almería).

Jorge Inostroza, en “Huellas de siglos dice: “Personaje de tanto mérito, conviene recordar su historia ya que, bajo su mando, el Estandarte con los distintivos de la Madre Patria, fue el último que se arrió en el cono sur americano”.

En la historia de Chile, dice Encina.” Quintanilla se había ganado el cariño de los chilotas, por su rectitud y sus grandes dotes de gobernante y la estimación de sus adversarios por su conducta ecuánime y generosa. Freire y Borgoño lo invitaron a quedarse en Chile. Aunque quería al país, era un convencido de que jamás lograría organizarse políticamente y prefirió dirigirse a España con su familia.”

Nada cambió para los chilotas con la integración del archipiélago al territorio nacional. A partir de la expulsión de los españoles en enero de 1826, pasaron más de cien años de extremo abandono, y a principios del siglo XX comienza el éxodo de chilotas, como un imperativo, dejar abandonadas sus parcelas, humildes hogares y se eyectan en una geografía desconocida.

Ninguno de ellos centra su atención para mejorar su calidad de vida en las urbes centrales de su propio país, salvo excepciones de algunos que llegaron a las salitreras, la mayoría se embarca y dejan atrás para siempre su querido archipiélago, rumbo a lejanas ciudades de la Patagonia internándose en los profundos territorios magallánicos y del sur de Argentina.

Laureano “El Cordés” Marcelli



EL BUZO JOSÉ ANTONIO SOBENES VALDEBENITO



Hno. José Luis ARCHITEUTHIS Brito
Nao San Antonio

En estas líneas relataremos la historia un tanto desconocida de un personaje histórico de la Guerra del pacífico, que después de ella vivió hasta su muerte en San Antonio.

Este es un marino ilustre que sobresale de sus contemporáneos ya que en toda su carrera siempre estuvo dispuesto a entregar su vida y hasta nuestros días es signo de inspiración y guía a otros marinos en el buceo de salvataje.

Nos referimos a don José Sobenes Valdebenito, quien, sin duda alguna, fue uno de los muchos héroes de la Guerra del Pacífico, pues, sin afán de gloria, fama o dinero, demostró toda su valentía, audacia y decisión en las distintas batallas y escenarios de la Guerra del Pacífico en que tuvo participación.



En su juventud se desempeñó como buzo de ribera, especializándose en el cabotaje y reparaciones de embarcaciones, desempeñándose en esta labor a lo largo de la costa del Pacífico Sur Oriental, entre Tacna a Constitución.

José Antonio Sobenes Valdebenito, nació en Talcahuano en 1832 y era hijo de hijo del comerciante Aragonés José Clemente Sobenes Muñoz, quien, escapando de la Guerra en España, llega a Chile en 1816, en pleno proceso de la consolidación de la Independencia, y de María Valdebenito (Chilena), originaria de Constitución.

Su padre comenzó a desempeñarse como comerciante naviero, actividad que le permitía trabajar en sectores eminentemente marítimos.

Fue bautizado en la iglesia de la Sagrada Matriz, en 1846.

Su niñez la vivió entre los cerros de otra ciudad, Valparaíso, específicamente en el cerro Cordillera, cerca de la casa de Cochrane.

Su casa se encontraba ubicada frente a la que fuera la Escuela Técnica “La Igualdad” y donde también forma su familia.

En su juventud su padre deja a la familia en Valparaíso y marcha rumbo al norte del país donde forma otras familias, quedando José a su corta edad como el hombre de la casa y además a cargo de su madre doña María Valdebenito.

Su familia, además de sus padres ya mencionados, estaba compuesta por su hermana Francisca, que fallece a los pocos años de vida.

Se casó en 1861, en Constitución, con Tránsito Roldán Bravo, originaria de Ñuble y criada en Valparaíso, a los 25 años de edad, quien al momento de su matrimonio tenía 12 años de edad y era hija de un ama de llaves que tuvo la familia Prat, de allí el lazo de amistad con Arturo Prat Chacón, quien le era menor en edad.

Una vez constituida su familia, se fue a vivir al cerro Cordillera en la ciudad de Valparaíso y llegaron a tener tres hijos: Nicolasa María (1865), Pedro (1869) (aparentemente fallecido a muy temprana edad) y José Lázaro (1872), este último fue el único que tuvo descendencia.

Según relatos y documentos históricos, el Buzo Sobenes era un personaje típico de ese puerto, un hombre bien parecido, de estatura y contextura regular, tez blanca, ojos verdes, nariz regular y recta, ojos verdes de mirada fuerte, labios gruesos, orejas grandes, pelo claro y escaso, de espíritu aventurero y carácter arrebatado.

Se hizo conocido entre los habitantes de Valparaíso, pues aparentemente realizaba ciertos ejercicios con explosivos elaborados por él mismo y que probaba en la zona costera, que causaban aparentemente más de algún problema en la ciudad y por ello lo apodaron “El Loco Sobenes”.

Estos explosivos los habría aprendido a confeccionar en el extranjero, al igual que su oficio de Buzo.

Producto de algunas experiencias adquiridas en el norte, se acentúan sus conocimientos sobre explosivos, y es a través de los relatos que alcanzaron a ser contados por su nieta Tránsito, cuando tenía 88 años, a quien su abuela homónima Tránsito Roldán (esposa del Buzo), le contaba que él era un hombre muy peleador y mal humorado, mujeriego y alocado, que cuando discutían, ella se colgaba de su larga y tupida barba.

Se cuenta entre sus familiares que en una de tantas ocasiones, él llevo a su familia y los llevo a la costa por calle Serrano, mientras le decía a su mujer “ mira Tato... ves ese montón de maderas y palos que tengo allí... mira....” y se sintió un fuerte estruendo de una explosión que hizo volar por el aire los maderos que mantenía en la zona costera y les dijo "¡¡¡¡¡ voy a hacer cagar y volar a los peruanos.!!!!".

Esa explosión aparentemente causo varios daños en los inmuebles de comerciantes y particulares, pues sus ventanas y vidrios de casas fueron destruidos por la onda expansiva.

Su profesión era armador de barcos, es decir, se encargaba de “armar” o abastecer de todo lo necesario a las embarcaciones para su viaje, práctica comercial que desarrolló hasta que ofrece sus servicios para la segunda campaña del pacífico

y “buzo de rivera”, es decir, desempeñaba el oficio de mantención mecánica e instalaciones de estructuras portuarias bajo el mar, oficio que perfeccionó en el extranjero (Europa); su centro de operaciones comerciales las desarrollaba en los puertos de Coquimbo, Valparaíso, San Antonio y Constitución.

Según contaba su esposa Tránsito a sus descendiente, José Antonio Sobenes Valdebenito, en su actividad comercial contó con la información sobre los movimientos o aires de agresión por parte del Perú a Chile, mas o menos 2 años antes del inicio de la guerra, por bocas de los tripulantes de las naves extranjeras que llegaban a nuestros puertos y por gente que conocía en el norte, cosa que informaba a sus superiores.

La muerte de Prat

José Sobenes, al enterarse de la heroica muerte de Arturo Prat, en Iquique, ofreció sus servicios voluntarios a la Armada para servir en la segunda campaña marítima de la Guerra del Pacífico, y debió en tan solo diez días estar preparado para prestar sus servicios gratuitos y embarcarse en el blindado Blanco Encalada y partir al norte y al frente de guerra.

Al momento de enrolarse la armada chilena no contaba con ningún buzo en sus filas y se cuenta que en Valparaíso habían 3 o 4 buzos: Sobenes, Morales, Benavente y otro que él había instruido), en contraste con el Perú que si estaba bien provisto de ello.



José Sobenes se destaca dentro de sus pares por su arrojo y conocimiento en el arte de los explosivos y el buceo, lo que queda claramente de manifiesto en la notable acción de destruir la torpedera peruana “Janequeo”, hundida el 24 de mayo de 1880, que sin duda es la más documentada por los historiadores, sino también su participación abarca otras acciones como por ejemplo: Toma de la Pilcomayo (13 de noviembre de 1879), Batalla de Chorrillos (13 de enero 1881), Batalla de Miraflores (15 de enero 1881) y la Captura del Huascar a bordo del Blanco (8 de octubre de 1879) las que constituyen un legado de valentía, destreza y decisión para las nuevas generaciones de buzos de Salvataje, que ven en él, a un referente del buzo, pero que además llenó de gloria las páginas de nuestra historia naval, con cada uno de las acciones de guerra en que participó.

Este buzo tuvo una activa participación en diversas acciones de la guerra, tanto en el ámbito terrestre como marítimo, en la que destacó su actuación en el Combate de Torpederas, donde debió colocar explosivos en la torpedera chilena Janequeo, la que fue hundida en el combate y posterior a la contienda las fuerzas peruanas intentaron reflotarla para repararla y utilizarla, por lo que durante la noche, se le ordenó al buzo José Sobenes que colocara 100 libras de cargas explosivas en el casco de la embarcación semihundida, logrando a las 3:30 hrs., detonar los explosivos, destruyendo a la embarcación hundida, impidiendo con ello la utilización de la embarcación por la armada peruana.

Antes de comenzar la guerra el buzo ya efectuaba trabajos para la Armada y posteriormente fue contratado como instructor de buzos para la escuela de grumetes, en ese entonces embarcada. Durante este tiempo se trasladaba de la zona norte y sur del país.

Combate de Torpederas durante la Guerra del Pacifico.

La pagina web de la Armada de Chile en su sección denominada Tradición e Historia, relata así este capítulo de la Guerra del Pacifico:

“El 24 de mayo de 1880 a las 17. 00 hrs., habiendo sido avistada una lancha peruana en las cercanías del dique de El Callao, fue perseguida por las torpederas chilenas “Janequeo” y “Guacolda”, con las cuales hubo un intercambio de disparos sin consecuencias para ambas partes.



Las torpederas se retiraron al amparo de la Escuadra, pero se mantuvieron al acecho de los movimientos dentro de la dársena.

Alrededor de la 01.30 del día 25, notaron a través de la oscuridad que desde la playa del fuerte de La Punta, salían tres lanchas peruanas en dirección a la dársena. Inmediatamente ambas torpederas iniciaron la persecución, consiguiendo cortar el paso a dos lanchas, pero como el andar de la “Janequeo”, al mando del teniente Manuel Señoret Astaburuaga, era muy superior al de su compañera, se adelanto unos 100 metros y alcanzo a la lancha peruana “Independencia”, comandada por el Teniente “2do José Gálvez.

El fogoso Teniente Señoret logró acercarse a tres metros por estribor de la lancha peruana y le aplico un torpedo, el que hizo explosión abriendo la proa de la embarcación, que comenzó a hundirse.

Simultáneamente, mientras se inundaba la lancha, el Teniente Gálvez (peruano) lanzo una granada a la “Janequeo”, la que al estallar sobre el salón de calderas mató a dos fogoneros y produjo una gran abertura en el casco.

Inundándose la “Janequeo” logro atracarse a unas lanchas fondeadas cerca, desembarcándose la tripulación, sin poder salvar a la torpedera que se hundió a los cinco minutos. La “Guacolda”, al mando del teniente Luis Alberto Goñi Simpson, persiguió en la oscuridad a la “Independencia” y

cuando se hallaba cerca notó que sus tripulantes pedían socorro a gritos, porque se estaban hundiendo.

Goñi paró la maquina y envió un botecito que llevaba a remolque a auxiliar a los náufragos. Recogió solo a siete, porque los otros ocho habían muerto en la explosión.

El Teniente Gálvez quedó atrapado en la embarcación. Logrando zafarse cuando ésta tocó fondo y salir agotado a la superficie, donde fue recogido entre los siete rescatados.

Recogidos los náufragos de la "Independencia", la "Guacolda" rebuscó a la "Janequeo" y creyendo que se había reintegrado a la Escuadra, se apresuro en llegar al blindado "Blanco Encalada" para dejar a los heridos peruanos", pero "al pasar frente a la dársena, las lanchas peruanas "Arno" y "Urcus" trataron de cortar el paso, pero Goñi les contestó el fuego con una ametralladora Gatting, abriéndose paso hacia el blindado "Blanco Encalada".

El Almirante Galvarino Riveros Cárdenas, haciendo honor al valor demostrado por el Teniente Gálvez, en vez de mantenerlo prisionero, lo puso a disposición de las autoridades de El Callao.

La "Janequeo" estaba sumergida a una profundidad no mayor de seis a siete brazas y a una corta distancia de la dársena, por lo que los peruanos intentaron reflotarla.

Entre los días 27 y 29 hubo varios encuentros entre las fuerzas chilenas y las lanchas peruanas que se encontraban en faenas de rescate para reflotar a la "Janequeo" que era chilena. Lo anterior obligó al Almirante Riveros a planear la destrucción de la torpedera hundida para que no cayera en manos peruanas.

La noche del 8 de junio (1880) a las 01.00 horas, la "Guacolda" con un bote a remos, protegidas por el "Huascar" (en ese momento, ya reparado después del Combate naval de Iquique, formaba

parte activa de la Escuadra Nacional), se dirigieron al lugar del naufragio, que había sido señalado con cuatro boyas por los peruanos.

Al llegar ahí hicieron descender al buzo del blindado "Blanco Encalada", José Sobenes Valdebenito, quien encontró a la "Janequeo" estrobada lista para ser izada a la superficie.

En el silencio y la oscuridad de la noche, el buzo Sobenes colocó cargas explosivas equivalentes a 100 libras, que destruirían la torpedera, mediante fuego eléctrico.

La faena fue terminada a las 03.30 horas, haciendo detonar las cargas y destruyendo totalmente a la torpedera hundida.

La lancha torpedera había sido construida en los Astilleros Yarrow de Polar, Isle of Dogs, río Tamesis, Londres, Inglaterra, y originalmente había sido encargada por Italia, pero fue comprada por Chile ante el conflicto bélico desatado. Fue enviada encajonada a Valparaíso, donde fue ensamblada.

Fue la primera lancha torpedera con la que contó la Armada de Chile y entre sus características principales, era que tenía proa de ariete y dos chimeneas, una a cada banda de la embarcación. Alcanzaba una velocidad de 18 nudos y poseía 1 ametralladora Hotchkiss, un cañón pequeño y dos torpedos de botalón.



Sus medallas después de la guerra y su valiente hijo

Debido a sus valiosos servicios durante la guerra, José Sobenes, recibió la Medalla y Barra de Plata por cada acción en la que participó. Después de la guerra se desempeñó como buzo de profundidad en varias partes de la costa de Chile.

Se supone que habría existido un Decreto firmado por el Presidente Aníbal Pinto, el cual a manera de reconocimiento por los servicios prestados al país, le otorga la explotación de la costa del Pacífico en cuanto a los tesoros de oro y plata que los peruanos habrían tirado al mar al estallar la guerra, esto según los relatos de José Lázaro, que a su vez lo contaba a sus hijos y a sus nietos, cosa que habría hecho efectiva en alguna oportunidad, pues lo que hallase pertenecía por herencia a la familia, además se le otorgó una beca que abarca hasta la tercera generación (bisnietos) para seguir estudios en cualquiera de las ramas de la armada, pero curiosamente, ni sus nietos y bisnietos han hecho uso de ella.

El buzo Sobenes dejó su hogar en Valparaíso (igual que lo hizo su padre), según dicen aproximadamente 3 o 4 años después de finalizada la Guerra del Pacífico, aproximadamente en 1888, y desde ese entonces poco se sabe de él, pero mantuvo contacto con su hijo José, ya que José Lázaro desempeñó los mismos oficios del buzo hasta los 21 años en 1893, momento en que ingresa a la armada, asumiendo su hijo José Lázaro el cuidado de su madre. En ese mismo año su padre José Sobenes Valdebenito fallecía en San Antonio.

En la armada su hijo José Lázaro, se desempeñó como buzo en el buque "Araucano", el que sufre un incendio en sus calderas, y él logra sacar sobre sus hombros a varios de sus compañeros para evitar que murieran quemados.

Posteriormente se desempeña como buzo instructor de Escuela de Grumetes, formando los primeros buzos de la Armada.

Al casarse José Lázaro, traslada a su familia a Talcahuano y viven en la base Naval, lugar en que

la armada le otorga a la viuda una vivienda junto con otros beneficios (hasta la tercera generación), pero debido a opiniones personales y choques con un oficial de marina, la viuda Tránsito deja la base y se traslada a Concepción con su hijo José Lázaro.

En el cerro Miraflores de Valparaíso un edificio lleva su nombre. En el Diario del Sur, se encontraría una copia del retrato que hizo su hijo y que lamentablemente el original se quemó en un incendio del Museo Naval.



Su vida en San Antonio

José Sobenes se separó de su familia y su esposa, ya mayor, se quedó viviendo en Concepción con su hijo, el que también lo dejaría. Se supone que también habría tenido otra señora en Perú, a la que también dejó con un hijo pequeño. La armada le dejó un montepío a su señora, que le permitió vivir holgadamente.

No logramos conocer más antecedentes de su vida después de la guerra, pero con el tiempo se supo que José Sobenes se vino a vivir al puerto de San Antonio, desconociéndose casi totalmente sobre su vida en este puerto, por ejemplo no se sabe donde vivió, ni con quién compartía su vida en la zona.

Fallece en 1895 a los 63 años, siendo sepultado en este puerto y su tumba permanece por muchos años en el más completo anonimato.

Se le considera como el primer buzo táctico y primer comando de la Infantería de Marina de Chile.

Cumpleañeros del mes....

Dedicamos un salado quiebra costilla, pleno de mar, a los hermanos que este mes iniciaron una nueva singladura. En esta ocasión, celebramos a los Hermanos Jaime EL VASCO Jiménez (12) y Muchacho Alejandro COOK Rivera (20). OOORRRZZAAAAA!!!!



EL VASCO



COOK

Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer

Comunicamos a los cuatro vientos que la Escuela Náutica de nuestra Nao está impartiendo su Curso de Patrón Deportivo de Bahía N° 56, con clases teóricas en sistema e-learning y exámenes teóricos y prácticos presenciales, de acuerdo a la normativa sanitaria vigente.

La Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer, de la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa de Chile, fue creada el 4 de noviembre de 1992 con el fin de:

- ❖ Organizar y dar lugar a la formación y capacitación de los deportes náuticos
- ❖ Difundir las enseñanzas de tales deportes, su fomento y práctica entre las personas, particularmente en la juventud
- ❖ Fomentar el espíritu de hermandad, amistad y sana competencia entre los cultores de los deportes náuticos que se forman bajo su amparo.

La Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer está acreditada por la Armada de Chile, desde el Año 1997, para impartir cursos y tomar exámenes teóricos y prácticos conducentes a la obtención de la licencia de Patrón Deportivo de Bahía.