



El Santiaguillo

Nº 248

Enero de 2021

AÑO XXVIII

Singladura 2021 - 2022

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

PRÓLOGO

Valerosos y fieros Hermanos:

El inicio de un nuevo año y nueva década marca este mes de enero. También el término y el comienzo de una nueva singladura en el gobierno de nuestro bajel.

Culmina la travesía del Capitán Cristian ALGARETE Sotomayor, quien logró, en la realización de zafarranchos presenciales y luego, vía videoconferencias, convocar a hermanos de todo el litoral y posicionar a la Nao Santiago en el concierto internacional, revitalizando las relaciones con las Naos y Mesas que navegan por los siete mares, además de potenciar las actividades náuticas y otras realizaciones en las que contó con el trabajo incondicional de toda su tripulación. Bravo Zulu, Capitán ALGARETE!!!

Viento a un largo y mucha agua bajo la quilla al electo Capitán René EUZKARO Olhaberry, quien contará con la toda la lealtad de los Hermanos, Muchachos y Bichicumas de la Nao Fundadora.

Mientras tanto, la contingencia sanitaria nos obliga a seguir navegando por el ciber espacio...

Reiteramos que 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.



En solemne cámara cerrada, celebrada el miércoles 13 de enero, por unanimidad de los Hermanos presentes, se eligió como Capitán de la Nao Santiago, para la singladura 2021 – 2022, al Hermano René EUZKARO Olhaberry. De esta manera se pone término a la exitosa gestión del Capitán Cristian ALGARETE Sotomayor, quien debió extender su mando por casi un año, por imperativo de lo dispuesto en la ley N° 21.239, que prorrogó el mandato de los directorios de determinadas organizaciones, atendidas las condiciones sanitarias del país.



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

Noticias de la Nao



Las imágenes superiores muestran parte del proceso eleccionario en que resultó electo el Hermano René EUZKARO Olhaberry como Capitán de la Nao Santiago, para la singladura 2021 – 2022.



Proveniente de la Nao Antofagasta, recaló en nuestra caleta el Hermano Marcelo COOK Rubí, quien solicitó su trasbordo a la Nao Santiago. Le damos la más cordial bienvenida a este bajel. Orza!!



Una destacada participación tuvieron los hermanos Alejandro ENFACHADO Gallardo y Patricio CHINCHINERO Varas en la última versión de la Regata del Ostión, desarrollada en la bahía de Caldera, logrando un meritorio Tercer Lugar en la serie Sniper. Felicitaciones a los navegantes, que contribuyen a la difusión de los deportes náuticos. OORZAAA!!!!

PASO POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES



**Hno. Laureano EL CORDÉS
Marcelli
Nao Santiago**

Los viejos navegantes que hincharon las velas con el soplo de la esperanza, enfilaron las proas de sus navíos a los mares australes. Fue una visita de la curiosidad europea por los rincones inéditos del globo. Pero no un paso ocasional que replegara con desaliento al punto de partida el hilo de la aventura. Europa, al topar con el Finís Terrae de sus cartas de marear, quedo prendida en el encanto de la naturaleza virgen y se desposo con ella apasionadamente. Europa que era todo espíritu, toda armonía, se sorprendió de encontrar en la antípoda, el reinado de la materia en libertad de elementos como en los primeros días de la creación. Así pasó del caos a la historia Finís Terrae, el talón del globo. Así se abrió la flor de chile, hecha de tempestades marinas y de nieves de cielo, de bravuras araucanas y de heroísmos españoles. El cruce entre la tierra bella y áspera y el alma de Europa produjo el milagro.

Aquí en este lugar de cita de todas las rutas, en este término de los andares humanos, se plantó también la palabra redentora. (Jaime Eyzaguirre. Hispanoamérica del Dolor.)

V CENTENARIO

Sabido es que Fernando de Magallanes decidió españolizarse ante la negativa de Portugal para el financiamiento de su expedición, poniéndose al servicio del Rey de España, quien le financió el 75 % de la expedición.

Con motivo del Quinto Centenario del paso de la expedición de Magallanes, por el estrecho que lleva su nombre, Portugal propuso el año 2017 postular este hecho como Patrimonio de la Humanidad, con el nombre de "Ruta de Magallanes. Primera Alrededor del Mundo", siendo el primer país en presentar esta moción (el ayuntamiento de Sevilla aprobó por unanimidad esta misma propuesta).

Por ser Portugal el primer país en presentar dicha solicitud, se mencionó en forma reiterada por la prensa el poco interés de España en este acontecimiento, considerado el más importante en la historia de la humanidad.

Posteriormente, después de intenso trabajo en las comisiones de ambos países, se propuso presentar esta moción en conjunto.

La coordinadora de la organización internacional Red Mundial de Ciudades Magallánicas fue el organismo precursor de la solicitud de la candidatura ante la UNESCO.

En España, especialmente en Sevilla, por ser el lugar del zarpe de la expedición, la Universidad de Andalucía, optó el año 2019 por colaborar con aportes académicos y se dijo "La ciudad de Sevilla está volcada con el V Centenario. Es esta ciudad fundamentalmente americanista, porque su gran desarrollo, vocación y vivencia, ha sido con América."

Para la conmemoración del V Centenario, en Chile se nombraron comisiones para este acontecimiento, pero debido a la pandemia y que afecta con mayor intensidad a la ciudad la de Punta Arenas, no se efectuaron en la forma programada y con la presencia limitada de autoridades e invitados, presididas por el presidente de la Republica Sr. Sebastián Piñera.

Se renombraron algunos puntos geográficos del Estrecho con el nombre de algunos miembros de la tripulación como por Ej. Fray Pedro de Valderrama, que ofició la primera misa en Chile.

Se recibieron los saludos de los Buques Escuela de Chile y España, los gemelos Esmeralda y Sebastián El Cano con su histórico encuentro en el Estrecho de Magallanes y en el Muelle Prat de Punta Arenas, todo ello bajo el estricto cumplimiento de los protocolos sanitarios.



Fotografía : twitter.com

Considerada la mayor hazaña marítima de la historia, el embajador de España agrega “se ha comparado esto con la llegada del hombre a la luna, pero el hombre fue a la luna sabiendo donde estaba la luna, la distancia a la luna y con medios técnicos planeados. Tenía mucho riesgo, no le quitamos valor, pero la expedición de Magallanes salió sin saber absolutamente nada de lo que iban a encontrar y esa incertidumbre de da un valor extraordinario”

IV CENTENARIO

La celebración del Cuarto Centenario, fue presidida en Santiago por el Sr. Luis Barros Borgoño, candidato a la Presidencia de la República que fuera derrotado por Arturo Alessandri Palma y que en ese momento ocupaba el cargo de Ministro de Relaciones Exteriores y Colonización (1918-1919).

En la ciudad de Punta Arenas se formaron varias comisiones integradas por Clubes Sociales, Oficiales del Ejército y la Armada, Empresario y Directivos de la “Liga Patriótica”.

Se construyó un gran monumento en la Plaza de Armas de Punta Arenas, financiado por el dueño de lo que llegó a considerarse un imperio económico José Méndez, fallecido el año 1919, pero en forma testamentaria dejó los fondos para la obra, que fue entregada a la ciudad de Punta Arenas con fecha 15 de diciembre de 1920.



Fotografía: mapaturistico.net

En España, en la década de 1910 proliferaron las asociaciones americanistas, como el Centro de Cultura Hispanoamericana que impulsó la celebración del Día de la Raza en reconocimiento al “descubrimiento” de América.

El año 1918 se empezó a recordar en España, en forma oficial, la llegada de Colón a América, como Día de la Raza y decretada Fiesta Nacional.

En las celebraciones del IV Centenario asistieron Fernando de Baviera y Borbón, en representación del Rey Alfonso XIII, el Ministro del Interior de Chile don Pedro García de la Huerta y el jefe de la misión española José Francos Rodríguez y también, entre las visitas ilustres, el ministro de Portugal don Alberto D' Oliveira, quien en una entrevista expresó: “Chile tiene para nosotros los portugueses un encanto especial. Sus admirables paisajes que tanto se parecen a los de nuestra tierra. Al recorrer la costa del sur, a cada instante recordaba la región en que nació, los campos que frecuenté cuando niño, el clima en que me crié y, con esto creo hacer un elogio a la parte sur de Chile, pues nadie niega al Portugal la belleza esplendida de su territorio.”

Se podría decir también, que ese fatídico año de 1920, en la ciudad de Punta Arenas es atacada la imprenta de la organización obrera y sus miembros asesinados, iniciándose un levantamiento que se extiende en toda la Patagonia y que como resultado final mueren centenares de chilotes, ya que el gobierno argentino envía un destacamento, presionado por los ingleses, dueños de las estancias, que amenazaban con intervenir por medio de sus buques de guerra apostados en las islas Malvinas.

(Estos hechos, acaecidos durante los años 1920 y 1921 al no ser divulgados por la historia y que ensangrentaron la Patagonia, son poco conocidos, pero son otros temas).

En el norte, ese mismo año, se produce lo que la ciudadanía jocosamente llamó la “Guerra de Don Ladislao” en que se movilizó al ejército ante un supuesto conflicto con el Perú. (también son otros temas.)



LOS CAÑONES QUE DEFENDÍAN EL PUERTO DE SAN ANTONIO

El Fuerte Panul y el Cuerpo de Defensa de Costa en San Antonio (Primera parte)



Hno. José L. ARCHITEUTIS Brito
Nao San Antonio

Quando pequeños, mi hermano y mis amigos jugábamos a los “soldados” en el cerro Centinela y en el sector Panul, especialmente en los arenales de este último, puesto que allí, en la década del ‘80 estaban emplazados dos cañones navales de defensa costera.

Con el tiempo nos enteramos que los cañones estaban en esa posición estratégica debido a las hostilidades por parte de Argentina hacia nuestro país en esa época, de la que casi se sucedió una guerra en 1978 y que fue evitada entre ambos países.



Uno de los cuatros cañones Puteaux en San Antonio

Después, se produjo el terremoto del 3 de marzo de 1985 y mi casa en San Antonio fue destruida, a lo que se agregó que mi madre había muerto hace poco tiempo por lo que mi niñez y adolescencia se vieron rápidamente interrumpidas y no volví a jugar a los “soldados en los cañones” puesto que otras preocupaciones aparecieron, y así de un momento a otro no supe más de ellos, salvo el contar de vez en cuando sobre la existencia de estas piezas de artillería y de nuestros juegos de niños en ellos.

Con el tiempo quise saber más sobre los cañones, los que sostuvieron largas jornadas de representaciones bélicas de niño en épocas pasadas, por lo que emprendí una suerte de aventura para un nuevo libro que decidí escribir, que cuenta historias no contadas o mejor dicho bien documentadas hasta ahora en nuestra provincia de San Antonio.

Grandes fueron mis sorpresas al comenzar a investigar y enterarme que antes de los cañones que conocimos en nuestra niñez habían existido otros durante el período de la Segunda Guerra Mundial.

Esta es la historia de esos cañones y la gente que sirvió en ellos, los que durante largo tiempo se prepararon ante un inminente ataque que nunca llegó.

Esto va dedicado a la gente que sirvió en estas baterías costeras y cuya historia está olvidada, por lo que espero que este sea un pequeño homenaje a ese recuerdo que vale la pena rememorar.

Historia de la Infantería de Marina de Chile

El Cuerpo de Infantería de Marina nace con la Primera Escuadra Nacional el 16 de junio de 1818 cuando por Decreto Supremo el Libertador General Don Bernardo O'Higgins Riquelme materializó la organización de una Fuerza Naval para la patria.

Su rol se definía como: “Gente que dispararía fusiles desde las cofas y manejaría el machete en los abordajes, y la bayoneta y los cañones en los desembarcos”.

La Infantería de Marina fue evolucionando en concordancia con los medios de que disponía la Marina chilena; con los buques a vapor y los mayores alcances de la artillería fueron haciéndose cada vez más impracticables los abordajes a otros barcos por lo que los Infantes de Marina fueron destinados principalmente a cubrir la artillería de los buques pasando a denominarse Artilleros de Marina, nombre con el cual los sorprendió la Guerra del Pacífico.

Este conflicto territorial obligó a elevar su organización de Batallón a Regimiento de Artillería de Marina, siendo destinado a cumplir funciones tanto a bordo de la flota como en tierra.

Después de la Guerra del Pacífico la Artillería de Marina fue transitoriamente suprimida y licenciada de la Armada; parte de sus efectivos fueron transferidos al Ejército para conformar el Regimiento de Artillería de Costa, situación que se mantuvo hasta el año 1903 cuando la Armada retomó su control operativo, pasando por los nombres de Regimiento de Artillería de Marina y Servicio de Defensa de Costa, situación que culminó con la reorganización de la Artillería de Costa a la que se le entregan nuevas funciones, creándose por Decreto Supremo de Marina Nº 606 del 2 de abril de 1940 el Cuerpo de Defensa de Costa.

En el año 1964 recibe su actual denominación de Cuerpo de Infantería de Marina, la cual durante el año 1978 debió desplegarse casi por completo en el área austral insular del país para defender su soberanía de una posible invasión argentina.

La Segunda Guerra Mundial y su influencia en el Cuerpo de Defensa de Costa

Estas nuevas funciones establecían que además de continuar en su papel de Artillería Costera, tendrían además que entrenarse como Infantería de Marina, aunque poco se pudo realizar en su nuevo rol pues las repercusiones de la Segunda Guerra obligarían a este Cuerpo de Defensa de Costa a dar protección más efectiva al litoral, debiéndose artillar algunos puertos chilenos, en especial aquellos por donde se exportaba Cobre y Salitre lo que se haría más patente al entrar Estados Unidos en guerra contra Japón ante el destructivo y sorpresivo ataque japonés a la flota anclada en Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941, lo que hizo que Estados Unidos participara oficialmente de la Segunda Guerra Mundial.

Torpedeo y hundimiento del Toltén

El 13 de marzo de 1942 fue torpedeado el vapor chileno "Toltén" de 1.858 toneladas de registro grueso, perteneciente a la Compañía Sudamericana de Vapores.

Este barco en su último viaje había zarpado desde Valparaíso el 5 de febrero de 1942 con una dotación de 29 hombres, al mando del Capitán Aquiles Ramírez Barcena, con destino a Baltimore, EE.UU., desde donde zarpó con rumbo a Chesapeake a las 17:15 hrs. del 11 de marzo con sólo 28 hombres. A las 21:00 hrs. Es interceptado por un patrullero estadounidense, quien le ordenó apagar sus luces, aunque en su costado esta embarcación presentaba grandes banderas chilenas pintadas que indicaban su calidad de país neutral, pues supuestamente Chile aún no entraba en conflicto con el Eje.

El Toltén continuó su navegación y a las 02:30 hrs. fue torpedeado por un submarino de nacionalidad no identificada, producto de lo cual se hundió en menos de 15 minutos, muriendo 27 personas y habiendo un único sobreviviente que se aferró a una balsa desde donde fue rescatado más tarde por otro patrullero estadounidense.

Si bien Chile hizo los reclamos correspondientes a las naciones del Eje, es decir, Japón, Alemania e Italia, ellos indicaron que no tenían responsabilidad en el hecho y que aún así investigarían el hecho.

La investigación chilena arrojó que la causa inmediata del torpedo fue la orden equivocada del patrullero estadounidense, pues el barco chileno había pasado a una categoría beligerante o a lo menos sospechosa, lo que habría motivado que un submarino no identificado lo torpedeara.

En Chile, el siniestro provocó gran controversia en el ámbito marítimo y en la opinión pública, pues algunos culparon al Eje y otros al gobierno de Estados Unidos que estaba detrás del ataque para culpar al Eje y de esa manera precipitar la entrada de Chile a la guerra contra Alemania.

Este incidente doloroso terminó sin indemnizaciones de ningún tipo, y costó la vida de 27 marinos chilenos, además de la pérdida de una nave de la Marina Mercante Nacional.

Segunda Guerra Mundial: Chile rompe relaciones con el Eje

Un agudo desacuerdo surgió sobre la posición chilena frente a la Segunda Guerra Mundial, puesto que el Presidente de la República Juan Antonio Ríos deseaba mantener la neutralidad pero sin embargo las presiones, -tanto internas como externas-, fueron aumentando.

Estados Unidos presionó económicamente al país para que rompiera relaciones con Alemania, Italia y Japón; también conocido como el Eje. Por otra parte, los partidos de izquierda propiciaban la ruptura de relaciones con este conglomerado como parte de una lucha mundial contra el nazismo.

Fue así como el 20 de enero de 1943 el gobierno adoptó finalmente la decisión de romper relaciones diplomáticas con el Eje. Aparentemente, para que esto se llevara a cabo fuimos presionados por Estados Unidos y mucho antes de romper relaciones formales nuestro país ya se había preparado en contra de ellos (del Eje).

La presión de los denominados “países aliados” nos obligaría a comprometernos con la causa “aliada”, sobre todo porque Chile era un importante exportador de materias primas para éstos.

La Armada de Chile debió entonces prepararse y alistar a sus hombres ante la posibilidad de tener que actuar en resguardo y legítima defensa de su costa y de la soberanía nacional.

La Armada chilena en la Segunda Guerra Mundial

Las unidades navales activas del Cuerpo de Defensa de Costa durante la Segunda Guerra Mundial eran sólo el Regimiento de Defensa de Costa Nº 3 en Valparaíso y el Nº 5 en Talcahuano, a lo que se sumaba la escuela de Defensa de Costa con asiento en Viña del Mar en el actual Fuerte Vergara.

En Valparaíso, el necesario entrenamiento de las fuerzas chilenas, incluía agotadoras jornadas de vigilancia nocturna por parte de los Grupos de “Playa Ancha” en el Fuerte Valdivia y “Viña del Mar” en el Fuerte Vergara para defender en caso necesario al puerto de Valparaíso; se mantenía activa la artillería costera con entrenamientos de remolques de blanco usando los remolcadores “Huemul” y “Artillero” entre otras pequeñas embarcaciones (Alvarez, 2006).

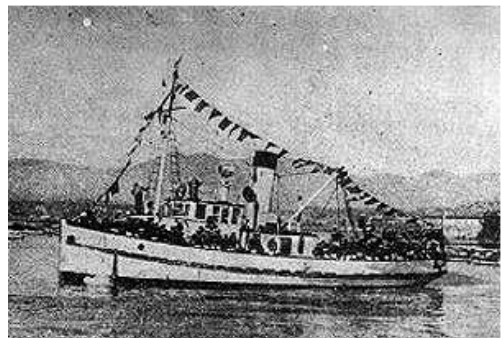


Remolcador “Huemul”

Foto: www.armadadechile.cl

Fue utilizado para remolcar blancos en la Armada y construido en los astilleros de Alberto Daiber en Valdivia.

Durante la Segunda Guerra Mundial patrullaba la entrada a la rada de Valparaíso, siendo dado de baja el 30 de marzo de 1968 y desguazado el mismo año.



Remolcador de blancos “Artillero” de la Armada.

Foto: www.armadadechile.cl

Llegó a Chile en 1911 y sirvió en el territorio durante 42 años.

Se artilla el archipiélago frente a San Antonio y Chile central

Se dispuso artillar la bahía de Cumberland en el pueblo San Juan Bautista de la isla Robinson Crusoe, Archipiélago de Juan Fernández, a fines de 1942 quizás recordando lo que había sucedido durante la Primera Guerra Mundial con el crucero alemán “Dresden” que fue atacado por la flota inglesa en la misma bahía de esta isla chilena (Álvarez, 2006) y hundido por su propio capitán durante el ataque inglés para evitar que cayera en manos del enemigo.

Lamentablemente estas piezas históricas poseen muy poca o nada de información para los turistas y público en general, las que además están pintadas de un inadecuado color verde.

Artillar las costas continentales

También en 1942, se dispone defender los principales puertos de embarque de cobre, que pertenecían a grandes empresas estadounidenses en la costa chilena ordenándose al cuerpo de Defensa de Costa que artillara los puertos de Tocopilla, Antofagasta, Chañaral y San Antonio.

Para esto Estados Unidos trasladó desde su país ocho grupos motorizados de artillería de costa, componiéndose cada grupo de dos baterías costeras.

Cada batería se componía de dos cañones y del siguiente material:

Material de artillería

Modelo: cañones Grand Puissance Filloux GPF, conocidos en Chile como Puteaux.

Calibre: 155/38 mm.

Peso: 25.905 Libras / 11.382 Kilogramos

Largo: 9,70 m.

Ancho: 2,44 m.

Elevación/Depresión: -35 grados/0 grados

Origen: Francia.

Alcance máximo: 18.000 metros o 20.000 yardas (normalmente disparaban entre 15 y 16 kilómetros).

Dotación: 8 - 12 hombres por pieza o cañón.

Velocidad de tiro: un disparo por minuto en tiro rápido.

Peso de los proyectiles: 46 ½ kilogramos.



Cañón Puteaux disparando.
Foto: gentileza Miguel Gajardo

La ronza del cañón se emplaza sobre grandes arcos de acero desplegados sobre el terreno llamados "Montajes Panamá".

Estos cañones franceses fueron producidos por la firma Schneider y durante la Primera Guerra Mundial eran el arma estándar del Ejército Francés. Cuando Estados Unidos ingresó a esa guerra no disponía de este tipo de ramas por lo que Francia le entregó 975 unidades.

Los Estados Unidos la homologaron como M1917A1 de 155 mm y 38 calibres. Además copiaron la pieza y la denominaron M19118A1. Estos cañones se mantuvieron el servicio en el ejército estadounidense hasta 1942, como artillería de campaña, y hasta 1944 como artillería de defensa costera. En su función de artillería costera fueron emplazados en Hawái y en Canal de Panamá, y fueron los cañones del Canal los que Chile recibe desde EE.UU. en 1942 para funciones de defensa costera de los puertos de embarque de carbón y cobre durante la Segunda Guerra Mundial.

Además las baterías de artillería tenían un sistema de control de fuego orgánico y enlaces telefónicos para ellas.

La principal característica de este cañón es que al tener un calibre estándar de 155 mm, siempre pudieron recibir granadas modernas y además eran muy veloces en su disparo y de trayectoria de tiro más tenso, lo que causaba que sus disparos antibuque fueran más precisos. En los años 80, Chile les acopló un sistema de control de fuego computerizado. Estas armas se retiraron del servicio activo chileno en noviembre de 1999, una vez que se recibieron los modernos cañones Soltam de 155 mm.

En total se recibirían desde Estados Unidos ocho grupos motorizados de artillería de costa, cada uno de dos baterías; para estos efectos, se recibieron entonces un total de entre 35 a 40 cañones GPF, mejor conocidos como Puteaux o cañones Grand Puissance Filloux calibre 155/38 o cañón de alto poder Filloux, franceses, con todo el equipo bélico asociado y necesario en caso de guerra.

Cada batería traía consigo sus vehículos de enlace, así los marinos chilenos verían por primera vez los famosos jeep de guerra "Willys", los camiones

GMC 6x6 de 2,5 toneladas y los curiosos carro comando marca Dodge de ¾ toneladas; todo material de guerra que nuestros marinos sólo conocían por los noticiarios del frente de batalla de las acciones bélicas de los aliados en los teatros Europa y Pacífico.

Esto fue un significativo aporte para la modernización y el desarrollo del Cuerpo de Defensa de Costa de nuestra marina al comenzar la década de los cuarenta.

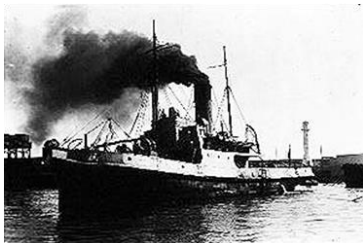
La puesta en servicio de los cuatro grupos de artillería de costa motorizados, con los cañones de 155/38 mm recién recibidos de EE. UU. que se habían emplazado en San Antonio, Chañaral (Barquito), Antofagasta y Tocopilla, significó un tremendo incremento de actividades operativas en las unidades chilenas; situación que llegó a su clímax el 13 de abril de 1945 cuando Chile le “declaró la guerra” al Japón, tres semanas antes de la rendición de la Alemania nazi.

Más tarde, en agosto, -después del aterrorizador ataque aéreo de Estados Unidos a las ciudades de Hiroshima y Nagasaki con bombas atómicas-, Japón se rinde y finaliza la Segunda Guerra Mundial (Palacio, 1971; Alvarez, 2006).

Instalación de una unidad del Cuerpo de Defensa de Costa en el Puerto de San Antonio

Al iniciarse el año 1943 el denominado Cuerpo de Defensa de Costa acelera el despliegue de sus fuerzas en las zonas costeras con unidades que comienzan a instalarse en los puertos de Tocopilla, Antofagasta, Chañaral y el puerto de San Antonio con el fin de fortificarlos.

Los primeros 40 hombres del Cuerpo de Defensa de Costa llegan en junio de 1942 al puerto de San Antonio a bordo de la Escampavía “Janequeo” de la Armada.



Escampavía Janequeo. Foto: www.armadadechile.cl

Esta nave fue construida en los astilleros Bow MacLachlan & Co. Cowes, Escocia, en el año 1929 donde llegó a Chile y cumplió funciones en la Armada Nacional hasta el 12 de febrero de 1958.

Esta unidad naval que se instaló en San Antonio fue denominada “Grupo de Defensa de Costa Motorizado Nº 4 San Antonio”, y quedó plenamente operativa en 1944.

El primer comandante del Grupo de Defensa de Costa de San Antonio fue el Capitán de Corbeta Fernando de La Paz Besoain y sus oficiales; el Tte. Primero Nicasio Guerrero y el Tte. Luis Cabezón.

Llegó a haber 16 oficiales, tres suboficiales Mayores, tres suboficiales más sargentos y cabos, denominándose al resto de la dotación personal o gente de mar.

La colaboración del personal estadounidense en la instalación de la base

En las primeras etapas de construcción e instalación de esta unidad, en 1942, participaron 15 oficiales y funcionarios de la Armada estadounidense (U.S. Navy), siendo dirigidos por un capitán de apellido Smith.

Este personal, en calidad de instructores estadounidenses, adiestraron a la dotación de la unidad de San Antonio para entrenarlos en el uso de este material bélico y también para dirigir la construcción de los cuarteles.

La dotación chilena trabajó de día y de noche por turnos durante casi cuatro meses, durmiendo el personal en carpas, lo que contrastaba con los funcionarios estadounidenses que dormían en el Hotel Alhambra en Lillole.

El envío de los materiales para construir los cuarteles y en general mantener la base, los pertrechos, vehículos de combate y baterías fueron enviados por Estados Unidos a bordo de barcos mercantes directamente al puerto de San Antonio.

Posteriormente, -una vez instaladas las baterías y las bases- los estadounidenses se marcharon y según las informaciones “no oficiales” que llegaron en la época a San Antonio, el barco mercante en el que viajaban

los extranjeros fue hundido en el Pacífico por el enemigo.

Los hombres de la unidad chilena construirían las instalaciones necesarias tales como el Cuartel Central de la Comandancia y Plana Mayor en un edificio de ladrillo y concreto de doble piso, que en el presente corresponde a la Administración de EPSA (Empresa Portuaria de San Antonio) en la calle Alan Macowan que se ubica en la entrada principal del puerto de San Antonio y cuyas dependencias fueron modernizadas por sus nuevos dueños.

Este edificio construido en 1942, en sus comienzos funcionó sin ser estucado, habilitándose sólo sus interiores para dar cabida al comando y oficialidad de esta unidad de Defensa de Costa.

También se construyeron dos cuarteles en los sectores norte y sur de la bahía del puerto de San Antonio, los que consistían en galpones tipo hangares con cubiertas de zinc para albergar a la dotación.

Se instalarían así dos cuarteles que con el tiempo fueron conocidos en San Antonio como Batería Norte y Batería Sur.

Los emplazamientos de las baterías motorizadas de 155/38 mm. fueron realizados en montajes tipo "Panamá", consistentes en un pivote y un riel semicircular para girar la pieza, como se realizaba antiguamente con las unidades de artillería costera durante el siglo XIX (comentario personal de Eduardo Rivera en correo electrónico del 6 de octubre del 2006).



Cañón Puteaux de calibre 155/38 de origen francés. Foto: gentileza Armada de Chile.

El contingente total de esta unidad de combate costero alcanzaría casi los 300 hombres entre oficiales, suboficiales, cabos y marinería.

Los cuarteles en San Antonio: la batería norte y la batería sur

Los cuarteles norte y sur fueron denominados: batería norte, el que posteriormente fue conocido como Fuerte Panul y que se encontraba inmediatamente al sur de las instalaciones del faro Panul, en un talud costero de más de 90 m.s.n.m en la ladera oeste del cerro Centinela, en el sector denominado Panul.

En este punto se construyeron dos galpones tipo hangar, es decir, que la techumbre y costados estaban compuestos de planchas de zinc; divididos en su interior en una sala para el rancho con cocina y una instalación menor para la oficialidad.

El galpón noroeste era utilizado como cobertizo para los jeep "willy" y camiones GMC, utilizados por esta unidad. Más tarde, al ser desmantelada la batería sur se trasladan los dos galpones de este cuartel, los que fueron reconstruidos en el denominado Fuerte Panul.

La batería norte o Fuerte Panul estaba compuesta por dos cuadras, cada una con una capacidad para ochenta hombres dispuestos en literas de dos o tres apilamientos; en su máximo apogeo esta unidad llegó a albergar a tres compañías, cada una constituida de 100 hombres, sin personal femenino.



El fuerte Panul o batería norte en 1957. Foto: colección Museo de San Antonio.

En la fotografía se observan los dos galpones tipo hangar, a los que ya se habían sumado y reconstruido los dos galpones de la batería sur de Tejas Verdes; al fondo se aprecian las instalaciones del faro Panul.

Esta fotografía fue captada por el Suboficial mayor (R) Juan Hermógenes Moreno Silva, donde en el 2006 una

copia es cedida a la colección del Museo Municipal de Ciencias Naturales y Arqueología de San Antonio, y por éste entregadas también al Museo Naval y Marítimo para luego ser utilizadas en un trabajo de Miguel Álvarez Ebner, Director de la Corporación de Protección y Desarrollo del Patrimonio Histórico Naval y Marítimo de Chile el 2006.

La batería sur fue instalada en un talud en terrenos de arcilla y dunas desde donde era posible tener una amplia visión de la playa de Llole y el sur de la costa en cuanto a la ubicación del Puerto de San Antonio, lo que constituía el amplio campo de tiro de esta batería, ubicada en el sector donde hoy se emplaza el colegio José Luis Norris, en las cercanías de la cancha Huracán de Tejas Verdes en Llole.

En este punto se construyeron dos galpones tipo hangar y otros cobertizos menores para dar alojamiento al personal de la batería y guardar el material motorizado al igual que en la batería norte.

La batería sur fue desmantelada antes de 1957 y los hangares trasladados a la batería norte donde fueron reconstruidos. (Esto lo constata una fotografía de la colección del Museo de San Antonio).

En el 2004, durante los trabajos de modernización y ampliación dentro de la misma área del colegio José Luis Norris se localizó uno de los emplazamientos tipo Panamá de la batería sur y parte de las estructuras de esta unidad de combate, pero fueron desarmadas o cubiertas con cemento para poder construir el nuevo colegio en el sector. (Datos obtenidos de la prensa en el 2005 y en colegio José Luis Norris en el 2006).

Las baterías motorizadas de 155/38 estaban compuestas por dos cañones montados sobre ruedas que permitían su fácil traslado; cada batería poseía control de fuego local, enlaces telefónicos y la defensa cercana era realizada con ametralladoras calibre 50" (con cañón liviano enfriado por agua) y dos proyectores de iluminación de 60" M-42, más los vehículos que correspondían a tres jeep "Willy", camiones GMC 6x6 de 2,5 toneladas, una ambulancia y carros "comando" marca Dodge de 374 toneladas, todos estadounidenses.

Los cañones de cada batería eran operados por entre 8 ó 12 sirvientes entre los que estaban el operador de la granada, otro de la elevación del cañón, otro de

la ronza o movimiento lateral del cañón, es decir, del control de la pieza de artillería, etc.

Mientras estas piezas de artillería, es decir, los cañones de 155/38 permanecieron en la zona, lo hacían pintados de color verde para ayudar a mimetizarlos.

Estas piezas de artillería modelo Puteaux 155/38 de origen francés cuyo alcance máximo era de 15 a 18 km. y su velocidad de tiro de dos disparos por minuto y peso de los proyectiles que alcanzaban los 46 kg. poseían un afuste especial que estaba montado sobre dos ruedas, una a cada lado que le daba sustento al cañón durante su accionamiento o disparo. Cada una de las piezas estaba montada sobre una base de concreto circular con un riel que permitía girar según el ángulo frontal del cañón (montaje tipo Panamá), con la parte posterior más baja que permitía alzar el cañón para disparos de mayor distancia.

Detrás de cada pieza de artillería y a cada distancia entre ellas había dos estopines de concreto donde se resguardaban las piezas de cada cañón. En la actualidad aún existen los estopines y las dos plataformas de concreto de la batería norte en el sector cerro Panul al sureste del faro del mismo nombre. A unos 300 m. al sur de la batería se encontraba la Santa Bárbara donde se almacenaban los obuses o proyectiles; esta pieza de concreto poseía una hermética puerta de metal. Esta construcción semienterrada en la arena dunaria existe y puede verse en la actualidad.

Cada pieza de artillería poseía entre ocho o doce sirvientes, entre ellos, los encargados de granadas, de la cadencia de tiro, de la elevación y ronza (movimiento lateral del armamento), es decir, del control del cañón.

También se instaló una batería antiaérea donde en la actualidad se encuentra el sector sureste del hospital Claudio Vicuña Guerrero de San Antonio, es decir, del sector más alto de este punto en el cerro o colina central de Barrancas alto o sector Villa Italia como es conocido hoy. En este lugar se emplazaron cuatro ametralladoras, cada una con un cañón de 12 mm de origen estadounidense, las que eran operadas por doce hombres que para permanecer en sus puestos dormían en carpas.

Las comunicaciones entre los diferentes cuarteles, ya sea las Baterías Norte y Sur, la comandancia y las baterías antiaéreas del sector hospital, eran a través de comunicaciones radiales.

También existían dos estaciones de observación intercomunicadas por radio, uno en el Cerro Centinela y otra en lo alto de Tejas Verdes.

El uniforme del personal de esta unidad (batería norte y sur) estaba compuesto por un traje color caqui, un casco doble de los cuales uno era metálico y el otro de fibra y su armamento que estaba compuesto por un fusil "Stager" de origen austriaco.

La vida en el fuerte Panul o batería norte

Además de los continuos entrenamientos diurnos y nocturnos y de los disparos efectuados con los cañones una o dos veces al año, todo el personal corría ante el primer zafarrancho de combate a sus puestos las veces que fuera necesario, sobre todo cuando empezó a correr la voz de un avistamiento no oficial de un supuesto submarino japonés en las costas del norte de Chile.

El personal de la base podía hacer uso de un día libre por semana.

En lo que a la vida cotidiana se refiere, muchos de estos hombres se casaron y formaron familias en San Antonio, lo que por supuesto no estuvo exento de más de algún problema puesto que muchos varones de la zona no vieron con buenos ojos esta suerte de competencia por las damas, siendo comunes las peleas en bares y otros sitios públicos entre los marinos de la dotación del Cuerpo de Defensa de Costa y civiles. También en el anecdotario se cuentan "las roscas" o trifulcas entre marinos y carabineros que en esa época andaban a caballo, por lo que eran desmontados y dándose sendas palizas producidas generalmente a la salida del teatro "Cervantes" de la calle Centenario en San Antonio. Si bien nunca murió nadie varios resultaron con heridas de importancia en más de alguna ocasión en donde los camiones Dodge de la unidad estaban encargados de ir a buscar al personal herido.

Cada 21 de mayo el personal del Cuerpo de Defensa de Costa debía desfilar haciendo sus presentaciones en la calle Barros Luco en frente al edificio de la

Gobernación Provincial. En la actualidad continúa realizando esta muestra la Gobernación Marítima de San Antonio.



Desfile del 21 de mayo de 1952 del Cuerpo de Defensa de Costa en San Antonio.

Foto: gentileza Juan H. Moreno Silva.

Durante las Fiestas Patrias parte del contingente debía ser trasladado en tren hasta Santiago para desfilarse en el parque Cousiño cuando aún no estaba pavimentado para la realización de desfiles.

Entre las actividades cotidianas también se realizaban competencias futbolísticas y almuerzos de camaradería entre el personal del faro Panul, Gobernación Marítima y posteriormente junto con el personal del ejército de la Escuela de Ingenieros Militares de Tejas Verdes que llegaría a establecerse en San Antonio en 1953 (llamado Escuela de Ingenieros Militares en el año 2003).



Dotación reducida en el fuerte Panul en 1961, durante una celebración.

Foto: colección Museo de San Antonio

Esta fotografía fue tomada con ocasión de un encuentro de camaradería con miembros de la Escuela de Ingenieros Militares de Tejas Verdes y la Gobernación Marítima de San Antonio. En el centro inferior y de pie aparece el Suboficial de Ejército José Rojas, quien fue uno de los primeros hombres de la

dotación de la Escuela de Ingenieros Militares de Tejas Verdes y a quien fue dedicado el nombre del ex Gimnasio Montemar, actual Gimnasio José Rojas Zamora.

Del total de la dotación de esta unidad unos 25 ó 30 personas se quedaron, estableciéndose y formando sus familias en San Antonio, pero ya en el 2006 sólo quedan vivos tres hombres, ellos son: José Herrera (Sargento 2do.) que vive en cerro Alegre y que se halla enfermo; José Contreras (Cabo 1ero.) quien habita en la población Videla de Lolleo y Juan Hermógenes Moreno Silva (84 años) quien reside en el sector de Placilla en San Antonio. Todos los demás han muerto a la fecha. Los tres sobrevivientes pertenecen al Círculo de Suboficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas de Tejas Verdes, San Antonio. Esta institución registra un total de 187 ex funcionarios de las FF. AA. de los cuales ocho o diez son marinos, unos pocos que pertenecen a la Fuerza Aérea y la mayoría que pertenecían al Ejército.



Dotación o personal del cañón Puteaux de 155/38 mm en la "batería norte" o fuerte Panul.
Foto: Colección Museo de San Antonio.

Este armamento constaba de dos de estas piezas en emplazamientos o montajes tipo Panamá como se observa en la foto captada en 1950 perteneciente a la colección del Museo Municipal de Ciencias Naturales y Arqueología de San Antonio.

Una copia de esta foto fue entregada en el 2006 al Museo Naval y Marítimo de la Armada y también fue utilizada ese mismo año en un trabajo de esta misma institución.

Los ejercicios de combate

Durante los primeros años los ejercicios del personal se realizaban en forma diaria.

Estas baterías disparaban contra blancos flotantes que eran confeccionados por el mismo personal de la unidad siendo llevados a alta mar por un remolcador que lo arrastraba a cierta distancia de la costa.

Antes de cada disparo se avisaba a la población civil de San Antonio para que la gente del pueblo no se asustara y a la vez se evitara la innecesaria quebrazón de vidrios. Para ello se le solicitaba a la población que utilizara papel y frazadas para cubrir las ventanas y así evitar daños en los cristales durante los disparos. Al accionar los cañones se "horquillaba el blanco", es decir, se disparaba a ambos lados del objeto flotante, así se lograba dar en el blanco y hundir el objetivo. Si bien se realizaban muchos ejercicios de entrenamiento sólo se disparaban los cañones dos veces al año.

Como parte de este sistema defensivo se realizaban ejercicios nocturnos simulando un ataque aéreo durante la noche sobre la ciudad y en el caso de los disparos de la batería antiaérea del sector de Villa Italia que estaba compuesta por cuatro ametralladoras con cañones de un calibre de 12 mm cada una. Éstos eran los simulacros más disfrutados por el público pues cada cuatro tiros se disparaba una bala trazadora la cual sirve para conocer la trayectoria del tiro. Estas balas trazadoras eran vistas desde distintos puntos de la ciudad.

Mientras esta unidad de combate existía también estaban la unidad del faro Panul y la de la Gobernación Marítima de San Antonio, pero éstas poseían como en la actualidad su propio contingente.



Pieza de cañón 155/38 mm (francés) Grand Puissance Filloux, conocido en Chile como cañón Puteaux en el Museo de Cañones de la Costanera de Viña del Mar.

En la foto el autor junto a uno de los cañones (2006).
Foto: Colección Museo de San Antonio.

La continuación de este artículo será publicado en la próxima edición de El Santiaguillo.

RECUERDOS DE INSTRUCTOR

B.E Esmeralda 1988

(Tercera Parte)



Hno. Leonidas LOBO
Valenzuela
Capitán
Nao Valparaíso

Después de más de 28 años de haber efectuado el XXXIII Crucero de Instrucción del Buque Escuela Esmeralda, el año 1988, y teniendo a la vista diferentes antecedentes, he querido recordar esos inolvidables momentos de una singladura que nos permitió darnos la vuelta al mundo.

9.-SINGAPUR



Después de un puerto de pintado de 5 días, recalamos a Senkawang, Singapur el día 19 de octubre, aproximadamente a las 10:00 hrs.

Senkawang es un puerto ubicado a 40 minutos en bus del centro comercial. Pero el 22 de octubre nos cambiamos de sitio a uno más cerca de la ciudad, frente a la isla de Sentosa. En el trayecto se pudo admirar los enormes edificios que le daban un carácter especial a la isla.

Tuve la suerte de hacerme amigo del Oficial de Enlace el Stte. Yap, quien invito a los Gamas de mi Guardia y al suscrito, a conocer algunos centros nocturnos. También nos llevó a su departamento para que conociésemos a su familia.

Singapur es una isla ubicada al frente de Malasia y es el punto de confluencia de varias rutas marítimas, por lo que es un polo comercial muy importante en la zona.

La isla no cuenta con agua, la que si tiene Malasia. Pero, gran parte de esa agua se la envían a Singapur que cuenta con la tecnología para su filtrado y regadío, lo que le permite contar con grandes áreas verdes. Destaca en la ciudad su limpieza y el hecho de que no hay policías de tránsito, sin embargo los semáforos cuentan con cámaras que permiten identificar al infractor y enviarle una citación a su domicilio.

Antes de zarpar, en un local comercial me regalaron una foto de Cecilia Bolocco que había sido coronada como reina de Belleza el año anterior en ese mismo lugar.

Zarparamos de Singapur el 1 de noviembre.

Singapur es una isla de 41 kms de largo y 22 kms de ancho aproximadamente. Situada a 1° 09'N y 1° 29' N tiene una población de 2.600.000 habitantes, de los cuales 77% son chinos, el 15% son malayos, el 6% son indios y el 2% son euroasiáticos o europeos, cada grupo humano posee su propia cultura sin embargo viven y trabajan en completa armonía. Este país se independizó el 09 de agosto de 1965.

En términos generales, Singapur es una pequeña isla tropical de 617 kms. cuadrados de superficie que consta además de 57 pequeños islotes.

Es después de Rotterdam (Holanda) y Houston (EE.UU), uno de los mejores puertos comerciales del mundo. Además de la enorme cantidad de buques que recalcan a Singapur, también cuenta con un Aeropuerto (Changi International Airport) que recibe más de 10.000.000 de pasajeros al año.

El idioma oficial es el Chino mandarín y su moneda es el Dólar Singaporense.

En relación a sus atractivos turísticos, se puede señalar:

- ❖ "Merlion Guarding" (El centinela de Raffles Place): Es un gran monumento con cabeza de león ubicado en la entrada del puerto.
- ❖ "Juroug Bird Park": Parque con más de 3.000 pájaros de todo el mundo.
- ❖ "Restaurante giratorio" en Clifford Pier.
- ❖ China Town
- ❖ "Sentosa Island" : que se puede acceder por medio del cable car o ferry. Destaca el "Maritime Museum"

10.-SURABAYA (INDONESIA)



Recalamos a Surabaya el 7 de noviembre, siendo recibidos por personal de la Armada de Indonesia con una banda.

De esta ciudad sólo conocía el tipo de cambio y de varias recomendaciones de carácter sanitario (emplear repelentes anti mosquitos) y alimenticio (comer sólo en restaurantes de nivel internacional, beber solo agua embotellada, etc).

Al recorrer sus calles , pude apreciar una gran cantidad de triciclos, bicicletas, motos que se usan para el transporte personal o como colectivo.

Visité el Zoológico de la ciudad que tenía una gran cantidad de animales y aves, algunos con grandes espacios. Me llamó la atención que varios de ellos no estaban bien alimentados y que no habían rejas, sino muros bajos pero con una zanja de agua para evitar que los animales se salieran.

En el centro del Zoológico había una pequeña isla, con muchos ratones que eran la fuente alimenticia de varios animales carnívoros.

Al frente del Zoológico había un gran monumento dedicado a los símbolos de la ciudad con un Tiburón (Sura) y Cocodrilo (Baya).

El día 11 de noviembre, a las 14:45 hrs zarpamos de “TanJung Perak”, el muelle que nos cobijó durante nuestra estadía en Surabaya.

Indonesia es un archipiélago que comprende 13.600 islas, de las cuales 6.100 se encuentran deshabitadas. Las islas más grandes son: Sumatra, Java, Kalimantan, Sulawesi e Irian Jaya.

Las islas de Sumatra, Java y Bali tienen gran cantidad de montañas y volcanes, muchos de ellos activos. La erupción de estos volcanes ha sido de gran ayuda para fertilizar y así crear una vegetación tropical exuberante.

Este país tiene una población de 150.000.000 de habitantes, siendo el quinto país más poblado del mundo después de China, India, URSS y EE.UU.

Su idioma oficial es el “Bahosa Indonesia” (Lenguaje de Indonesia) pero también se habla diferentes lenguajes regionales y dialectos.

En cuanto a su religión, la predominante es la Musulmana seguida por el Cristianismo , con una población conformada por: 87% musulmana, 7% cristiana, 3% Indú o Budista y el resto de otras religiones.

Un descubrimiento efectuado en Central Java en 1891 demostró que hubo habitantes en ese archipiélago aproximadamente 500.000 años atrás.

Indonesia posee gran cantidad de templos y monumentos que adornan sus ciudades e islas.

Para obtener más información es conveniente visitar el Museo Nacional que se encuentra en Jakarta y su impresionante monumento el “Prambanan” ubicado en Central Java.

La capital de Indonesia es Jakarta, ubicada en la isla de Java.

El monumento nacional de Indonesia se encuentra en su capital y es el “Freedom Flame” o “Llama de la libertad”.

El clima de Indonesia comprende dos estaciones: seca y húmeda. La primera comprendida entre los meses de mayo a octubre y la segunda entre los meses de noviembre a abril.

La cantidad de agua promedio que cae es de 40” y su temperatura media es de 26°C.

Su moneda nacional es la “Rupiah” con un cambio de : US\$1 por 1.700 Rupiah, aproximadamente.

También es mundialmente conocida la isla de Bali o Isla de los Dioses, con una población mayoritariamente hindú por sus atractivos turísticos en donde destacan sus festivales, danzas y trajes típicos.

11.- GUAM (ESTADOS UNIDOS)



Con fecha 28 de noviembre reclamamos a Guam y zarpamos el 02 de diciembre. Esta cosmopolita isla de 120.000 habitantes posee gran cantidad de vehículos, preciosas playas y hoteles. El aspecto turístico es relevante, recuerdo que pregunte en una oportunidad por un puente sobre un canal, que era una atracción turística y se encontraba al lado de un hotel. Me señalaron que era un puente "español" sin embargo se notaba que era de reciente construcción.

Recuerdo, que los lugareños me contaron que en los bosques de Guam encontraron al último combatiente japonés, cerca de 20 años después de haber terminado la II Guerra Mundial. Estaba perdido y no sabía que la guerra había terminado. Fue repatriado, se casó y volvió a pasar su luna de miel a ese lugar.

De sus ciudades, la que más visité fue su capital Agaña en donde se encontraba una gran cantidad de monumentos, museos, centros comerciales, aeropuerto, la casa de Gobierno, etc.

La más reciente estatua construida se realizó con motivo de la visita del Papa Juan Pablo II el 23 de febrero de 1981, ubicada en la ciudad de Agaña.

Guam es una isla que desde 1986 es un Estado libre asociado de EE.UU. Se encuentra ubicado entre Lat: 13°30' N y Long: 145° 20' E. Tiene una superficie de 549 Km cuadrados.

Debido a su posición geográfica, Guam es de vital importancia para EE.UU ya que le permite una proyección hacia el oriente.

Historia:

Los primeros habitantes de la isla, probablemente fueron descendientes de malayos y polinésicos, provenientes del Sureste de Asia, alrededor de 2.000 años A.C.

En su circunnavegación alrededor del mundo, el año 1521 Fernando de Magallanes descubrió la isla pero fue saqueado por lo que bautizó la isla como "Isla de ladrones".

El primer nativo que fue nombrado jefe de la isla se llamo "Quipuha" y tiene una estatua "Chief Quipuha".

La civilización occidental llega con los primeros misioneros españoles que arribaron a la isla en el año 1668. Estos trajeron nuevas costumbres, lenguaje, valores y religión.

La dominación española que duró hasta 1889, dejó un impronta en la cultura de Guam con una gran cantidad de católicos y un lenguaje local "Chamorro" de marcado origen español.

El control español de la isla llegó a su fin cuando el 21 de junio de 1898, EE.UU toma posesión de la isla, instalando posteriormente una Base Naval en Apra Harbour.

La presencia de EE.UU continuó hasta diciembre de 1941, cuando ocurrió el ataque japonés a Pearl Harbor. En esa fecha, tropas japonesas invaden Guam, reducen al personal de la Base Naval y los envían como prisioneros a Japón.

La presencia japonesa se tornó difícil para la población ya que esta debía de estudiar el japonés y sus costumbres. Además, los isleños pasaron a ser los trabajadores del nuevo proyecto japonés.

El 21 de julio de 1944 regresan las tropas norteamericanas. Mediante Divisiones, Brigadas e Infantes de Marina asaltan Asan, Agat y varias playas simultáneamente, terminando con la dominación japonesa en Guam.

El 15 de agosto de 1949, la isla fue declarada segura pero 20.000 hombres perdieron su vida durante el combate.

La población de Guam dio la bienvenida a los norteamericanos y por ello con esa fecha se celebra la Liberación.

En 1950, el presidente norteamericano Harry Truman transfirió la administración de Guam al departamento del interior del gobierno de EE.UU, concediendo la ciudadanía norteamericana a los habitantes de Guam.

En 1986, el presidente Ronald Reagan, dispuso un estatuto administrativo en el cual Guam pasa a ser un estado libre asociado de los EE.UU.

Está a cargo de un Gobernador que es elegido cada cuatro años y tiene un poder legislativo compuesto por 21 senadores, elegidos cada 2 años.

Su población está compuesta por 120.744 habitantes de los cuales 37.518 son militares y 83.226 son civiles. De esta población el 50% es Chamorro, 30 % militares y civiles norteamericanos y 20% descendientes de españoles, Coreanos, Filipinos, Japoneses, etc.

El idioma oficial es el inglés aunque se hablan dialectos en los que destaca el Chamorro mezcla de inglés y español.

En relación a la religión, existe un 95% de Católicos y el resto son Cristianos.

La moneda nacional es el dólar norteamericano.

Se puede apreciar un clima tropical seco entre los meses de diciembre y abril y húmedo entre mayo y noviembre. Las temperaturas varían entre 17° y 31°, siendo la temperatura media anual de 26°. Es fácil ver en esta zona la presencia de Tifones con sus fuertes y destructivos vientos de 165 km/hr. Los vientos predominantes en la época seca son de 15 a 20 nds siendo del NE y SE. En la época húmeda estos vientos son variables.

Su economía tiene como base el aporte entregado por EE.UU pero existe un importante ingreso

derivado del turismo ya que Guam posee lindas playas acompañadas de hoteles de excelente calidad. Otros ingresos son la industria textil, la agricultura, pesca, ganadería, etc.

Su importancia la constituye la proyección hacia el Oriente que le da a EE.UU, contando con dotaciones de Ejército, Armada y Fuerza Aérea que le permiten prestar el apoyo necesario a sus unidades ante cualquier eventualidad y por supuesto la mantención de la soberanía.

Un punto relevante lo constituye el apoyo que se presta a los submarinos atómicos Polaris a través de su Base Naval ubicada en Apra.

12.-La Haina (Hawaii)



Este fue nuestro puerto de pintado previo a recalar a Pear Harbor. La Haina se encuentra en la isla de Maui, la segunda isla más grande del archipiélago.

El panorama era espléndido y el buque periódicamente era rodeado por curiosos lugareños amantes de los veleros que en sus embarcaciones observaban la vida a bordo. Muchos de estos yatistas procedían del La Haina Yatch Club.

Esta ciudad es recordada debido a que el Rey Kamehameha "El grande", escogió a La Haina como la capital de Hawaii aproximadamente el año 1700. Su elección

La historia de esta travesía continuará en las siguientes ediciones de El Santiaguillo.

A 70 AÑOS DEL VUELO DEL MANUTARA, DESDE QUINTERO



**Hno. Roberto SEA HORSE
Monardes
Nao Quintero**

El viaje de instrucción en el buque – escuela “Baquedano” de la Armada de Chile, siendo cadete de la Escuela Naval, le permitió a Roberto Parragué Singuer “conocer” por mar la fantástica Isla de Pascua. Además de realizar su sueño de conocerla, tuvo también el de ser algún día aviador naval. Había influido en él el vuelo realizado por el piloto español Ramón Franco en el Dornier Wal, llamado “Plus Ultra”, sobre el Atlántico desde España a Buenos Aires, Argentina en el año 1926.



Ingresó a la Escuela de Aviación Militar, enviado por la Armada de Chile, pero después de graduarse de piloto de guerra, pasó al escalafón Fach en 1930.

En 1936, fue destinado a la Base Aérea de Quintero, donde fue entrenado para volar en los hidroaviones y aviones anfibios conocidos como los “botes-voladores”.

Mi abuelo paterno, don Pedro Monardes Aránguiz, quien era mecánico de aviación, trabajó bajo su mando.

Pero cuando llegaron a la Fach los famosos aviones Catalina, botes-voladores de gran autonomía de vuelo, el antiguo sueño del Comandante Parragué se hizo posible. Fue así, también, el primero en volar al Archipiélago Juan Fernández, que hasta ese entonces parecía una quimera.

En 1950, logró entusiasmar al Comandante de la Base Grupo de Aviación Nº 2 de Quintero, Coronel Horacio Barrientos, también al Comandante en Jefe, General del Aire Aurelio Celedón Palma y al escéptico Ministro de Defensa, General Barrios, quién como todo profano, la idea le parecía que era una “locura del aire”.

Pero el Ministro cedió y hasta el propio Presidente de la República don Gabriel González Videla “compartió la idea”. Se debe recordar que él fue el primer mandatario junto a su esposa doña Rosa Markmann (su familia tuvo casa en Quintero), en volar hasta la Antártida; otro gran emprendedor, como Parragué.

Obtenidas las autorizaciones respectivas, la acción comenzó con un tremendo trabajo en equipo, para que el vuelo se realizara con entera seguridad, aumentándose la capacidad de almacenamiento de combustible por ejemplo.

Se trabajó con premura en atención que en Australia había otro piloto “soñador”, el Capitán Taylor, que quería unir su país con la mítica Isla chilena. Entonces había que hacerlo primero que él. Y así se hizo. Años más tarde, a fines de la década del 50, el Capitán Taylor visita Quintero junto al Comandante Parragué.

Se habilitó el avión Consolidated OA, PB-Y Catalina Nº 405, bautizado como MANUTARA (Pájaro de la Suerte, en idioma Rapanui).



Se hicieron los vuelos de preparación y de “prueba” en la Base de Quintero, para demostrar a los que “aún dudaban” que el MANUTARA, podía volar más de 20 horas, que es el tiempo que se estimaba llegar a Isla de Pascua. Los vuelos de práctica se hacían a lo largo de Chile.

La tarde del 18 de Enero del año 1951, el Manutara despegó desde la pista quinterana, su base de operaciones, dando el inicio del vuelo histórico, hacia La Serena, ciudad donde el Presidente González Videla pasaba su temporada veraniega, por constituir su ciudad natal y además por lógica deferencia.

El 19 de Enero de 1951 inician el vuelo que unirá el continente con esa lejana posesión insular chilena, cerca de los 4000 Kms. de distancia, por primera vez en la historia de la aviación mundial. Muchas vicisitudes se pasaron en el vuelo de 19 horas y 22 minutos que les llevó en cubrir la ruta.

“ En una hora más comenzará a amanecer. Estoy calculando nuestra posición astronómica. Mientras volamos rumbo al Oeste, donde vimos ponerse el sol ayer 19 de Enero de 1951. El despegue desde La Serena parece ahora tan lejano, después de 12 horas de vuelo en que los motores han mantenido un ritmo ... adormecedor Tenemos combustible para otras 12 horas más, calculo que debemos avistar la Isla en siete horas más ... si se mantienen las condiciones del viento ... nuestra última posición es a 2.400 kilómetros de la costa... (De la Bitácora de vuelo del Manutara). Llegan a la hora estimada a la Isla, siendo recibidos por sus habitantes jubilosamente, el 20 de Enero de 1951, a las 14.30 Hrs., el avión se desplazaba a 200 K/H.

El “sueño completo” de Parragué era la de realizar el vuelo de ida y vuelta, pero desgraciadamente no lo pudo lograr, la pista que el con sus “ahorros personales” había mandado a construir, fue diezmada por una torrencial lluvia.

Entonces con las condiciones propicias, aliviando al máximo el avión, despegó hasta la costa cercana, para intentar el despegue desde el mar, situación que también fue desgraciada, no pudiéndolo conseguir. El MANUTARA es desarmado y traído a Quintero por un buque de la Armada.

En 1957, siendo Parragué Comandante de la Base Aérea de Quintero, en el más absoluto secreto y sin permiso de sus superiores, inicia nuevamente su aventura hacia la Isla, esta vez consiguiéndolo, su regreso por una desviación lo hizo amarizar en Constitución. Obviamente que fue un gran logro para la aviación chilena, pero el alto mando por “formación y filosofía” de mando, es dado de baja de la Fach, disposición que la superioridad aérea se veía obligada a tomar.

Años más tarde el Congreso Nacional le otorga el grado de General de Brigada Aérea (A), en reconocimiento a su heroica gesta. Nunca más se ha repetido este nombramiento con oficial alguno.

Ya en la vida civil, el General Parragué siguió sus actividades de vuelo en los aviones Catalina, ya que cuando la Fach los daba de baja del servicio, él los ajustaba para dedicarlos a vuelos comerciales, de transporte y al combate de los incendios forestales.

En 1963, consigue los auspicios de LAN Chile, de varias empresas de combustible y de la Dirección de Turismo y vuelve a volar por tercera vez a Isla de Pascua, pero esta vez continuó hasta la lejana Tahiti, cerca de 9000 Kms. de Chile continental.

Demostraba así que la ruta sobre el Pacífico Sur era una realidad y que los vuelos comerciales se harían rutinarios, como ocurre en la actualidad, un avión ahora se demora 5 horas de vuelo a la Isla. El general Parragué cada vez que podía viajaba a su querido Quintero.



El esfuerzo, pasión personal y entereza hicieron que esta heroica gesta del Capitán de Bandada Roberto Parragué Singuer y su tripulación: los Tenientes 2º Alfredo Aguilar Cerón y José Núñez Rosseau, el Subteniente Sabino Poblete Alay, el Sargento 1º Gilberto Carroza, el Sargento 2º Héctor López Celedón y los Cabos José Campos y Mario Riquelme, a quienes se uniría en calidad de Comandante de la aeronave el Comandante de Grupo Horacio Barrientos Jofré, Comandante del Grupo de Aviación N° 2 de Quintero, culminara con éxito y gloria para la aviación chilena, gracias a esos nobles aviadores quinteranos.

Cumpleañeros del mes....

Dedicamos un saludo quiebra costilla, pleno de mar, a los hermanos que este mes iniciaron una nueva singladura. En esta ocasión, celebramos a los Hermanos Óscar RACKHAM Suárez (16), Minor GUAITECAS Braniff (21), Ricardo TURBINA POCAS PATAS Paredes (21), Patricio GERMANO Eberhard (26), y Roberto MERCATOR Shultz (27). OOORRRZZZAAAAA!!!!



GUAITECAS



RACKHAM



TURBINA PP



GERMANO



MERCATOR

PROTOCOLO GENERAL DE ACCESO A LA NAO SANTIAGO

TODAS las personas que ingresen a las instalaciones de la NAO SANTIAGO deberán cumplir obligatoriamente con el siguiente Protocolo general de Acceso a fin de garantizar las medidas de protección e higiene social que las autoridades han determinado, producto de la Pandemia que estamos viviendo.

AL INGRESO

1. Limpieza de calzado en limpiapiés con amonio cuaternario
2. Aplicación de Alcohol gel en sus manos
3. Tener puesta su mascarilla
4. Toma de temperatura
5. Registro en libro de acceso y trazabilidad de los siguientes datos:
 - Temperatura corporal
 - Nombre y apellidos
 - Rut
 - Teléfono de contacto
 - Firma

DURANTE LA PERMANENCIA

1. Deberá permanecer SIEMPRE con la mascarilla puesta, salvo que se estén ingiriendo alimentos o bebidas.
2. Se deberá guardar un mínimo de un (1) metro de distancia con toda persona que se encuentre cerca.
3. No está permitido darse la mano ni a dar abrazos.
4. Se dispondrá de alcohol Gel para el uso sin discreción en las zonas donde se encuentren personas.
5. Se recomienda lavarse las manos con jabón dispuesto en los baños después de manipular objetos. El secado se realiza preferentemente con toalla de papel.

INGESTA DE ALIMENTOS

Si se realiza algún consumo de alimentos dentro del recinto, este SIEMPRE será con cumpliendo las siguientes normas.

Las bebidas y alimentos serán de consumo personal sin posibilidad de compartirlos
La vajilla y utensilios de alimentación serán de uso personal sin posibilidad de compartirlos.

PROTOCOLO GENERAL DE SANITIZACION DE LA NAO SANTIAGO

Con el fin de garantizar las medidas de protección e higiene social que las autoridades han determinado, producto de la pandemia que estamos viviendo, el recinto de la Nao Santiago se encuentra afecto a las siguientes medidas generales de sanitización.

LAVADO DE AREAS COMUNES

Después de cada uso por parte de alguna actividad que implique más de cinco personas:

1. Lavado con agua de las áreas exteriores tales como: patios, muros, mesas y sillas.
2. Aplicación de amonio cuaternario nebulizado en todas las superficies exteriores.
3. Aplicación de Lisoform en todas las superficies sensibles no lavables.

LIMPIEZA INTERIOR

1. Limpieza de pisos con sanitizante en base clorada.
2. Limpieza de muros con desengrasantes con base clorada.
3. Nebulización con amonio cuaternario semanal.
4. Limpieza de puertas , pasamanos y mobiliario con amonio cuaternario.
5. Aplicación diaria de Lisoform.

RECUERDE SIEMPRE:

- Use su mascarilla siempre
- Aplique Alcohol gel a sus manos cada vez que manipule algún objeto
- Si siente algún síntoma asociado al COVID-19 como fiebre, tos persistente, dolor de garganta, u otra sospecha de contagio, **avise de inmediato al encargado de la actividad.**