



El Santiaguillo

Nº 253

Mayo de 2021

AÑO XXIX

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:

Glorioso mes de Mayo!!!

Mes de las Glorias Navales y del trascendental acto de abnegación de Prat y sus hombres, allá, en la rada de Iquique, que se inmolaron en un combate desigual, cambiando el rumbo de una guerra al despertar el patriotismo de la población, que, hasta entonces, la veía lejana y ajena.

Mes del Mar, objeto de nuestro culto fraternal, al que formulamos la promesa que sabiamente nos propusiera el Hermano ME Salvador Reyes, a fines de 1952, en los comienzos de la Hermandad de la Costa, y que hasta hoy declamamos con fuerza y convicción.

Por eso debemos protegerlo, para conservar su flora y fauna y para que ese mar, que tranquilo nos baña, nos siga prodigando sus generosos frutos, pero a través de una explotación racional de los recursos marinos y con criterios de sustentabilidad.

De eso trata, pues, esta edición de El Santiaguillo. La pluma de nuestros articulistas nos entrega una visión novedosa de estos tópicos, además de otros temas de suyo interesantes que esperamos puedan disfrutar.

Como siempre, reiteramos la invitación a seguir enviando sus colaboraciones.

Hasta el próximo número. ORZAA!!!



Jack

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



El mes del mar no sólo nos recuerda la gesta heroica de Iquique y de Punta Gruesa, sino que se instala como una cultura para mirar al mar desde una perspectiva de sustentabilidad y crear conciencia sobre la importancia que representa para el desarrollo de nuestro país.

Consecuente con ello, la Nao Santiago inicia este mes con un homenaje a los héroes de Iquique y Punta Gruesa, representados por las figuras de Prat y Condell, y con una conferencia sobre la protección de zonas marítimas y su importancia para la flora y fauna marina, dictada por Eduardo Sorensen, Buzo y fotógrafo submarino, autor de varios libros sobre la materia. En la imagen inferior, el expositor explica la presencia de la borrachilla en las Islas Desventuradas.



Pantalla de Eduardo Sorensen

Capitán Nao Santiago: René EUZKARO Olhaberry

Editor : Manuel JACK Arancibia

E-mail: naosantiago@hotmail.cl

Web: www.naosantiago.cl

NOTICIAS DE LA NAO

Aniversario del natalicio del Hermano Fundador RUPERTO VERGARA, Rol N° 6



La Nao Santiago rinde homenaje a uno de sus primeros tripulantes, el Hermano Fundador RUPERTO VERGARA BALBONTÍN, Rol N° 6, nacido el 27 de abril de 1908, en el heroico puerto de Iquique.

El Hermano Ruperto Vergara fue integrante del grupo fundador de la Nao Santiago – siendo parte de su primera tripulación con el Rol N° 6 - y de la Hermandad de la Costa; miembro del Consejo de los XV; Capitán de la Nao Coquimbo La Serena, Lugarteniente de la Nao Coquimbo La Serena, Escribano Nacional de la Capitanía Nacional de Chile y Capitán de la nao de Valparaíso en 1969.

Al conmemorarse el 113° aniversario de su natalicio, en el afán permanente de rescatar el tesoro humano de nuestra Cofradía y, a través de ello, mantener viva la memoria, la historia, tradiciones y valores que nos legaron nuestros fundadores, contamos con el privilegio de un relato en primera persona para conocer más del Hermano Fundador Ruperto Vergara, a través del relato de uno de sus hijos, el también Hermano Francisco ESCAFANDRA Vergara, tripulante de la Nao Coquimbo - La Serena.

RUPERTO VERGARA Recuerdos de mi padre



**Hno. Francisco ESCAFANDRA
Vergara
Rol 905
Nao Coquimbo La Serena**

Mi padre, Oscar Ruperto Vergara Balbontín, nació en Iquique el 27 de Abril de 1908, hijo de Luis Vergara Vergara, periodista, dueño del diario El Nacional, combatiente en la Guerra del Pacífico y de Luisa Balbontín Rodríguez.

Estudió en el Colegio Inglés de Iquique, hasta los 14 años, cuando la familia debió emigrar a Santiago, por la crisis salitrera.

Hizo el servicio militar en el regimiento de caballería Cazadores, ingresando luego al Ejército

como oficial, civil, desempeñándose en la Subsecretaría de Guerra, llegando a ser Jefe de Sección.

Luego, fue agricultor en La Serena y agente de seguros.

Muy ligado al deporte, fue campeón de box del Ejército en su categoría, nadador distinguido de aguas abiertas, futbolista (club Morning Star, antecesor de Santiago Morning) y velerista patrón de yate costero.

Como dirigente fue vicepresidente de la Federación de Box y también vicepresidente de Fedevela.

Fue fundador de la Hermandad y consejero de los 15, Capitán de la Nao Coquimbo La Serena y fundador de la Nao de Ancud, además de participar en las naos de Santiago y de Valparaíso.

Fue también Escribano Nacional en 1968 y Capitán de la Nao de Valparaíso al año siguiente.



Mi inspiración marinera

En lo personal, a los 8 años de edad me enseñó a navegar, en un queche de dos palos, en el cual con otros tres amigos recorría el litoral.

Me incentivó para ingresar a los 14 años a la escuela naval y hacer el curso de buzo de alta profundidad en la Escuela de Ingeniería Naval de la Armada. Afortunadamente alcanzó a verme como campeón nacional de vela (clase wall) en 1963, pero no cuando participé en la primera filmación de la Esmeralda Sumergida, ni cuando obtuve la licencia de Capitán Deportivo de Alta mar.



El Hermano ESCAFANDRA en práctica de caza submarina

A la siga del pirata fundador

Con la fuerte imagen paterna, cuya obra de vida fue la que me motivó a adoptar una carrera

marinera, a abrazar los deportes náuticos, en resumen, a amar el mar, no podría haber sido menos que un pirata, como mi padre.

En la Hermandad tengo el rol 905, fui Capitán de la nao Coquimbo La Serena, y he pertenecido a las naos de Santiago, Valparaíso, Ancud y Coquimbo La Serena.



El mayor legado de mi padre: su amor al mar, que también me cautivó.

He navegado a vela por casi todo el Pacífico y parte del Atlántico, con singladuras de más de 3000 millas náuticas.

Mi padre falleció en Coquimbo de un paro cardíaco el 25 de Junio de 1975, a los 67 años de edad. (Yo estoy bordeando los 80).



El Hermano Fundador N° 6

Mi viejo se caracterizó por ser muy alegre y buen amigo de sus amigos.

Esa es, hermanos, una breve semblanza de mi padre, en el 113° aniversario de su natalicio, y la influencia que ejerció su ejemplo de vida al definir la mía. OORZAA!!

CANDIDATOS A CAPITÁN NACIONAL

En concurridas Cámaras abiertas, celebradas los días miércoles 28 de abril y 5 de mayo de 2021, recibimos a los candidatos a la Capitanía Nacional, los Hermanos Manuel CHISPA Urzúa, de la Nao Copiapó Caldera, y Héctor LÁTIGO NEGRO Ortega, de la Nao Iquique, respectivamente, para que expusieran su plan de trabajo para la singladura correspondiente. El anuncio de su concurrencia despertó el interés de la tripulación de la Nao Santiago, logrando ambos candidatos una nutrida participación de las bancadas.

Deseamos a ambos hermanos candidatos el mayor de los éxitos en su periplo por las Naos del litoral y pedimos a Neptuno y Eolos que le dé mares calmos y buenos vientos al próximo Capitán Nacional y sepa gobernar la Fragata HDC para llevarnos a nuevas tierras y tesoros. OOOOORZAAAAA!!!



RECOGIMOS UN BICHICUMA PARA LA NAO

La pandemia que nos azota no ha sido obstáculo para seguir navegando. En una de las recaladas del bajel se nos coló un polizón, que se mantuvo escondido entre las cubiertas con la complicidad de un tripulante que lo apadrina. Cuando fue sorprendido por el Capitán, ya había presenciado las maniobras a bordo, conocido la vida pirata y hecho migas con algunos muchachos, de manera que cuando el Capitán ordenó que fuera lanzado a los tiburones, con quebrada voz imploró su clemencia y le solicitó ser parte de la tripulación, prometiendo hacerse cargo de todos los quehaceres del bajel. No obstante la oposición de los Piratas más viejos, el Capitán hizo gala, nuevamente, de su conocida benevolencia y lo entregó al Mayordomo para que lo destinara a la Sala de Máquina – con prohibición de acercarse a la Santa Bárbara – y ordenó al Condestable que lo instruyera debidamente. Antes de cumplir las órdenes del Capitán, el Cirujano Barbero, con el apoyo de 10 piratas, se dieron a la ardua tarea de despiojarlo. Así, pudo lucir la pañoleta amarilla.

Damos la cordial bienvenida a Adolfo BICHI Otárola, escualo del Hermano HALCÓN DE MAR, de la Nao Iquique. OOOOOOORZAAAAA!!!



El entonces polizón Otárola en ceremonia de investidura como Bichicuma



El nuevo Bichicuma recibe sus armas de combate

TENEMOS NUEVO ESCUALITO!!!!

El jueves 6 de mayo de 2021, al despuntar el alba, nació Elías Said Campos Hijazin, escualito del Hermano Felipe CRIOLLO Campos y de su cautiva Yasmín Hijazin, quien, a su vez, es escualote de nuestro Hermano Patricio LULA BARBOZA Campos y de su cautiva Ximena, todos de la Nao Santiago, a quienes felicitamos y deseamos que la marraqueta sea grande y los baberos abundantes. Bendiciones para el recién nacido, sus padres, hermanita y sus chochos abuelos. OOOOOOOORZAAAAAAA!!!!!!!

He aquí 3 generaciones de piratas:



ALEGRÍA EN LAS BANCADAS

Con mucho dinamismo la Nao Santiago dio comienzo al Mes del Mar. La actividad inaugural estuvo marcada por la conferencia dictada por Eduardo Sorensen, sobre la vida submarina en las zonas marinas protegidas, con fotografías de su autoría, de las profundidades de Islas Juan Fernández, Desventuradas y Rapa Nui. Además, recibió a los candidatos a Capitán Nacional, para que expusieran sus planes de trabajo y respondieran las preguntas de los tripulantes. Como si ello fuera poco, se recogió a una rata de playa y se le nombró el último de los bichicumas. Y recién comienza el mes.....



Capitán René EUZKARO Olhaberry



Expositor Eduardo Sorensen



Hno. Francisco PANCHO Aguirre
Nao Puerto La Cruz, Venezuela



Hno. Luis AVISPÓN VERDE Muñoz



Hno. Mario VULCANO Foix



Hno. Patricio EL GERMANO Eberhard



Hno. Enrique EL TOSCANO Cintolesi



Hno. Cristian ALGARETE Sotomayor



L'GASCOGNE



ZALAGARDA



EL VASCO



BARRACUDA



LULA BARBOZA



TANO, EL TERRIBLE



CORMORÁN



PINGÜINO CAMACHACHA



DÁLMATO



REMOLCADOR



JACK, THE RIPPER



BICHI OTÁROLA



MERCATOR



PSYCHO



ATALAYA



ARGOS



HADDOCK II



ARMERO



MECHA CORTA



ENFACHADO

AGUSTÍN ARTURO PRAT CHACÓN

Abogado



Hno. Felipe CRIOLLO Campos
Rol
Nao Santiago

El 03 de abril de 1848 nace en la Región del Ñuble Agustín Arturo Prat Chacón, quien es nuestro Héroe Nacional, pero una faceta un poco más desconocida es su labor como abogado, tras convertirse en el primer oficial de la Armada de Chile en servicio activo en obtener ese título, y que ejerció durante casi tres años, hasta su muerte en la Guerra del Pacífico.

Como bien conocemos, en el mes de mayo, nuestro mes del mar, conmemoramos del Día de las Glorias Navales, por el espíritu de sacrificio, compromiso, convicción y valores de Prat, que demostró en aquel 21 de mayo de 1879 en la rada de Iquique, cuando una pequeña corbeta de la escuadra Chilena tuvo el valor de enfrentarse al monitor Huáscar, la que en su tiempo era la nave más poderosa del Perú.

Cómo olvidar su trascendental arenga, minutos antes de abordar la nave que le quitaría la vida y, paradójicamente, lo elevaría a la inmortalidad, convertido en Héroe:



Arturo Prat Chacón es sinónimo de valentía, rectitud, lealtad, compromiso social y, por supuesto, patriotismo genuino y probidad. Esto último refrendado al regreso de la misión que le encomendara el presidente Aníbal Pinto a Argentina, al devolver el “viático” que no gastó.

La Universidad de Chile consigna en su historia que el 26 de julio de 1876, poco menos de tres años antes de su muerte en el Combate Naval de Iquique, Arturo Prat presentó su tesis *"Observaciones a la Lei Electoral Vijente"* (sic), que le permitió cinco días después transformarse en el primer oficial de la Armada de Chile en recibirse de abogado, a los 28 años de edad. Prat analizó la ley electoral de 1861 y su reforma de 1874, que amplió el número de personas con derecho a voto, y realizó una serie de propuestas para que se respetara el espíritu de la ley, de manera de *"alcanzar el alto objeto a que está destinada: ser garantía eficaz de que el resultado de las urnas sea la fiel expresión de la voluntad nacional"*.



Arturo Prat combinó su carrera naval con el estudio y el ejercicio del Derecho, siendo el primer oficial en servicio activo de la Armada en recibir el título de abogado.

En 35 páginas, su tesis analiza los vacíos de la reforma, que aumentó el número de electores y restringió la intervención de las autoridades, para asegurar que se respetara el espíritu de la ley.

El profesor de la Facultad de Derecho, Mario Arnello, destacó que sus primeros años de estudio fueron *"muy difíciles, porque los tenía que hacer a distancia por sus funciones navales, estudiaba de noche y daba exámenes libres, y por su carrera naval le permitieron no cumplir horarios de clases. Luego, ese esfuerzo y entereza se expresó como abogado a la hora de defender causas difíciles, incluso contrariando a los almirantes, revelando una dimensión moral muy importante"*.

Entre las dificultades que debió enfrentar Prat, el profesor Arnello señaló los continuos traslados y diferentes tareas que debió asumir. *"Estuvo destinado en Valparaíso, después fue director de la Escuela Naval, entonces era difícil, porque tenía que trasladarse a Santiago para los exámenes, y además a los jefes no les gustaba esto. Un almirante habría dicho que no le gustaban los marinos literatos, aludiendo que Prat -en vez de juntarse con sus compañeros de guarnición que estaban con sus chanzas, sus entretenciones en restaurantes y bares- se iba a estudiar"*.

Aprobada su tesis ese 26 de julio y aprobado en su examen de licenciatura, recibió el grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas con la firma del Rector Ignacio Domeyko. Cinco días después, se le otorgó el título de abogado en la Corte Suprema, presidida en ese momento por el ex Presidente Manuel Montt. En ese hito, al entrar, *"se saca su espada, se la entrega al ujier, y le dice: 'esta es la única vez que entregaré mi espada', y entra de uniforme a la sala a jurar desarmado como muestra de respeto"*, al deponer las armas ante el Derecho, como relata el profesor Arnello.

Menos de tres años alcanzó a ejercer el derecho Arturo Prat antes de partir con la Armada de Chile al norte al iniciarse la Guerra del Pacífico, lo que lo llevaría a terminar sus días en la bahía de Iquique. Un marino atípico, comprometido con la justicia y que en su tesis plasmó para el futuro su compromiso con la democracia y el sufragio universal.

Ya titulado, Arturo Prat tuvo un estudio en la ciudad de Valparaíso, en el cual combinó su profesión con su carrera en la Armada; aunque ya en 1872, mientras estudiaba, se le había pedido su opinión sobre el Proyecto de Ley de Navegación, incorporándose varias de sus enmiendas.

A lo largo de los años participó en la defensa de Ricardo Owen, ingeniero 2° de la Covadonga, quien fue acusado por su oficial de insultarlo, caso que ganó.

Posteriormente defendió a su amigo Luis Uribe, entonces Teniente y que sería su segundo en la

Esmeralda el 21 de mayo, quien fue llevado a Corte Marcial por el Almirante Goñi luego de un incidente en Inglaterra, donde se encontraban en misión especial, por casarse sin autorización.

Al recordar el incidente, el profesor Arnello releva "que un capitán defendiera a un teniente contra un almirante en un tribunal militar era una situación muy difícil, y lo hizo con gran entereza, salvando la carrera de Uribe. Este caso, demostró su capacidad jurídica, pero sobre todo su defensa del derecho y de la justicia".

En el momento en que el capitán de Corbeta Arturo Prat Chacón falleció en la cubierta del monitor Huáscar en la bahía de Iquique el 21 de mayo de 1879, su carrera naval, iniciada a los 10 años en 1858, lo había llevado a participar de los combates de Papudo y Abtao -donde coincidió con Miguel Grau en la escuadra aliada de Chile y Perú- en la guerra contra España, y al Río de la Plata en Argentina como agente secreto de nuestro país.

Se le reconoce a Prat influencia en la redacción de la Ley de Navegación, para lo cual presentó un contundente informe al Parlamento con comentarios a sus 152 artículos. Regularizó los ascensos evitando el tráfico de influencias sociales y políticas, centrándose solamente en el mérito propio y la antigüedad. Participó también en los estudios de un anteproyecto de Código Marítimo.

En conformidad con la importancia histórica de Arturo Prat como héroe naval y como hombre de leyes, a partir del año 2010 conmemoramos en nuestro país el 21 de mayo también como el "Día del Abogado".

En definitiva, no sólo conmemoramos el día de las Glorias Navales, sino que también el día del abogado, doble conmemoración en su honor, en el que se debe recordar los valores que inspiran el ejercicio profesional, los cuales son la sensibilidad social, pero con un alto sentido de la ética, moral, justicia, paz y libertad. Mismos valores que defendió con su vida nuestro gran y querido héroe nacional don Agustín Arturo Prat Chacón.

Fuente : udechile.cl

NATALICIO DE ARTURO PRAT



**Hno. Ulises CORRALINO Carabantes
Nao Copiapó Caldera**

El 3 de abril de 1848; en la Hacienda San Agustín de Puñual de Ninhue, vio la luz el niño Agustín Arturo Prat Chacón. Hijo de Agustín Prat Barril y María del Rosario Chacón Barrios.



En 1858 ingresó con sólo 10 años a la recién formada e inaugurada Escuela Naval en Valparaíso, formando parte del llamado curso de los héroes pero también de la primera generación de aquel plantel formador de marineros de guerra y marineros mercantes, creado por ley aprobada por el Congreso Nacional el 18 de diciembre de 1857; llevándose a cabo su organización según plan orgánico fijado en el Decreto del 19 de diciembre de 1857.



Arturo Prat, Jacinto Chacón y Luis Uribe, fotografía al ingreso de la Escuela Naval, 1858.

Entre los compañeros de curso de Prat estuvieron Francisco Javier Molinas, Juan José Latorre, Emilio Valverde, Carlos Condell, Miguel Gaona y Luis Uribe.

Siendo joven oficial naval le correspondió combatir en la guerra contra España, entre 1865 y 1866; participando en los combates de Papudo y Abtao, a bordo de la nave en la que se inmortalizaría, la corbeta Esmeralda.



El 22 de agosto de 1871; con el grado de teniente primero fue designado sub director de la Escuela Naval, la que operaba a bordo de la Corbeta Esmeralda.

En 1873 se casó con Carmela Carvajal con quien tuvo tres hijos: Arturo, Blanca Estela y Carmela de la Concepción, primogénita esta última, fallecida a muy corta edad.



Estudió Derecho en la Universidad de Chile, titulándose de abogado el 31 de julio de 1876.

Iniciada la Guerra del Pacífico, al oficial naval y abogado Arturo Prat Chacón fue excluido de la oficialidad que iría a bordo de la Escuadra al teatro de

operaciones del norte, en los puertos de Antofagasta e Iquique, quedando en Valparaíso como ayudante del Comandante General de Marina Eulogio Altamirano.

Para Prat aquello fue una deshonra y pidió no vestir uniforme para no circular por las calles del puerto vistiendo uniforme de marino, cuando la población sabía que toda la Escuadra había marchado a la guerra.

Sin embargo el destino lo llevaría en forma inexorable al escenario de su muerte y su paso a la gloria.

A fines de marzo es designado ayudante del Ministro de Guerra en campaña Rafael Sotomayor, viajando al norte.



El 5 de abril de 1879 es el mismo Arturo Prat quien notifica a las autoridades peruanas del puerto de Iquique del bloqueo que se iniciaba por parte de la Escuadra chilena.

A principios de mayo Prat toma el mando de la goleta Covadonga zarpando desde Valparaíso rumbo a Iquique, junto a la Abtao, buque bajo el mando de Carlos Condell de la Haza, recalando en este último puerto el 10 de mayo.



El 16 de mayo, el grueso de la Escuadra chilena zarpó con rumbo a El Callao, a presentar combate a los blindados peruanos, pero el destino jugó su rol y ambas flotas no se vieron en alta mar, una navegando con rumbo sur, la otra hacia el norte.

Al zarpe de la Escuadra chilena desde Iquique quedaron manteniendo el bloqueo los dos buques más débiles de la flota, la Esmeralda y la Covadonga, la primera con Prat como su comandante, la segunda, bajo el mando de Carlos Condell.



El resto de la historia la conocemos: Arribaron a Iquique a primeras horas del 21 de mayo de 1879 los poderosos blindados peruanos Huáscar e Independencia y los barquichuelos de Prat y Condell no fueron rendidos, presentaron combate con lo que tenían.

El combate se dividió, Prat se enfrentó con su aguerrida tripulación al monitor Huáscar, perdiendo la vida a bordo de este buque cuando intentó abordarlo al producirse el primer espolonazo del blindado sobre la corbeta de madera.



El sacrificio de Prat, la entrega de su vida movilizó a todo un país, con el resultado bélico también conocido.

TRAZADO DE RUMBO EN CONMEMORACIÓN AL NATALICIO DE PRAT

ARTURO PRAT Hermano de la Costa



Hno. Juan PISTOLÓN Olivera
Nao Antofagasta

Corría el año 1975, la Nao Antofagasta navegaba al mando del capitán Andrés “ DUENDE “ Sabella, Gálvez (Rol 528) a esa época aun nuestra cueva pirata estaba a la espera de ser descubierta, por lo que los zafarranchos se hacían en la taberna del Club de yates de Antofagasta, anclada en uno de los muelles que fueron plataforma de embarque de salitre 100 años atrás y mismo que se usó para el desembarco de las tropas chilenas aquel memorable 14 de febrero del año 1879, que marca el inicio de la guerra del pacífico.



En ese contexto, en el mes de noviembre del año 1975 se dieron cita los piratas, junto a sus cautivas en un gran zafarrancho de cambio de guardia, en que nuestro Ilustre Hermano Duende entregaba el mando al Hermano Julio TURCO Munizaga Arancibia (Rol 489)



Andrés Sabella, quien además de ser capitán de la Nao, preparó el trazado de rumbo para aquella ocasión, desarrollando una ceremonia de enganche solemne, emotiva y según algunos de los asistentes... hasta mágica.

Terminado el trazado de rumbo el hermano Duende propone a su tripulación el enganche póstumo del Comandante de la Corbeta Esmeralda Capitán Arturo Prat Chacón, expresando lo siguiente:

“Creemos que es un honor para nuestra Mesa contar entre los suyos al Comandante Prat, como un Hermano de la Eternidad que nos ilumine constantemente con su luz infinita de valor y heroísmo por nuestra senda de amor hacia el mar como único símbolo de libertad”

La propuesta fue aceptada por la unanimidad de los Hermanos presentes, dando inicio de inmediato al emotivo ceremonial....

Capitán Prat!! ... pase Ud. al puente de mando de esta Nao imaginaria.



Quienes estaban presentes en aquella ceremonia de enganche (al día de hoy quedan 2 hermanos que aún navegan en la Nao de Antofagasta) han señalado que fue tal la vehemencia del llamado hecho por el hermano Andrés que, de la nada una ráfaga de viento abrió la mampara batiente de la taberna, e hizo que los presentes sintieran verdaderamente el ingreso del héroe. Desde entonces la Nao Antofagasta, en todos sus Zafarranchos hace mención especial en su introito al Capitán Prat.

Orza !!!

CARLOS CONDELL

El gran estratega



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

Grande es la mar, como inmensa el alma generosa de un hombre o mujer que ama a su patria, que decidida la acción de vestir un uniforme del color que sea. El amor a Chile es de un solo color, el del honor, el que se robustece con la convicción y disciplina espiritual que enaltece a algunos próceres en el fragor del combate, que pone a prueba el temple y la grandeza del alma al que se elevan los héroes y que éste pone en acción. La destreza marinera, entrelazada con la astucia de Condell y su instinto sagas con una gran capacidad de reacción que lo llevó al triunfo en Punta Gruesa.

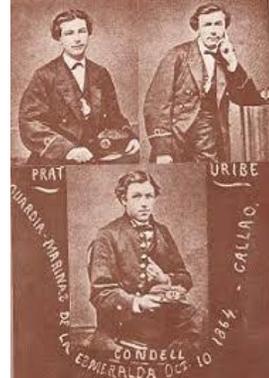
Carlos Arnaldo Condell de la Haza.



Nació en Valparaíso el 14 de Agosto de 1843. Sus padres fueron don Frederick Condell, natural de Inglaterra y de la dama peruana doña Manuela de la Haza. Sus primeros estudios los realizó en el colegio de los Padres Franceses de Valparaíso, entre los años 1849 y 1854, y luego los continuó en el Colegio Inglés como era el deseo de su padre, también ubicado en Valparaíso.

Ingreso a la Escuela Naval

Ingresa a la escuela el día 29 de Julio de 1858, a los 15 años de edad; tuvo la gran ocasión de ser parte integrante del llamado “Curso de los Héroes”, pues todos ellos tuvieron una destacada actuación en diversas acciones en sus carreras navales, lo conformaron: el gran Capitán Arturo Prat, Juan José Latorre, Jorge Montt Álvarez, Francisco Javier Molinas, Luis A. Castillo, Carlos Moraga, Luis Uribe.



Su período de estudios lo realizó embarcado en la gloriosa corbeta Esmeralda.

El 15 de Julio de 1861 es nombrado Guardiamarina, sin examen, y días después es embarcado en el vapor Maipú que estaba al mando del Capitán Juan Williams Rebolledo. En ese buque realizó varios viajes, uno de ellos a El Callao y otro a Huito, en Chiloé para participar de la construcción de un dique seco. El 15 de Septiembre de 1864 fue trasbordado nuevamente a la gloriosa Esmeralda.

Combate de Papudo, guerra contra España

En plena guerra contra España, Carlos Condell y Arturo Prat formaron parte de la tripulación de la Esmeralda al mando del Capitán de Fragata Williams Rebolledo. En Septiembre habían zarpado desde Valparaíso en comisión al Perú en el mes de Octubre, regresó a comienzo de mes a Chile recorriendo la costa chilena para dar “un golpe de mano” a la superior escuadra española al mando del Almirante José Luis Pareja, quien navegaba a bordo de la fragata Villa de Madrid, que en esos momentos, había ordenado desplegar la flota para bloquear los principales puertos de Chile.

La Virgen de la Covadonga al mando del Teniente de Navío Luis Fery se dirigía desde Coquimbo a Valparaíso; pasada las 07.00 hrs, Williams avistó a distancia a la nave española, y ordenó tocar de inmediato Zafarrancho de Combate y un guardiamarina subir al tope del mástil mayor para observar el horizonte y ordenó izar una bandera inglesa para engañar a los españoles.

Ambos buques se encontraron a corta distancia en la pequeña rada de Papudo, enfrentándose en una corta escaramuza luego de varias maniobras. Siendo el recuento final de 4 muertos y se toma prisioneros a 141 marinos españoles, tomándose la Virgen de la Covadonga para la Armada chilena.



Este valioso y estratégico combate ocurre el 26 de Noviembre de 1865, fue tan significativo que desmoralizó a las huestes españolas a tal punto que el Almirante Pareja entra en una gran depresión procediendo a suicidarse por la inmensa vergüenza sufrida; por haber sido derrotado por un país que carecía de una flota de fuerza naval. La Covadonga fue reparada y asignada a la flota de la Armada de Chile. El joven Condell partícipe de la toma de la Covadonga sin augurar ni imaginar que iba a ser su Comandante en la brillante acción que lo pondría en la gloria 14 años después en Punta Gruesa, en la Guerra del Pacífico.

Combate de Abtao, Archipiélago de Calbuco

Tres días después del Combate de Papudo, es ascendido a Teniente 2º y trasbordado a la Covadonga.

España, no conformándose con la pérdida de su hegemonía con Chile, el 7 de Febrero de 1866 se enfrenta la Covadonga con la nave española Villa Madrid, la Blanca entre otras y la flota aliada chilena-peruana, participando la Independencia y el Huáscar.

Así, Carlos Condell conoce al blindado Independencia como “aliado”, al que 13 años más tarde, como enemigos, lo derrotaría en Punta Gruesa.

La flota española no era conocedora de las costas, por lo que no se animaron a acortar las distancias con la flota chilena, ya que implicaba para ellos un fuerte y serio riesgo de varar por desconocimiento detallado de la hidrografía de la isla de Abtao. Condell y la oficialidad chilena hacían uso de ese conocimiento que a la postre le serviría en Punta Gruesa.

Repatriación del cuerpo del General Bernardo O’Higgins

En el año 1868 Condell hizo un viaje a El Callao, Perú; en convoy con la Chacabuco y la O’Higgins, flotilla al mando del Vicealmirante Manuel Blanco Encalada para conducir a Chile los restos del Capitán General don Bernardo O’Higgins Riquelme, que nuestro país, agradecido por sus servicios a la patria, repatriándolo para que descansan en el suelo que tanto amó.

Asciende a Teniente 1º

El 9 de Septiembre de 1869 es ascendido a Teniente 1º de Marina, embarcándose en la Corbeta Abtao y luego en la Chacabuco. Entre 1870 y 1871 fue sucesivamente oficial del detall del vapor Arauco, corbeta Chacabuco, Abtao y vapor Ancud.

Se retira del servicio de la Armada de Chile

Entre los años 1872 y 1876 estuvo retirado del servicio y el 20 de Mayo de este último año, se reintegra embarcándose como oficial del detall Esmeralda, buque en el cual viajó a las islas de Pascua junto a Policarpo Toro para realizar estudios hidrográficos y a Juan Fernández.

Asciende a Capitán de Corbeta

En Enero de 1878 asciende a Capitán de Corbeta graduado. Zarpó a Magallanes para formar parte del Consejo de Guerra que sancionó a los implicados en la colonia y el 23 de Agosto fue nombrado Ayudante de la Gobernación Marítima de Valparaíso.

Declaración de Guerra

El día 5 de Abril de 1879 se declara la guerra al Perú y Bolivia. Carlos Condell fue nombrado Comandante del

Abtao, zarpando al norte a formar parte de la Escuadra que bloquearía el puerto peruano de Iquique, escuadra comandada por el Contraalmirante Juan Williams Rebolledo, junto a la Esmeralda al mando del Capitán Prat, ambas mancarronas de madera.

Cambio de Mando

El 16 de Mayo de 1879, Condell entregó el buque al Comandante Manuel Thompson y él se hizo cargo de la Covadonga llevada a Iquique por el Capitán Prat, este último tomó a su cargo el buque que dejaba Thompson, la corbeta Esmeralda y quedaron ambas naves manteniendo el bloqueo de Iquique, mientras la Escuadra partía rumbo al El Callao.

Combate Naval de Iquique

Fue uno de los primeros y más importantes enfrentamientos ocurridos durante la campaña naval de la Guerra del Pacífico, que tuvo lugar en la rada de Iquique, el día Miércoles 21 de Mayo de 1879; en el que se enfrentaron el acorazado Huáscar, siendo el resultado final el hundimiento de la corbeta chilena Esmeralda y el desbloqueo del puerto peruano de Iquique.

Fue una victoria peruana, un barco chileno hundido y otro puesto en fuga, la Covadonga.

Pero, tomadas las acciones de Iquique y Punta Gruesa en su conjunto, se trató de una victoria pírrica, puesto que se batieron dos naves más antiguas de la Armada de Chile, una goleta y una fragata de madera, contra dos modernos blindados peruanos. Combate en el que perdió la vida el Capitán Arturo Prat Chacón.

Combate Naval de Punta Gruesa

Trascurrida una hora del Combate Naval de Iquique, el Huáscar se dedicó a atacar a la gloriosa Esmeralda y la Independencia decidió a atacar a la Covadonga al mando del Comandante Carlos Condell, quién decidió salir de la bahía bordeando los arrecifes de la costa con rumbo al sur, desde ese minuto el combate naval se divide en dos. La Independencia con sus tiros de cañones dañó a la Covadonga; donde el comandante Condell decide navegar más apegado a la costa y pasar sobre unos bajos,

tocando ligeramente la quilla, rechinando el casco y estremeciéndose a pesar de su poco calado.

Inmediatamente Condell comprendió que el buque peruano persecutor que había seguido su derrotero tendría dificultades.



Combate de Punta Gruesa, por Thomas Somerscales

Y así fue como la Independencia, chocó con gran violencia sobre las rocas sumergidas montándose sobre estas, quedando tendida con su quilla destrozada, con grandes vías de agua en su casco, la tripulación de la Independencia iba recostada sobre la cubierta y al sentir el tremendo estruendo pensaron que le habían asestado un espolonazo a la Covadonga y gritaron ¡ Viva Perú ¡. Sucedido esto, la Covadonga inmediatamente giró en 180° y pasando por la banda de su rival, tomó posición a popa de ella iniciando un intenso fuego, donde no podía recibir los disparos de los peruanos, acertándole seis cañonazos que destrozaron la cubierta y el casco de la varada fragata, además de un incendio y numerosos heridos. La marinería peruana gritaba que se rendía. Al momento el comandante Condell ordenó cesar el fuego y a viva voz conversó con el comandante peruano Moore, el cual le ratificó su rendición y a la vez pidió un bote. El combate terminó a las 12.35 hrs.



Pabellón de combate de la Covadonga
Fotografía: <http://repositorioarchivohistorico.armada.cl>

El osado Condell

Era un hombre muy valiente y osado. Pudo haber sufrido cualquier accidente en las acciones bélicas que le tocó enfrentar.

En una oportunidad, estando al mando de la Magallanes, para tener una mejor visión, ordenaba desde un bote, sereno e impassible, descubierta la frente y erguida la cabeza. Sus oficiales no comprendían cómo era siempre respetado por las balas que pasaban silbando en torno suyo. Una de éstas pasó entre él y uno de los pescantes que sostenían al bote, a muy poca distancia del pecho y el brazo; el comandante permaneció impertérrito. Actuaba como si desafiara a la muerte, confiando elegantemente en su extraordinaria buena suerte.

Asume mando del Huáscar

Una vez tomado en Punta Angamos para Chile el monitor Huáscar, el 8 de Octubre de 1879, fue llevado a Valparaíso y se reparó.



El Comandante Manuel Thompson tomó el mando y al fallecer éste, el 27 de Febrero de 1880, en un enfrentamiento con el Manco Capac en el puerto de Arica, asume el mando el Comandante Condell, cumpliendo misiones exitosas en el bombardeo de Arica, en el bloqueo de El Callao y en el importante apoyo a las fuerzas terrestres que participaron en las Batallas de Chorrillos y Miraflores.

Bloqueo a El Callao

Durante el bloqueo a este puerto peruano al mando de Condell, el Huáscar fue el blanco preferido de la artillería peruana, pues su presencia no era de su agrado, les causaba

irritación, más al saber que el Comandante era Carlos Condell, el hombre que inició la ruina de la Armada peruana al destruir a la Independencia en Punta Gruesa, que era media armada ese buque.



Fotografía: <https://peruhistoriaygrandeza.blogspot.com>

El 10 de Mayo de 1880, en una acción operativa, se acercó mucho a tierra, a unos 3000 metros, una distancia a extremo vulnerable y alcanzable por la artillería de tierra. El Almirante Riveros le ordenó por señales que se alejara de la costa inmediatamente, pero Condell hizo como que no vio la señal y se expuso en tal forma que sufrió algunos impactos, uno de ellos bajo la línea de flotación. Al cesar los fuegos el Almirante Riveros le preguntó por señales ¿tiene alguna novedad? y Condell con su buen humor le responde ¡Sí, me estoy yendo a pique! Alarmado el Almirante mandó a los buzos del Blanco a inspeccionar el casco del monitor, mientras llamaba a Condell a bordo. Este llegó alegre y festivo. Cuando Rivero lo interrogó, por no haber cumplido sus órdenes por medio de las señales enviadas, contestó – “Cuando estoy frente al enemigo, poco me preocupo de los amigos”. Esta respuesta le valió una seria amonestación de su jefe, pero más tarde Riveros lo recomendaba por su arrojo y Condell era premiado con una barra de oro que agregar a sus justas condecoraciones.

Asciende a Capitán de Navío

El 21 de Mayo de 1881 asciende a Capitán de Navío, y en el mes de Diciembre es enviado en Comisión a Europa y regresa a Chile el año 1884 siendo agregado al ministerio de Marina. El 21 de Junio de 1886 fue nombrado Mayor General del Departamento de Marina hasta el 3 de Noviembre, fecha que se embarca como Comandante del acorazado Cochrane. El 4 de Abril del 1887 fue trasbordado como Comandante del Blanco, donde empezó a resquebrajarse su salud.

Asciende a Contralmirante y fallecimiento

El día 17 de Agosto de 1887, asciende a Contralmirante grado máximo, que lo alcanzó su muerte ocurrida el 24 de Octubre de 1887 en la ciudad de Quilpué. Sus restos fueron llevados, en una ceremonia que hizo época por su grandiosidad a la Cripta de los Héroes en la Plaza Sotomayor de Valparaíso junto a su compañero de curso Capitán Arturo Prat y a otros héroes de la Guerra del Pacífico. Era casado con la Señora Matilde Lemus Valdivieso y al morir dejó 4 hijos.



A la izquierda, Carlos Condell el día de su matrimonio con Matilde Lemus. La fotografía de la derecha muestra a su viuda y dos de sus hijos.

Legado en la Armada de Chile y comunidad

El gobierno del Presidente don José Manuel Balmaceda, por una ley del 22 de Agosto de 1887, ordenó construir en Francia el acorazado "Capitán Prat" y los cruceros "Errázuriz" y "Pinto", y en Inglaterra dos cazatorpederos. Uno de ellos como homenaje al héroe fallecido ese año fue bautizado como "Almirante Condell". Llegó a Chile este buque en Febrero de 1891 y le cupo activa participación en la revolución de ese año, contribuyendo en echar a pique al acorazado "Blanco Encalada" en el puerto de Caldera junto a la "Lynch".

En el año 1914 llega otro cazatorpedero con el nombre "Almirante Condell".

La Fragata Condell, misilera tipo Leander en 1971. El 28 de Mayo del 2008 se incorpora la fragata "Condell" (FF-06) clase Duke a la Armada de Chile.



Fragata Almirante Condell (FF06)

Fotografía: armada.cl

Una serie de organizaciones civiles llevan su nombre como colegios, Juntas de Vecinos, Casa de Huespedes, una Fundación, una Otec, radios, Clubes Deportivos, Poblaciones, nombres de calles y plazas en la mayoría de las comunas de Chile, nombre de cerro en Curicó, monumentos, los más destacados son el busto ubicado en las costas de Punta Gruesa, en la calle Condell de Valparaíso como en otras ciudades del país. Y unidades de la armada llevan su nombre.



Condell fue el primero en ser catalogado como héroe nacional, estando aún con vida.

Roberto Monardes Fierro
Investigador autodidacta
Oficial Condestable e Historiador Nao Quintero
Hermandad de la Costa de Chile

Bibliografía

www.historianaval.cl;www.armada.cl;Revista de Marina, Carlos Condell de la Haza, Rodrigo Fuenzalida B. Capitán de Navío (R); litoralpress.cl

GUARDIAMARINA RIQUELME

Héroe de mar y fuego



Hno. Oscar VIKINGO González
Rol 2005
Nao Iquique

El Guardiamarina Riquelme, héroe del Combate Naval de Iquique, nació en la ciudad de Santiago, el 14 de abril de 1852. Hijo de José Riquelme, de profesión taquígrafo, y de Bruna Venegas, profesora.

Realizó sus estudios en el Instituto Nacional, obteniendo su bachiller en Humanidades en el año 1870.

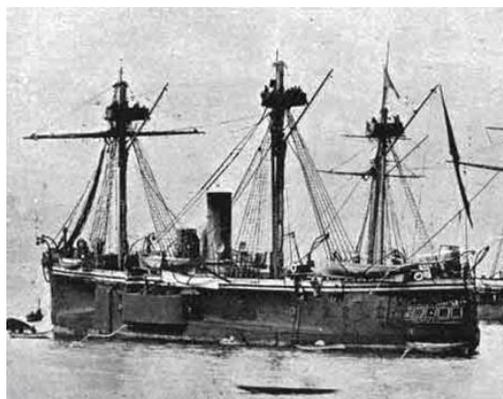
Aunque ya manifestaba interés por la actividad naval, en 1871 ingresa a estudiar Derecho en la Universidad de Chile.

La Armada de Chile consigna que en esa condición de estudiante *“conoció a un Oficial de Marina que, con grandes sacrificios, por residir en la ciudad de Valparaíso y hallarse la mayor parte del tiempo embarcado, también esperaba titularse de Abogado, naciendo entre ellos una gran amistad. Este marino era el Capitán de Corbeta Arturo Prat Chacón, de trato atrayente y de vasta cultura, lo que habría de influir en el ánimo del joven Ernesto, a quien se le despertó el semidormido amor por el mar.”*

Por ello decidió dejar sus estudios e ingresar a la Armada. Su decisión la tomó por sí mismo, en ningún caso por intervención de Prat, sino porque su espíritu entusiasta y romántico lo llevó a incorporarse a una institución cuyas acciones son reguladas por el mar.”



En 1874, a la edad de 22 años, ingresa a la marina y, ya nombrado Guardiamarina, el 18 de noviembre de 1876 se embarca en el Blindado Cochrane, rumbo a Inglaterra, a terminar trabajos pendientes en los astilleros del puerto de Hull.



Permaneció algún tiempo en Londres, donde hizo un curso de torpedos, entre otros estudios navales que desarrolló. Los conocimientos del idioma inglés que poseía los perfeccionó hasta lograr hablarlo con soltura. Asimismo adquirió conocimientos musicales.

De vuelta en el país en 1878, se retiró del servicio y se estableció en Santiago, donde su espíritu de abnegación lo llevó a intentar reingresar a su querida “Bomba Sur”; pero sus deseos se interrumpieron abruptamente el 5 de abril de 1879 al declarar Perú y Bolivia la guerra a Chile.

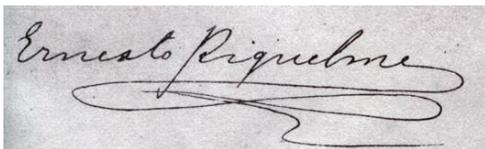


Al respecto, la Segunda Compañía de Bomberos de Santiago, en su página web señala que *“En 1871 a los 19 años, su espíritu de Abnegación lo llevó a incorporarse a la 2ª Cía. “Bomba Sur” del Cuerpo de Bomberos de Santiago, siendo aún un estudiante de Derecho. Al ingresar a la “Segunda” su número de Registro en la Compañía fue el 444. Ya incorporado a la actividad bomberil en pleno, los oficiales de la 2ª Cía. ven entre sus innumerables cualidades como bombero, su inmensa vocación de servicio y*

compromiso con la noble causa bomberil, siendo ejemplo para sus compañeros por la pasión y responsabilidad con que toma su cargo de bombero voluntario.

Años más tarde, al alejarse de la "Bomba Sur" el día 17 de abril de 1874, envió su carta renuncia a bomberos, donde muestra su cariño y admiración hacia la Institución y particularmente a su querida 2ª Cía. señalando:

"Señor Secretario de la 2ª Cía. de Bomberos. Santiago, abril 17 de 1874. Mui señor mío; Debiendo ausentarme por un tiempo indefinido de esta capital, i no pudiendo por consiguiente seguir desempeñando en la Compañía el honroso puesto de Voluntario, me veo en la dolorosa necesidad de presentar mi renuncia. Al poner esta resolución en conocimiento de Ud., i en el de la Junta de Oficiales, le ruego, señor Secretario, se sirva manifestarles el sincero pesar con que me separo de los que han sido mis jefes, mis amigos i compañeros. Muchos cuentan la Compañía en su seno que la han servido i la sirven como a mí no me fue dado imitarlos, pero muy pocos tendrá que al abandonarla, sientan más profundamente que yo separarme de ella. Mis deseos y mis ilusiones eran envejecer en sus filas, pero uno propone i su destino dispone. El mío, no ha querido que pudiera yo realizar esos deseos. Mas, por muy lejos que me halle de aquí i por más tiempo que haya pasado, siempre mantendré vivo el recuerdo de todos los que he visto junto a mí en el puesto de trabajo; siempre también estaré orgulloso de haber sido Voluntario de la 2ª Compañía de Bomberos. Por último, no queriendo romper del todo los lazos que le ligan a la Compañía, deseando que de algún modo que se acuerden una vez siquiera de mí los que tienen todavía la fortuna de ser sus voluntarios, le ruego, señor Secretario, tenga a bien proponerme como «Socio Contribuyente», a lo cual quedará verdaderamente reconocido su affmo. Amigo y S.S.



(fdo.) Ernesto Riquelme. P.D. Adjunto remito mi casco".

"Estallada la Guerra del Pacífico contra Perú y Bolivia, Ernesto Riquelme se reincorporó de inmediato a la Armada y fue destinado a la corbeta "Esmeralda". Allí volvió a encontrarse con su antiguo amigo, el Capitán Prat, ahora Comandante de la corbeta, pues Prat había llegado al buque el día 16 de mayo de 1879, fecha en que la Escuadra chilena zarpó a El Callao y dejó a la corbeta "Esmeralda" y goleta "Virgen de Covadonga" en el bloqueo de Iquique, hasta la víspera del célebre y heroico combate.

La actuación del Guardiamarina Riquelme en el Combate Naval de Iquique es sobradamente conocida. Cuando la "Esmeralda" se hundía herida de muerte y su proa se sumergía rápidamente por los raudales de agua que le entraban, Riquelme, que atendía la artillería de popa, preparó un cañón y aferrándose a la borda como pudo para no caerse y dándole depresión al cañón, dio fuego un postrer esfuerzo por dañar al monitor, que tantos estragos había causado a su querida corbeta. Después de esto, ya no pudo sostenerse y rodó por la cubierta, donde el mar pronto lo tragó.

Su cañonazo fue por cierto estéril. Sólo resultó un saludo a la bandera que aún flameaba, pero mostró a la posterioridad el alto nivel de patriotismo y el temple de héroe de este joven oficial, que murió ahogado en el momento mismo en que la bandera, izada en el pico de mesana de la corbeta, se perdía en el mar.

Este joven Guardiamarina personifica en la Historia Naval de Chile al héroe soñado de la juventud chilena: sentimental, músico, bombero, altruista, estudiante de derecho y poeta; que fue capaz de mostrarse como un marino heroico al sellar con la última descarga de su cañón, la decisión del Comandante Prat, su amigo, su jefe, de no arriar jamás la bandera nacional ante el enemigo, aún cuando se combatiera en inferioridad de condiciones." (www.armada.cl)



Entre los homenajes, la 14ª Compañía de Bomberos de Iquique lleva su nombre

El Santiaguillo

EL PAGO DE CHILE A propósito de la guerra del Pacífico.



Hno. Laureano EL CORDÉS
Marcelli

Nao Santiago
Rol 2097

“Hay que activar en el chileno la conciencia del vivir histórico, para que se conserve puro y alerta en medio de las acechanzas destructoras. Hay que defender la herencia recibida, pero no guardarla como una reliquia, sino esgrimirla como arma de combate en la lucha por nuevas creaciones” (Jaime Eyzaguirre).

El General Manuel Baquedano González, vencedor de la más cruenta guerra en América, en el siglo XIX, entre los tres países hermanos involucrados, y que tanta gloria nos entregara, una de las figuras más relevantes de nuestra historia, descansaba en su centenario caballo Diamante, cuando es súbdita y desagradablemente sorprendido, y su lugar de descanso, que fue siempre un lugar de encuentros, unión y celebraciones, es invadido brutalmente por una turba de desconsiderados visitantes, que, enfermos de odio, sin respeto, terminan con su merecida tranquilidad y la del soldado desconocido que representa también a los muchos combatientes que quedaron en los ensangrentados arenales del desierto.



El Monumento, después del daño recibido durante continuas y vandálicas jornadas semanales, es retirado por el Ministerio de Cultura, para su reparación.

Para algunos “historiadores” que, además de justificar la destrucción de los monumentos

republicanos, erigidos en su totalidad en el siglo XIX y siglo XX, tal como lo fueron los símbolos cristianos en los primeros siglos, al parecer, para ellos, borrar la historia es la consigna. Lo mismo acontece con la figura de quien fuera el fundador de la república en forma, el insigne ministro Diego Portales y su legado de estabilidad institucional.

Esperamos el pronto regreso del General Baquedano a su lugar en la plaza que lleva su nombre, para que reciba el reconocimiento que merece, de una ciudadanía agradecida, y la figura del ministro Diego Portales, continúe observando su legado, en la Plaza de la Constitución.

El Pago de Chile. Esta frase la hemos usado y aplicado siempre, para justificar las injusticias cometidas con personas que generalmente se han entregado a una causa.

Según Benjamín Vicuña Mackenna, el dicho se originó en Lima, capital del Virreinato y tenía que ver con los militares que cometían faltas a la disciplina. Era Chile el lugar de castigo para los que resultaban incómodos al virreinato. El dicho entonces era, “*el Pago a Chile.*”

La tradición popular la dejó como el “Pago de Chile”, y en su aplicación, hemos sido muy generosos y le damos plena vigencia, fundamentalmente con los combatientes de la Guerra del Pacífico, lo que pasó con sus familiares, etc.

El primer Pago de Chile lo recibió justamente, la esposa del creador del proyecto Chile, Pedro de Valdivia, nuestro primer Jefe de Estado, Gobernador, o podría ser Gerente General, ya que su incursión a Chile fue una empresa privada, por lo tanto, sería el primer emprendedor.

Al ser requerido por la inquisición, por su relación con Inés Suarez y además para optar a más altos cargos en el virreinato, se le obligó a dejarla. Él mismo debió hacerla casar con su segundo, Rodrigo Díaz de Quiroga. Además, para que Inés no fuera exiliada.

A su vez, hizo venir a su esposa, Marina Ortiz de Gaete, desde España, quien llegó después de la emboscada que le causó la muerte.

De todos los bienes que Pedro de Valdivia tenía, que eran muchos, su esposa Marina Ortiz de Gaete los reclamó, pero no se le entregó nada y debió asilarse en un convento, donde murió dedicada a la oración, mientras Inés Suarez gozaba de todas las comodidades que significaba en aquel tiempo, ser la esposa del Gobernador.



Aquí nos encontraríamos con la primera víctima del Pago de Chile

Otro notable ejemplo del Pago de Chile, también en los inicios de nuestra República y es, quizá hasta hoy, el que más tiene que avergonzarnos. Tiene que ver con Lord Thomas Cochrane. Cuando Cochrane se vino Chile, lo hizo desechando ventajosas ofertas de reyes y emperadores, con excelentes sueldos y para dirigir armadas constituidas. Debido a problemas judiciales, aclarados posteriormente en su país, quiso hacer de Chile su segunda patria. En Chile no había nada, había que hacerlo todo y a Cochrane le encantaban los desafíos. Hizo en el Pacífico hazañas increíbles, como la toma de Valdivia y la captura de la Esmeralda, además de dar a conocer el nombre de la Armada de Chile en todo el Pacífico hasta México, participando los marinos chilenos, incluso en la independencia de California.

Su enemistad con san Martín y Zenteno, hizo que se le emitiera una orden de detención. Se le tenía asignado a quien lo reemplazaría en el mando de la escuadra, justamente a un oficial en quien él no confiaba. Todo esto, felizmente, nunca lo supo, pero los documentos están. Se le negó todo, e incluso, hasta muchos años después de haberse ido de Chile, se le cobraban tres pesos, de una rendición de cuentas por el arreglo de una bomba de achique.

Él había prestado, en dinero efectivo \$ 15.000 al estado, y su hermano, \$ 65.000 para la compra del primer barco a vapor de Chile. 10 años después, todavía se le debía parte de su sueldo.

Se le quiso quitar la escuadra. Al día siguiente de abandonar el país, se le quitó la hacienda que se le había donado y que inicialmente él no quiso recibir. Se adujo que la donación tenía validez, solo mientras él se encuentre en Chile.



En los informes que san Martín enviaba a O'Higgins, dice el historiador Enrique Bunster, le faltó solo decir que "la Esmeralda fue capturada por los caballos del general y no con los botes del marino".

Hay una carta de Cochrane dirigida a Mariano Egaña, que dice:

"La inquietud de ánimo que yo he sufrido mientras estuve al servicio de Chile, nunca volveré a soportarla por ninguna consideración. El organizar nuevas tripulaciones, el navegar en buques destituidos de velamen, cordaje, provisiones y pertrechos, y el fondearlos en el puerto sin anclas ni cables, eran dificultades demasiado fatigosas. Pero vivir entre oficiales y hombres descontentos y amotinados por atraso de paga y otras mil privaciones, verse obligado a incurrir en la responsabilidad de confiscar a la fuerza fondos de Perú, para pagarles, a fin de evitar a Chile peores consecuencias, y entonces hallarse uno expuesto a recibir reproches, de una parte por semejante confiscación, y de otra, de ser sospechoso de no haber empleado debidamente aquellas sumas, son circunstancias tan desagradables y repugnantes, que no me será posible consentir en renovar mis servicios."

Vicuña Mackenna dice de él, que fue un mezquino, insaciable cobrador, pirata, etc. Enrique Bunster dice de Cochrane, que nos encontramos ante un verdadero padre de la patria. Con las palabras de Bunster nos quedamos.

Un tercer ejemplo del Pago de Chile tiene que ver con un hecho único en la historia naval de la humanidad de todos los tiempos y que protagonizó un desconocido marino chileno. EL capitán Pedro Angulo.

Cuando España, en las postrimerías de la guerra, quiso salvar algunos buques, fue Angulo (prisionero en el Perú) trasladado a uno de ellos, para, con otros prisioneros ser conducidos a España. En el archipiélago de Los Ladrones, Isla Guam, Angulo, intenta apoderarse del barco, en concomitancia con otros prisioneros. Al ser sorprendidos prendieron fuego al barco. Reducidos, fueron trasladados al bergantín Aquiles.

Al cuarto día de navegación, en un descuido de la marinería, se apoderaron del armamento y del buque, sin disparar un solo tiro. En esa oportunidad, desembarcaron a los marinos españoles y emprendieron viaje a Alta California y México.

Debido a sospechas y la mala recepción de parte del gobernador, rápidamente izaron velas y después de 90 días de navegación, sin agua y con muy pocos víveres, llegan a Valparaíso, con síntomas de escorbuto.

Angulo hace entrega del Aquiles a las autoridades, manifestando que lo hace como un aporte a la causa americana. Hasta entonces, todas las causas eran americanas, según el investigador histórico Don Jacinto Pávez Rivera, el espíritu nacionalista se inicia después de la batalla de Yungay.

Once años después, julio de 1836, Portales ordena al capitán Angulo pertrechar a la Armada de Chile, compuesta por el bergantín Aquiles y la destartada goleta Colo Colo (dos barcos viejos tenía la Armada de Chile y la Confederación tenía 15), y nombra jefe de la expedición que se le iba a encomendar, al coronel Victorino Garrido. La razón, apoderarse de la Armada de la Confederación.



Solo el genio de Portales y la capacidad del capitán Angulo, serían capaces de lograr este proyecto de locos, como se dijo en el congreso, cuando se dio a conocer. Pero quienes conocían a Portales, no estaban en condiciones de discutir sus proyectos. O se hacía lo que el tri ministro decía, o se iba a su casa y ello significaba el regreso a la anarquía.

Chile estaba cubierto de espías y dinero boliviano, pero el país no creía en un conflicto bélico, hasta

que Ramón Freire ingresa a aguas territoriales, con armamento y dinero de la Confederación, para intentar un golpe revolucionario. Viene en dos buques, la Monteagudo y la Orbegoso. Uno de ellos se revela y la tripulación se entrega en Valparaíso, informando sobre las intenciones de Freire. Portales hace equipar este buque, dar alcance y apresar a Freire. Con la captura de estos dos buques, Chile contaba con cuatro unidades.

En forma sigilosa, dada la cantidad de espías en todo el país, el Aquiles y la Colo-Colo, se dirigen al Callao, en que estaban fondeados las cuatro unidades más poderosas de la Confederación. En la noche, los botes se acercan a estas unidades, Angulo al frente, y sin armas de fuego, para evitar dar la alerta a las baterías de tierra, Angulo se apodera de tres de los buques, y uno de ellos que estaba desmantelado, se le abrió las válvulas. Todos estos buques estaban con sus dotaciones a bordo. Fueron reducidas las tripulaciones y sacadas de puerto (todo sin muertos, heridos ni contusos).

Al día siguiente, Santa Cruz tenía preparado un desfile y un ágape en palacio, para dar a conocer al cuerpo diplomático la formación de la Confederación, cuando llega un jinete a todo golpe, gritando, nos robaron la escuadra.

Santa Cruz, hizo detener al encargado de negocios de Chile, Ventura Lavalle, que fue liberado por intervención de O'Higgins. A su vez, el coronel Garrido firmó un pacto de tregua con Santa Cruz, en un buque neutral. Portales, que no perdonó el hecho de que a Lavalle se le haya detenido, aunque por poco tiempo, no reconoció el tratado, y como dice el historiador Bunster, el "tratado se fue al canasto y el coronel a su casa". Este hecho, Vicuña Mackenna lo considera "odioso".

¿Qué pasó con Angulo? No participó en la guerra contra la Confederación. Ocupó el cargo de Capitán de Puerto de Valparaíso, sus papeles se perdieron y cuando falleció en Concepción, conservaba el mismo grado, Capitán de Fragata. Ni siquiera un grado se le dio al autor de la hazaña más grandes de todos los tiempos y de la historia naval.

Bulnes fue el gran vencedor de Yungay, pero Angulo fue el hombre que allanó el camino y que hizo posible terminar con el sueño imperialista de Santa Cruz.

Ahora, durante la Guerra del Pacífico, los soldados que participaron, en forma obligada o voluntaria, cuando se les preguntaba cuál era su principal inquietud, decían que les preocupaba sus familiares, esposas, hijos, etc., que pasaría con ellos si no regresaban. Vicuña Mackenna decía que soldados que pelean sabiendo que sus mujeres e hijos no morirían de hambre, no necesitaban beber aguardiente con pólvora para romper el fuego.

Esta opinión y las campañas de la iglesia fueron apoyadas por amplios sectores o todos los sectores de la sociedad, y la iglesia dio inicio a una de las más loables iniciativas surgidas como consecuencia de la guerra. La creación de un hogar, que acogiera a los huérfanos, al que se le dio el nombre de Asilo de la Patria de Nuestra Señora del Carmen, y que albergó, como decía la prensa de ese tiempo, a “los huérfanos más gloriosos y chile”.

Se designó director del Hogar, al presbítero Ramón Ángel Jara, inagotable trabajador, logró financiar el hogar con donaciones de la ciudadanía. El hogar daba a los menores hospedaje, alimentación y educación y se instaló en dependencias del antiguo Convento de San Miguel (Alameda-Cumming) ocupado en esos días por la Escuela Militar y el Batallón Campo de Marte. Se compró con los generosos donativos de la sociedad.

Este recinto está contiguo a una iglesia inconclusa, que se trató de construir en el siglo XVII. Don Ramón Ángel pretendía y lo logró, terminar la construcción de esta Iglesia y cuyo objetivo era dar gracias a Dios por los triunfos que el ejército iba obteniendo en el norte, pero posteriormente se dejó como Templo de la Gratitud Nacional, por el término de la Guerra, y para no herir los sentimientos de los hermanos católicos, peruanos y bolivianos.

Don Ramón Ángel logró además del gobierno, una subvención de \$ 6.000 anuales para sostenimiento del hogar. Se le trató de dar personería jurídica y dejar la dirección del hogar en poder del estado, lo que la iglesia, justamente, no aceptó. Por tanto, se dio término a la subvención cuyos principales opositores a esta iniciativa, fueron el diputado radical Ramón Allende Padín y el ministro del Interior de Santa María, José Manuel Balmaceda.

El diario clerical, el Estandarte Católico, planteó que el retiro de la subvención estatal a este establecimiento,” representaba una profunda ingratitud hacia aquellos que habían dejado sus vidas en los campos de batalla, con su decisión, los hombres de la Moneda pagan con negra gratitud los servicios heroicos de sus mejores servidores, de los mártires de la patria, cometen una cruel injusticia con estos huérfanos gloriosos, deshonran el carácter nacional faltando a las promesas solemnes y a un deber sagrado.”

En una sesión de la Cámara de Diputados, Allende planteaba que: para que la subvención, si los niños del Asilo de la Patria no iban a ser sacerdotes y que don Ramón Ángel pretendía, con esos dineros, terminar la iglesia. Por su parte, el ministro Balmaceda dueño del diario oficialista Los Debates, involucraba a don Ramón Ángel, de participación política, que mezclaba a los niños con turbas de ebrios, capitaneados por el sacerdote.

Cerró sus puertas el mayor símbolo de unidad del siglo XIX.

Con los soldados que regresaron del frente, la cosa no fue muy diferente. Durante el conflicto, aproximadamente 10.000 soldados fueron muertos o heridos, cifra que no es tan exacta pues muchos de los que regresaron heridos, murieron tiempo después a causa de sus heridas, mientras desempeñaban sus funciones anteriores a ser movilizados.



Estudios realizados después de la Guerra de Vietnam, Corea y las Malvinas, han establecido que todo quien participa de un conflicto armado, no regresa totalmente sano. Se han detectado algunas patologías, producto de los estudios realizados en Inglaterra y Argentina y a una de ellas se le dio el nombre de “Síndrome Post Traumático de Conflicto”.

De aquí, por ejemplo, muchos de los que regresaron del Norte, participaron en los hechos del año 1891. Sería una de las razones por la que estos hechos, fueron tan sangrientos.

La iglesia católica, como siempre, jugó un papel muy importante en la atención y recuperación de los desmovilizados, prestando todo tipo de ayuda, e incluso, insertarlos laboral y socialmente. Así, por ejemplo, el obispado de Concepción hizo leer en todas las capillas de Chile, en las misas dominicales, un llamado a los industriales, mineros, comerciantes, etc., para que se les acogiera con trabajo, a fin de evitar que fueran enganchados para faenas en el canal de Panamá, dado la cantidad de agentes especuladores que había en Chile. Decía monseñor Salas, *“esa palabra vulgar,” El Pago de Chile, es la primera que asoma a los labios en presencia de este doloroso espectáculo, en no pocas poblaciones de la república. Los leones de Pisagua, Dolores, Tacna y Arica, mendigando el pan de la caridad pública”*.



En Santiago, en el antiguo barrio de la Chimba, en la iglesia de Santa Filomena el presbítero Ruperto Marchant Pereira, abrió comedores para que accedan a almorzar los combatientes y sus familias que lo necesiten.

Además, la iglesia fomentó la creación de cinco hogares para asistir a los inválidos que no contaban con recursos económicos y de alimentación, y uno de esos hogares, el Asilo de la Purísima, para atender a las mujeres de los que combatieron en el norte. Dentro de esos cinco hogares está el Asilo de la patria, el más antiguo.

El estado por su parte, además de atender, con los escasos medio disponibles, dictó algunas leyes que favorecían a los inválidos absolutos, con pensiones de hasta el 100 por ciento de sus sueldos,

dependiendo del grado de invalidez, con un 50 por ciento, y tres meses de sueldo a los que regresaron aparentemente sanos. Además, algunos beneficios menores, como pasajes gratuitos en la red ferroviaria y entrada liberada a los cines y espectáculos públicos, luciendo para ello una huincha en el antebrazo derecho, que los identificaba como veteranos de guerra.



Por su parte también, la armada y el ejército, a quienes se responsabilizaban del estado en que se encontraban los ex combatientes, por ser estas las instituciones que los movilizaron, prestaron ayuda médica, también dentro de sus limitadas disponibilidades. Caso aparte, es el del Regimiento Buin, que abrió sus puertas y comedores para los ex combatientes.

Recién, el año 1924, 40 años después y a raíz del llamado “ruido de sables”, se dictaron leyes que iban en ayuda de los veteranos del 79. Una pensión para todos en general. Solamente el cinco por ciento de ellos quedaba con vida.



PROTECCIÓN DE NUESTRO MAR

Conservación del Mar de Chile



Hno. Juan Luis ARGOS Orellana
Rol 2968
Nao Santiago

A través de esta columna que denominaremos “PROTECCIÓN DE NUESTRO MAR”, daremos inicio a una serie de notas breves para mostrar las distintas áreas marinas protegidas que posee nuestro país. Esta primera columna es conceptual y general. Haremos referencia a ella en lo sucesivo. En los siguientes números iremos mostrando, en una modalidad de fichas resumidas, las distintas áreas marinas protegidas de nuestro país, una a la vez, dónde está situada, su superficie y límites, qué se está protegiendo, sus objetos de conservación (ODC), quienes se encargan de su administración y otros datos ilustrativos de su importancia. Con ello pretendemos incentivar el conocimiento de la vida que late en el mar y bajo la superficie, normalmente lejana a nuestros ojos. Invitamos a todos los hermanos, particularmente a la tripulación menor, a involucrarse en la conservación marina y defender la vida que nos sostiene.

Impacto humano sobre los océanos

Chile es uno de los diez países pesqueros más importantes del mundo. Con sus 4.300 kilómetros de costa, es el décimo con mayor zona económica exclusiva. De hecho, su larga franja de tierra sólo representa el 20% de su territorio. Todo lo demás, el 80% de su soberanía, es marina. La línea de costa, considerando islas, islotes, fiordos y canales, alcanza la asombrosa longitud de 83.500 km, esto es dos veces el Ecuador terrestre.

La acción humana ha llegado demasiado lejos. El 62% de sus pesquerías están sobreexplotadas o agotadas. La contaminación por la industria minera, energética y acuícola causa grandes estragos en la biodiversidad marina y la marea de plásticos ataca todos los rincones dejando su huella en la mayoría de los ecosistemas marinos del planeta y sus recursos.

Nuestro mar y sus zonas costeras muestran evidencias de deterioro en lugares tan remotos como las islas oceánicas, los canales y fiordos, y tan cercanos y notorios como las zonas costeras aledañas a grandes ciudades, zonas portuarias, desembocaduras de ríos, etc. Basura plástica, eutroficación, desoxigenación y decoloración de sus aguas, contaminación con diferentes productos que le inyectamos irresponsablemente.

La sobreexplotación de los recursos (sobrepesca y pesca incidental) ha generado una presión sobre las especies al punto de que varias están en serio peligro. Según el informe anual 2018 de la Subsecretaría de Pesca, de las 26 pesquerías analizadas, siete se encuentran en estado de sobreexplotación y nueve están agotadas o colapsadas. A su vez, la pesca ilegal y no declarada, aumenta el problema, ya que no hay registro de ella y por lo tanto, tampoco hay control sobre sus operaciones.

El mar sólo será una fuente inagotable de recursos mientras lo utilicemos racionalmente, con conocimientos, con responsabilidad y mediante mecanismos que permitan su recuperación y resiliencia, y asegurando que el disfrute de hoy también sea el de las generaciones futuras. Esto es desarrollo sustentable.

¿Qué podemos hacer ante la pérdida de ecosistemas costeros y marinos?

El impacto de la acción humana sobre los océanos ha provocado efectos sobre los ecosistemas, tan graves, que muchos de ellos son ya irreversibles. Sin embargo, aún es tiempo para preservar algunas áreas marinas ricas en biodiversidad o que mantienen todavía especies endémicas en peligro de desaparecer.

Se ha llegado al consenso internacional, que la conservación a través de la creación y manejo de áreas protegidas, es el mecanismo más adecuado para la preservación y conservación de la biodiversidad en sus tres niveles: especies, ecosistemas y genes.

Áreas Marinas Protegidas (AMP)

Un área protegida se define como “un espacio geográfico claramente definido, reconocido, dedicado y gestionado, mediante medios legales u otros tipos de medios eficaces para conseguir la conservación a largo plazo de la naturaleza y de sus servicios ecosistémicos y sus valores culturales asociados”.



Fotografía: amchamchile.cl

Las AMP aseguran la continuidad de los ecosistemas, al ser zonas delimitadas en el mar, en sus tres dimensiones. Son zonas ricas en biodiversidad y recursos pesqueros que representan un tipo particular de ecosistema. Allí se controlan los usos y actividades humanas.

Para tener representatividad de la conservación de todos nuestros ecosistemas nacionales, Chile se trazó en 2010 el desafío de proteger en los próximos 10 años, al menos el 10% de las ecorregiones o provincias marinas presentes en el territorio marítimo nacional. Esta meta se cumplió en 2016, cuatro años antes, con la creación del gran parque marino PM “Nazca Desventuradas” que protegió la Zona Económica Exclusiva que rodea las islas San Félix y San Ambrosio (Islas Desventuradas).



La revista National Geographic destacó los avances de Chile en conservación marina, luego del 4° Congreso Internacional de Áreas Marinas Protegidas realizado en Chile y organizado por el Ministerio del Medio Ambiente en La Serena-Coquimbo en septiembre de 2017.

Entre 2016 y 2020 continuó la creación de AMP alcanzándose un 43% de toda nuestra ZEE, esto es un millón y medio de km², equivalente al doble de la superficie terrestre de Chile. Las áreas protegidas son un elemento esencial en la conservación de la biodiversidad marina y consideran un espectro de niveles de protección.

Categorías de áreas marinas protegidas en Chile

La ley define 3 tipos de AMP, estrictamente marinas, los Parques Marinos (PM), las Reservas Marinas (RM) y las Áreas Marinas Costeras Protegidas de Múltiples Usos (AMCP-MU). A éstas, se suman los Santuarios de la Naturaleza con características marinas (SN).

El nivel o categoría más estricto corresponde al Parque Marino (PM), conocidos como áreas de no-tocar, o no-take protected area. Son áreas altamente resguardadas donde no se permite ningún tipo de actividad salvo la observación, investigación y un turismo altamente controlado. En Chile, se han creado 10 PM y más de la mitad de la superficie marina protegida corresponde a esta categoría.

En el otro extremo, con la aprobación de la Ley N° 20.417 de 2010, que creó el Ministerio del Medio Ambiente, se estableció la figura de Área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos, AMCP-MU. Permite realizar ciertos usos siempre y cuando se cumplan los preceptos de sostenibilidad de los ecosistemas y protección de los objetos de conservación definidos para el área en su Plan de Manejo. Las vedas extractivas y/o reproductivas de los recursos pueden ser más restrictivas que en su entorno inmediato. Asimismo, las artes de pesca permitidas podrán estar más restringidas que en zonas no protegidas.

¿Qué hemos hecho y cuánto hemos avanzado en conservación del Mar de Chile?

Chile ha creado oficialmente 41 unidades marinas, entre costeras y oceánicas, destinadas a la conservación del patrimonio natural marino, principalmente ecosistemas y especies marinas, cubriendo el 43% de toda nuestra ZEE, esto es una superficie total de 1.496.262 km², el doble de la superficie terrestre continental de nuestro país de 756.950 km², sin considerar el territorio antártico chileno.

Chile sobresale en el concierto internacional con un liderazgo mundialmente reconocido en protección de su zona económica exclusiva como quedó en evidencia en el IV Congreso Internacional de Áreas Marinas Protegidas, IMPAC4, organizado por el Ministerio del Medio Ambiente de Chile en La Serena – Coquimbo, Sept. 2017.

La revista National Geographic, en su edición de octubre de 2017 destaca los avances de Chile en la creación del mayor Parque Marino de la costa americana, el PM Nazca-Desventuradas en el contorno de las Islas San Félix y San Ambrosio, a 500 mn al oeste de Caldera-Copiapó.



La conservación marina ha sido los últimos años un imperativo de Estado, alcanzándose una cifra muy superior al compromiso 2020 de proteger al menos un 10% de su superficie marina, adquirido en Aichi, Japón en 2010 según lo definió ONU Medio Ambiente (PNUMA) y adoptado por Chile en su Plan Estratégico para la Diversidad Biológica (objetivos o metas Aichi). Chile cumplió la meta 4 años antes de lo presupuestado, superándose ampliamente el 10%.

SÍNTESIS				
Superficie ZEE		km ²		
3.468.173		43,1%		
CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN	AMP vigentes	Ha	Km2	%
Santuarios Nat. Marinos SN	12	59.776	597,8	0,04%
Reservas Marinas	5	7.811	78,1	0,01%
Reserva Nacional (marina)	1	2.628.430	26.284,3	1,8%
Parques Marinos	10	85.752.257	857.522,6	57,3%
AMCP-MU*	13	61.177.895	611.778,9	40,9%
Total	41	149.626.168	1.496.261,7	100%

Tabla 1. Síntesis actualizada a febrero 2021 de las distintas categorías de áreas marinas protegidas que Chile ha declarado oficialmente, indicando la superficie protegida y porcentaje por categoría
(fuente: <http://areasprotegidas.mma.gob.cl/>).

Como se observa, casi un 60% de toda la superficie protegida es de la categoría más estricta, parque marino, lo que implica un gran desafío para la vigilancia, fiscalización y monitoreo de estas grandes áreas.

ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS DE CHILE - Representatividad por Ecorregiones							
Área Marina Protegida	Categoría	REGIÓN ADMINISTRATIVA	ECORREGION (Clase: PMA, Da, FFRN) (Ecorregiones)	Superf(m ²)	SUPERFICIE PROTEGIDA	SUPERFICIE ECORREGION REPRESENTATIVIDAD	
1 Desventuradas Rio Luta	SN	RF Arica-Paraceta	Humboldtiana	0,306	3,7	260.707,7	0,001%
2 Bahía Meryu - La Rinconada	RM	RF Antofagasta	Humboldtiana	3,40			
3 Punta Moren - Isla Copiapó -IDA	AMCP-MU	RF Antofagasta	Humboldtiana	29,34			
4 Isla Chiloé	RM	RF Atacama	Chile Central	26,36			
5 Islas Chonos - Chonos	RM	RF Coquimbo	Chile Central	37,78	104,7	342.266,3	0,031%
6 Roca Osadica	SN	RF Valparaíso	Chile Central	0,009			
7 Dorsal de Copiapó	SN	RF Valparaíso	Chile Central	0,093			
8 Alfaro - Huelmo	AMCP-MU	RF Los Lagos	Antarcica	48,44	48,6	375.529,8	0,013%
9 Las Cruces	AMCP-MU	RF Valparaíso	Antarcica	0,91			
10 Islote Pajaros Niños	SN	RF Valparaíso	Antarcica	0,082			
11 Islote Pajaros Pullenica	SN	RF Valparaíso	Antarcica	0,025			
12 Bosques de Calabacillo	SN	RF O'Higgins	Antarcica	0,11			
13 Rocas de Constitución	SN	RF Valparaíso	Antarcica	1,084			
14 Dorsal de Desventuradas	SN	RF Valparaíso	Antarcica	5,207			
15 Floral Comuel - San Ignacio de Murray	AMCP-MU	RF Los Lagos	Chilense	4,9	254,5	279.477,3	0,09%
16 Pingüineta - Añihu	AMCP-MU	RF General Cabrol Del Camp	Chilense	230,62			
17 Pullinque	RM	RF Los Lagos	Chilense	2,44			
18 Pulehuén	RM	RF Los Lagos	Chilense	7,53			
19 Isla Nauhu-Laguna	SN	RF Los Lagos	Chilense	0,0075			
20 Estero Quilichino	SN	RF General Cabrol Del Camp	Chilense	1,780			
21 Islas Diego Ramírez - Paso Drake	PM	RF Magallanes y Ant. Chilena	Castro y Florida	344.299,6			
22 Juan Fernández - (I. Soave + I. Santa Sabina)	AMCP-MU	RF Magallanes y Ant. Chilena	Castro y Florida	724,9	179.359,6	719.251,2	24,94%
23 Torres (I. Gable de Farnes + I. Fierro)	AMCP-MU	RF General Cabrol Del Camp	Castro y Florida	6.702,1			
24 Bahía Lomas	SN	RF Magallanes y Ant. Chilena	Castro y Florida	988,5			
25 Kawatan	SN	RF Magallanes y Ant. Chilena	Castro y Florida	26.294,3			
26 Francisco Coloane	AMCP-MU	RF Magallanes y Ant. Chilena	Castro y Florida	653,50			
27 Francisco Coloane	PM	RF Magallanes y Ant. Chilena	Castro y Florida	6,63			
28 Juan Fernández Ampliación	AMCP-MU	RF Valparaíso	Juan Fernández y Desventuradas	24.000,10			
29 Juan Fernández Nuevo Parque Marino	PM	RF Valparaíso	Juan Fernández y Desventuradas	262.000,00			
30 El Anaval	PM	RF Valparaíso	Juan Fernández y Desventuradas	0,40			
31 El Palito	PM	RF Valparaíso	Juan Fernández y Desventuradas	0,04			
32 Monumentos de Cruce y Sallivi	PM	RF Valparaíso	Juan Fernández y Desventuradas	1.077,50			
33 Lobos de Mar	PM	RF Valparaíso	Juan Fernández y Desventuradas	2,60			
34 Tierra Blanca	PM	RF Valparaíso	Juan Fernández y Desventuradas	0,40			
35 Islas Desventuradas	PM	RF Valparaíso	Juan Fernández y Desventuradas	300.000,00			
36 Paja Nui	AMCP-MU	RF Valparaíso	Isla de Pascua	979.366,00			
37 Coral Nui Nui	AMCP-MU	RF Valparaíso	Isla de Pascua	0,9			
38 Hanga Otao	AMCP-MU	RF Valparaíso	Isla de Pascua	3,48	726.374,1	729.374,1	100,0%
39 Hanga Teuani	AMCP-MU	RF Valparaíso	Isla de Pascua	0,6			
40 Mota Motu Motu	PM	RF Valparaíso	Isla de Pascua	150.000,00			
41 Islas Salas y Gómez e Islas Adyacentes	SN	RF Valparaíso	Isla de Pascua	2,37			

Nombre, categoría y distribución de todas las áreas marinas protegidas por región y ecorregión del país creadas hasta el momento. Esta es una síntesis actualizada a febrero 2021 donde se muestra en la última columna la representatividad de cada ecorregión (elaboración propia).

La Tabla anterior muestra un detalle de las AMP que Chile ha creado legalmente hasta la fecha de publicación de este pasquín, su ubicación por región administrativa en la costa y área oceánica (islas) y su ubicación en las ecorregiones según la definición de Spalding et al. (2007).

Sin embargo la tarea aún no está cumplida. Existe mayor cobertura en el área oceánica y zona patagónica, destacándose la ecorregión de Isla de Pascua protegida en un 100%.

Falta representatividad en zonas costeras del centro y norte del país. Debemos trabajar por cubrir aquellas áreas donde no hay conservación marina.

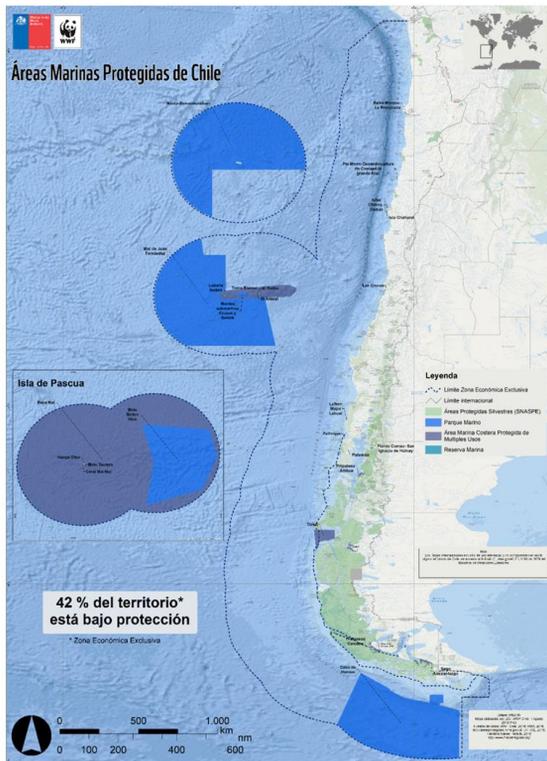
Debemos proteger fondos rocosos, playas, islas e islotes costeros de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta y Atacama. Hay algunos avances de los que iremos informando en futuros números de El Santiaguillo.

Además de los desafíos de representatividad, se requiere que entre las AMP estén conectadas. La integración espacial entre las AMP asegurará la conservación de las especies, considerando su comportamiento, distribución, hábitos alimentarios y reproductivos.

Estos son, entre otros, los desafíos que se presentan al país en cuanto a protección de nuestra biodiversidad marina. La Hermandad de la Costa puede involucrarse de alguna manera en esta importante tarea de proteger nuestro amado mar.



Costa del sur de Chile, donde se han creado la mayor cantidad de áreas marinas protegidas junto a las islas oceánicas.
(Fuente ONG OCEANA)



Áreas marinas protegidas de Chile en sus distintas categorías y distribución en la ZEE. La diferencia del porcentaje total de superficie protegida se debe a la utilización de la superficie base de ZEE. (fuente: Ministerio del Medio Ambiente y WWF).

La Figura muestra la distribución de áreas marinas protegidas en toda la zona económica exclusiva (ZEE) de Chile, excluyendo el territorio Chileno Antártico. Nótese en color azul los enormes Parques Marinos, la categoría más estricta de conservación.

De esta figura se puede observar la distribución de unidades representativas de nuestros ecosistemas. Llenar el vacío en conservación y carencia de AMP en el Norte Grande, denominado así por el Hermano Andrés DUENDE Sabella, constituye un desafío mayor para el país.

La Hermandad de la Costa puede jugar un rol importante, a través de sus respectivas Naos, promoviendo y apoyando la creación de nuevas áreas marinas protegidas. Podría por ejemplo “apadrinar” ciertas áreas protegidas existentes en sus costas, como vigilantes activos, haciendo partícipes incluso a la familia pirata, involucrándose con su cuidado y difusión. También podrían promover la protección de áreas costeras donde existan particularidades que merezcan ser considerados como AMP, a la luz de antecedentes culturales, turísticos, deportivos y científicos.

Cuando navegamos, nos enriquece el espíritu la inmensidad del mar y la amplitud del horizonte que se nos presenta por delante. Lo mismo ocurre cuando buceamos. La profundidad del mar y la belleza de las criaturas que lo habitan nos muestran lo delicado que es el equilibrio de la vida marina. Es imposible desligarse del llamado a cuidar el mar cuando se le conoce. Somos responsables de lo que amamos.



Islas Desventuradas
Fotografía: oceana.org

HALLAZGO DE UN AVE MARINA PRIMITIVA EN LA COSTA DE ALGARROBO

Una de las más antiguas de Chile



**Hno. José Luis ARCHITEUTHIS
Brito Montero
Nao San Antonio**

Las aves primitivas fósiles están bien representadas en Chile durante el Neógeno, con hallazgos en las Formaciones geológicas de La Portada, Bahía Inglesa y en la

Coquimbo, la zona norte de Chile y corresponden principalmente a especies de aves marinas, aunque también se han encontrado otras especies de aves en Chile como *Meganhiga chilensis* de niveles del Mioceno correlacionados con la Formación Curamallín en Lonquimay, centro-sur de Chile y restos de *Tiuque* (*Milvago* sp.) de la formación La Portada en Antofagasta.

Existen otros hallazgos de aves fósiles del Eoceno en América del Sur y que han correspondido principalmente a pingüinos primitivos en Tierra del Fuego en Argentina con especies extintas pertenecientes a las especies extintas:

Arthrodytes andrewsi y *Paraptenodytes robustus* y también pingüinos de gran tamaño del género *Palaeudyptes* y también restos de pingüinos en el Eoceno tardío de Magallanes en el sur de Chile. También hay registros de pingüinos eocénicos en el Eoceno medio de la Formación Paracas, también en Otuma y Punta Yumaque en Perú y no se conocen más aves fósiles del Eoceno en el Pacífico Sur Oriental hasta este hallazgo.



Vista general de la playa fósil de Algarrobo al bajar la marea

El hallazgo

Durante una caminata playera que realizaba el autor (JLBM) en noviembre de 1998, la con marea subiendo, dejó al descubierto una roca semidesprendida del macizo principal de la playa de Algarrobo (33 ° 22'S; 71 ° 40'W) en la provincia de San Antonio, Chile central, y que contenía este fósil de ave y otro hueso fósil indeterminado. En este lugar queda expuesta en superficie una secuencia de rocas sedimentarias secuenciales a lo largo de la línea costera, pertenecientes a dos unidades diferentes y correspondió a un hueso que estaba completo y al producirse un fuerte oleaje una parte cayó al mar extraviándose y quedando el hueso dividido en dos partes, pero de una misma pieza.

Esta pieza fue llevada al Museo de Historia Natural e Histórico de San Antonio y entregada a dicho museo y más tarde facilitada en préstamo al paleontólogo Mario Suarez para su estudio en 2005, quien la llevo al Museo de Historia Natural en Santiago, donde posteriormente se le perdió su origen real y se creyó obtenida por otras personas y luego ingresada a la colección del Museo santiaguino por error y estudiada en 2009. Más tarde el autor, desde el MUSA, la entrego formalmente mediante una carta oficial al museo de Santiago para que todo fuera legal. Los materiales fueron depositados finalmente en la sección de Paleontología del Museo Nacional de Historia Natural, Santiago, bajo las siglas SGO.PV. 2.

Los dos estratos fósiles de Algarrobo

Estratos de la Quebrada Municipalidad (Cretácicos) Sucesión discreta de lechos marinos sedimentarios que se extiende unos 40 m a lo largo de la costa costera y están conformados principalmente por areniscas, con algunos niveles frecuentemente de glauconíticos y lentes de conglomerado fino. Esta unidad fue asignada al Maastrichtian, del Periodo geológico Cretácico basado en invertebrados fósiles representativos como *Cardium* (*Bucardium*) *acuticostatum*, *Pacitrigonia hanetiana*, *Grossouvreites* sp. y *Pachydiscus* sp. (Bivalvos) y una fecha radioisotópica obtenida de conchas de bivalvos que indico una edad de aproximadamente 69 millones de años atrás.

El conjunto fósil también está compuesto por abundantes vertebrados, incluidos algunos peces actinoptergios, una gran diversidad de tiburones y rayas primitivas como tiburones del tipo Angelotes, algunos parecidos a los tiburones cazones y tiburones sierra actuales (Familias Odontaspidae, Palaeospinacidae, Squatinidae, Squalidae, Echinorhinidae, Schlerorhynchidae). También Quimeras y Pejegallos (Callorhynchidae y Chimaeridae) y también restos de reptiles marinos primitivos del tipo Elasmosaurios y tortugas marinas y restos de madera carbonizada.



Molusco fósil de Bivalvo tipo Mytilido (Choro gigante) en los estratos Cretácicos de la playa fósil de Algarrobo

Estratos de Algarrobo (Eocénicos)

Este estrato está conformado por areniscas de granulometría y dureza variable, muy fosilíferas, con abundantes nódulos concrecionarios en diferentes niveles. Se extiende por unos 150 m a lo largo de la costa (95 m de espesor) y se superpone a los Estratos de la Quebrada Municipalidad (Cretácicos) a través de una discordancia erosiva. Esta unidad fue asignada al Eoceno medio a tardío en base a invertebrados fósiles por Juan Tavera en 1980.



Lugar aproximado donde se encontró el fósil de ave primitiva de Algarrobo

El Estudio del fósil

El fósil fue asignado al grupo de las Aves y al Clado Neornithes, es decir, al grupo de las aves modernas y fue encontrado por José Luis Brito Montero del Museo de Historia Natural e Histórico de San Antonio en Algarrobo y estudiado en 2009 por los investigadores chilenos asociados al Museo de Historia Natural de Santiago Sres. Roberto Yury-Yáñez, Rodrigo Otero, Sergio Soto-Acuña, Mario Suárez, David Rubilar y Michell Sallaberry.

El fósil encontrado corresponde a un fragmento distal y proximal de un fémur derecho correspondientes a una misma pieza que al momento de ser encontrada estaba completa, pero por acción del oleaje al momento de hallazgo se extravió el trazo central que los unía.

El estudio del fósil permitió por los autores la siguiente descripción:

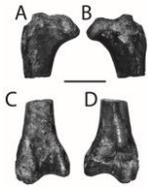
“La porción distal del fósil del ave, conserva ambos cóndilos, siendo erosionados en sus superficies medial y lateral.

Las medidas del fragmento distal son: longitud proximal-distal máxima conservada desde el condylus lateralis 18,92 mm, ancho del condylus lateralis 4,86 mm, ancho cráneo caudal del condylus lateralis 10,64 mm, ancho cráneo caudal del surco intercondilar 6,36 mm, ancho del condylus medialis 4.89 mm, ancho cráneo caudal del condylus lateralis 8.85 mm, ancho cráneo caudal de la diáfisis 5.49 mm, ancho del surco rotuliano 4.58 mm.

El fragmento proximal del mismo resto oseo fósil está fuertemente erosionado en el segmento más proximal. Las medidas del fragmento proximal son longitud proximal-distal máxima conservada 18,92 mm, ancho cráneo caudal de la diáfisis 5,60 mm, ancho proximal desde la capa femoral hasta la crista trochanteris 13,62 mm, ancho cráneo caudal de la cabeza femoral 5,77 mm, ancho cráneo proximal caudal por encima de la facies articularis antitrochanterica 6,78 mm”.

A pesar de la condición fragmentaria del fósil, la presencia de rasgos como crista trochanteris

lateral confirma su asignación a Ornithurae. Sin embargo, la facies articularis antitrochanterica extendida en sentido cráneo-caudal, como se observa en el espécimen estudiado, es una probable sinapomorfia de Neornithes .



Fémur derecho de un ave fósil en ambas vistas y encontrado en Algarrobo por el autor

Las descripciones y comparaciones que hicieron los autores de la descripción del fósil permitieron apoyar la idea de que podría tratar de un pequeño prelarido.

que podría tratar de un pequeño prelarido.

Relevancia de este hallazgo de ave primitiva, una de las más antiguas de Chile

Los vertebrados fósiles no son frecuentes en los afloramientos eocénicos de Algarrobo y hasta la fecha, solo están representados por materiales desarticulados y fragmentarios, por lo que este hallazgo de un ave fósil en este lugar, representa un hallazgo extremadamente raro.

Los registros de aves paleógenas en el margen oriental del Océano Pacífico se han incrementado en los últimos años, estando casi exclusivamente restringidos a pingüinos fósiles, por lo que este nuevo fósil de aves (Aviano, Ornithurae, Neornithes) provenientes de niveles del Eoceno Medio a Tardío de los Estratos de Algarrobo, en la comuna de Algarrobo, Provincia de San Antonio, Chile central y en una ubicación intermedia entre la Región de Magallanes y Antártida y los registros previos en el Perú durante el mismo intervalo de tiempo es el primero tan antiguo en la zona central, ya que los registros previos de aves del Eoceno del sur de América del Sur, corresponden casi exclusivamente a Pingüinos del Orden Sphenisciformes, mientras estos restos encontrados corresponden a un ave acuática o marina no asignada aun a un grupo en especial, pero no corresponde a un pingüino.

los restos de vertebrados en los Estratos de Algarrobo son muy escasos, y hasta la fecha los fósiles encontrados estaban representados por placas dentales de rayas y restos de peces. También se han encontrado abundantes restos de invertebrados marinos compuestos principalmente por bivalvos,

gasterópodos, equinodermos y nautilidos y restos de madera. La presencia de madera costera por otro lado hace pensar que el medio ambiente en que vivía esta ave fósil pudo tratarse de un sistema de deltas.

Este hallazgo de ave fósil en Algarrobo tiene una especial relevancia paleobiogeográfica, pues constituye el primer registro de este tipo de ave distinta a un pingüino en los niveles del Eoceno Medio-Tardío, pues todo el registro de aves del Eoceno en la costa occidental de América del Sur está compuesto por pingüinos y evidencia la presencia de aves costeras en ese tiempo, decir, de hace aproximadamente unos 55 millones de años en el centro de Chile.

Investigaciones en curso no descartan una antigüedad aun mayor para este fósil que podría ser Cretácico, lo que podrá ser confirmado o descartado con futuros estudios, por lo que estamos en presencia de una de las aves fósiles más antiguas hasta ahora encontradas en Chile.

Dónde saber más:

- Brüggén, J. 1915. El Cretáceo de Algarrobo. Sociedad Imprenta Litográfica Barcelona: 15 p. Santiago-Valparaíso.
- Otero, R.A .; Parham, J.F .; Suárez, M.E .; Soto-Acuña, S .; Jiménez-Huidobro, P .; Rubilar-Rogers, D. 2012. Reptiles marinos del Cretácico Tardío (Maastrichtiano temprano) de Algarrobo, Chile central. Investigación del Cretácico 35: 124-132.
- Philippi, R.A. 1887. Los Fósiles Terciarios i Cuaternarios de Chile. Grabado de F.A. Brockhaus: 236 p. Leipzig.
- Tavera, J. 1980. El Cretáceo y Terciario de Algarrobo. Imprentas Gráficas: 53 p. Santiago.
- Roberto E. Yury-Yáñez, Rodrigo A. Otero, Sergio Soto-Acuña, Mario E. Suárez, David Rubilar-Rogers2, Michel Sallaberry, 2009. Primeros restos de ave del Eoceno de Algarrobo, centro de Chile

NAO QUELLÓN

Bitácora Fundacional



Hno. Jaime CHILOTE Barrientos
Rol 2295
Capitán Nao Ancud

El 27 de abril de 2019, en acto solemne comandado por el Capitán Nacional Julio ABOLENGO Alveal, acompañado del Escribano Nacional Roberto SALVAJE Sancho, Comisario Nacional Arturo SOBREGIRO Vera, Condestable Nacional Héctor LÁTIGO NEGRO Ortega, Contramaestre Nacional Víctor SIMBAD Nauduam y Hermanos de las Naos Ancud, Castro, Punta Arenas y Puerto Natales, se lanzó al mar la Nao Quellón, la Nao del Hito Cero, dando cumplimiento a lo dispuesto mediante Bando N° 46/2019 de la Capitanía Nacional.

Tuve el gran honor de participar en la gestación de la nueva Nao, como Patrón de la Balsa Quellón y redactor de su Bitácora Fundacional.



Puerto de Quellón
Fotografía: Facebook

El puerto de Quellón se sitúa en los 43° 7', 15.26''S y en los 073° 37', 17.66''W.

Constituye el Hito 0, pues corresponde al fin de la Carretera Panamericana, que, con una extensión de 22.000 Km. , comienza en Anchorage, Alaska, cruza 12 países, uniendo las tres Américas.

Este punto geográfico se sitúa en Punta Lapa, a 100 metros de la Guarida de la Nao; está representado por un monumental "Sacho", antigua ancla vikinga, utilizada desde la llegada de los conquistadores a Chiloé, que simboliza nuestras más profundas raíces de identidad.

Curiosamente, en el otro extremo de la carretera panamericana, Anchorage, traducido al español significa "lugar para fondear/anclar".



Hito Cero, Quellón
Fotografía: Youtube

Consideraciones Históricas

Desde 1557 y hasta 1902, marinos, científicos y geógrafos son los primeros en navegar la "Costa de Payos", nativos de "Kellun" que significa "ayudar", siendo la traducción de Quellón "lugar de auxilio".

En 1740 naufragó la Fragata Wager en el Archipiélago de Guayaneco. Pocos sobrevivieron, entre ellos John Byron, que llegaría a ser Almirante de la Armada Británica, quien, junto al Capitán Cheap y a dos tripulantes más, fueron trasladados hacia el norte por caoneros "chonos", que tras remar, y sufriendo penurias, arribaron a esta costa sur de Chiloé y, desde aquí a presencia del Gobernador hispano en Chacao, para finalmente ser deportados a Inglaterra



Naufragio del HMS Wager
Fotografía: museoregionalaysen.gob.cl

La ciudad de Quellón es una de las más recientes, se fundó en 1905 por la actividad de la Sociedad Explotadora de Maderas de Chiloé, que administró el Destilatorio de Maderas para Alcohol (único en Sudamérica de la época). En el año 1926 se consolida la instauración de la comuna.

Consideraciones de la Hermandad de la Costa

Origen de la Balsa Quellón.

Ante la falta de una Nao en el Puerto de Quellón, personas amantes del mar le expresaron sus deseos de participar en la Cofradía al Hermano Adrián KRILL Vásquez Poblete, Capitán de la Nao Punta Arenas.

Cumplidas las formalidades establecidas en las Ordenanzas, el Capitán Nacional Julio ABOLENGO Alveal Flores, mediante Bando 34/2018, decreta lanzar al mar la Balsa y me nombra Patrón de la misma.



Cámara de Proa, previo al enganche.

Una vez cumplidos el proceso de instrucción y adoctrinamiento de los muchachos de la Balsa, conforme a las Ordenanzas y Protocolos de la Cofradía, la Capitanía Nacional otorgó número de Rol y los inscribió en el Rol General de Enganches. La ceremonia de enganche se llevó a efecto en Zafarrancho de Combate verificado en la Guarida Punta Lapa, el 27 de abril de 2019.

De este modo, la tripulación de la neo Nao quedó conformada de la siguiente manera:

- Capitán Héctor SOLITARIO Agüero Barría, Rol 3021
- Lugarteniente Patricio BLACK BART Bram Vera, Rol 3026
- Escribano Raúl ÑANCUPEL de la Rosa Barriga, Rol 3025
- Condestable José SALVATAJE Molina Molina, Rol 3029
- Veedor Reider VENTISCA Contreras Vargas, Rol 3031
- Contra maestre Christian EQUINODERMO Dávila Vera, Rol 3030
- Mayordomo Héctor LONG LINE Arriagada Flores, Rol 3027

- Comisario Oscar LUGA Oyarzún Velásquez, Rol 3028
- Muchacho Leonel Tapia Sepúlveda



Visita del Capitán Nacional a la Nao Quellón:

La primera visita de un Capitán Nacional, desde el lanzamiento al mar de la Nao Quellón, se verificó el día 22 de febrero del 2020; haciéndose presente en la Caleta el Capitán Nacional Rolando "Cástor" Fuentes Riquelme, a quien tuve el honor de acompañar, en mi condición de L. T. Zona Sur.



Como lo señaló el C. N. "Cástor" : "He tenido una grata Cámara con la Nao Quellón, con su Capitán "Solitario 3" y su valiente tripulación, navegando a velas desplegadas en este novel bajel". "Gracias por sus atenciones y buena mar en su Singladura, un abrazo a todos, Cástor".

Recordemos que el Enganche de los Hermanos y el Lanzamiento al Mar de la Nao Quellón, lo había realizado el C. N. "Abolengo", el día 27 abril 2019.



Bitácora Fundacional de la Nao Quellón y placa unificada en el Hito Cero

NAVEGACIÓN EN EL YATE COPÉRNICO DOBLÓN



Hno. Hernán PELÚO Martínez
Nao Guanaquero

El Copérnico Doblón es un Yate de casco de aluminio de 68 pies de eslora y 18 pies de manga, con un mástil de 24 metros y casi 40 toneladas de peso, construido por Alteche Marine de Francia en el año 1986.



Su velamen está compuesto por una mayor de 68 m² de superficie con sables desde gratil a baluma, una Génoa de 160 m² y una trinqueta de 48 m².

Aparte, cuenta con otra Génoa de menor tamaño y un espinaker. Posee un ancla de proa con cerca de 100 metros de cadena con huinche eléctrico, otra dispuesta en popa y una última de respeto.

Posee generadores de electricidad, sistema para desalinizar agua, paneles solares y generador eólico. Para mantener alimentos refrigerados dispone de grandes refrigeradores en sus numerosas bodegas.

Todas sus escotas y drizas son ligeramente sobredimensionadas para condiciones normales, pero dan seguridad porque son de la calidad requerida y en el mar nunca se sabe con exactitud lo que puede aparecer o se deba enfrentar.

Timón automático accionado por sistema hidráulico. Posee un mástil robusto soportado en su posición por obenques y estayes de proa y popa y burdas. En sus numerosas bodegas tiene almacenadas una gran cantidad de repuestos de todo lo que hubiera necesidad de reemplazar. Una verdadera ferretería.

Para la tripulación posee 6 cuhetas cómodas, un dormitorio formal en la popa, tres baños, y un área bajo cubierta que alberga una cocina, sala de estar, escritorio y tableros de comando, radios, sistema de navegación satelital y muchos espacios para almacenar. Es un yate muy cómodo y con buena distribución de espacios.

Este yate perteneció a una familia que lo navegó muy esporádicamente. Actualmente se encuentra en muy buen estado de conservación al cual se le han agregado más equipamiento, tecnología y ha tenido buenas mantenencias.

Su dueño y Capitán es Pedro Jiménez Torrecillas, nacido hace más de cincuenta años en España.



Breve descripción del viaje desde La Herradura a Valdivia.

Zarpamos desde La Herradura de Coquimbo hasta Quinteros (71°43,291 W con 32°41,355 S), y desde ahí hasta el archipiélago de Juan Fernández

(78°49,465 W con 33°38,358 S), Isla Mocha (73° 54,924 W con 38°19,472 S) y Valdivia (73° 15,450 W con 39° 49,563 S).



Bahía La Herradura, Coquimbo, Chile. Copérnico Doblón es el de la izquierda.

En esta primera parte del viaje por el Océano Pacífico, tuvimos muy poco viento y debimos recurrir al motor en varias etapas, pero saliendo desde Quinteros tuvimos toda clase de vientos, desde 12 nudos hasta los cuarenta nudos y mar desde calmo, saliendo de la bahía hasta un desorden increíble, de olas no superiores a cinco metros y depresiones similares, producto de un fuerte viento del sur este.

El viento en esta zona, de Coquimbo hasta la zona de Concepción es normalmente desde el Sur oeste y esporádicamente, antes de la luna llena, un surazo que dura hasta tres días. Más al sur el viento predominante varía entre sur y sur este. Lo curioso es que desde que zarpamos, tuvimos vientos desde el norte y desde el sur este, que muy pocas veces he visto en esta zona norte. Obviamente en las noches aparecía puntualmente de 7 pm a 7 am el suave viento Terral o Puelche que se descuelga desde la cordillera. El tradicional Sur Oeste nunca apareció.

Primer destino, Quintero.

Desde el momento en que el Capitán Pedro Jiménez llegó a la Herradura de Coquimbo con la tripulación que lo acompañó, fue recibido con especial afecto por Hermanos de la Costa de Guanaqueros, en mérito a que en su paso por Quintero había sido enganchado como Hermano en Travesía y bautizado con el nombre de combate "John Percey".

Además, tuvimos el enorme agrado de recibir como corresponde a dos distinguidos hermanos de la Nao Quintero. Los hermanos Viejo Lobo de Bar y Sea Horse.

Su permanencia se prolongó por más de un mes, por pandemia y por trámites y su presencia se hizo notar en la zona. Muchos habitantes de esta zona y veraneantes deseaban conocer a este especial navegante.



Agotados con tanta actividad social, zarpamos de La Herradura en la tarde del día 3 de febrero hacia la bahía de Guanaqueros con cuatro tripulantes que se sumaron al viaje.

El viento de 10 nudos del oeste nos permitió izar velas y apenas se escondió el sol el viento desapareció y debimos recurrir al motor con la mayor con un rizo para amortiguar los movimientos transversales.

Zarpamos al día siguiente hasta la pequeña caleta Sierra. Descansamos en la pequeña bahía y zarpamos para recalar en Los Vilos, lugar con muchos bajos y mucha corriente, pero Navionic nos ayudó a encontrar un lugar cerca de los otros botes de pescadores. Levamos ancla muy temprano para seguir navegando muy próximo a la costa en profundidades menores de 100 metros que nos permitieron admirar Papudo, Cachagua Maitencillo, las preciosas viviendas de la costa y las hermosas playas y caletas de esa zona, hasta la bahía de Horcón, vecina al norte de Quintero.

Zarpamos de Horcón en la tarde hacia Quintero, pero nos avisaron por radio que hacia el norte de la bahía habían avistado ballenas. Navegamos hacia el lugar y repentinamente una hermosa ballena emergió del agua a gran altura. Nos regaló tres saltos más. Maravilla de regalo para finalizar esa travesía.

Seguimos por la costa para evitar los bajos en donde han ocurrido varios naufragios, algunos muy trágicos, pero la corriente en contra y el poco viento nos obligó a recurrir al motor.

Recalamos en la bahía de Quintero al lado del Manutea, yate metálico pintado de blanco de dos mástiles, el día 7 de febrero 2021.



Yate Manutea en la bahía de Quintero.

No pudimos desembarcar hasta el día siguiente, esperando la inspección sanitaria, pero esa noche fue muy alegre y regada con mostos de todo calibre, en donde inauguramos la barbacoa con una rica carne de vacuno, preparada por Mario Correa. Fue una muy buena despedida de esos tripulantes.

Al día siguiente después de la revisión Covid, de parte de médicos de la Armada, bajamos a tierra para esperar la fecha del zarpe.

Nos esperaba en tierra el hermano Sea Horse, historiador de la Nao Quintero.

Del día 8 al 10 de febrero hicimos compras, lavandería y visitas en tierra, trámites en las oficinas de la Armada.

En uno de esos días, subí a Pedro al mástil para cambiar de posición el paso de la driza de la

trinqueta en donde quebró todo el stock de brocas del yate y garabateó todo lo que quiso, pero en altura, en donde sólo él se escuchaba. Estuvo casi tres horas colgado del arnés, pero todo salió bien. Un perfecto malabarista.

El día 10 de febrero, nos visitó el capitán de la Nao, Julio "Navegante" González con quien coordinamos un zafarrancho navegado con asistencia de cautivas y algunas "ratas de puerto". Puntualmente el día 11, llegaron a embarcar los Hermanos de la Costa, capitaneados por el capitán Navegante, con quienes navegamos casi hasta los bajos de Horcón, en donde en forma muy emotiva el hermano Sea Horse relató el naufragio y tragedia del remolcador de alta mar, "El RAM BRITO" en donde 23 tripulantes perdieron la vida y sólo salvaron cuatro.

Fue una gratísima navegación gobernada por Sea Wolf y por Viejo Lobo de Bar, quienes se apoderaron de la rueda del timón y no pudimos sacarlos de esa posición.



Acompañaron la maniobra el hermano Pegaso, el muchacho Toro Negro, los bichicumas Brinkito y Don Chicho, más las delicadas y virginales cautivas. Anclamos en Horcón para atacar los condumios, la pólvora, champán y muchas orzas y regresamos para recalcar en el mismo lugar anterior. Orza por esos grandes hermanos de la costa.



Segunda etapa, hacia Valdivia.

En la tarde del día 12 de febrero, los 9 tripulantes estábamos a bordo, listos para zarpar. El primero en llegar fue mi hermano Juan Carlos Saldaña y el último Sergio Acevedo, médico de niños.

A bordo éramos nueve personas por lo que se distribuyeron desde que zarpamos 5 guardias de dos horas y por seguridad, de dos tripulantes, siendo el Capitán el único que las hizo sólo. El Capitán dictó las instrucciones de uso de cada elemento de control de navegación y su cuidado y posteriormente una inducción de seguridad a bordo, uso de salvavidas y zafarrancho de hombre al agua.

De los tripulantes, sólo tres contábamos con experiencia en navegaciones como ésta, tres habían hecho un curso de navegación y tres poco o nada sabían.

Tripulantes que abordaron en Quintero: Julio González Reyes, Juan Carlos Saldaña Alveal, Cristian Manzo Noé, Carlos González, Sergio Acevedo, Adolfo Amaya.

Zarpamos desde Quintero el día 12 de febrero 2021 a las 19,30 horas tras la tramitación del permiso de zarpe de parte de la Armada de Chile. La primera guardia la hizo Julio González, viejo navegante que es de ese lugar y conocedor de las aguas de la bahía de Quinteros.



Copérmico Doblón saliendo de la bahía de Quintero. Desde lejos nos despidió la cautiva Jaqueline con una lágrima en la mejilla, y Julio, en la otra mejilla.

El viento desde el sur y del sur este nos permitió una navegación por la cuadra. Demoramos dos días y medio en recorrer las más de 400 millas, desde Quintero hasta el Archipiélago Juan Fernández.

Lo único digno de anotar en esta bitácora durante nuestra guardia, fue el encuentro con un barco aparentemente sin gobierno, de noche y sin las luces de reglamento. El rumbo que llevábamos terminaría en colisión, por lo que debimos alertar al capitán, virar por avante y tomar rumbo al sureste por una hora.

Parte de la tripulación estaba en mal estado de mareo y Carlos casi se va al mar detrás de sus vómitos. Fue retado, auxiliado y sentado junto a nosotros en la popa. Se sucedieron las guardias programadas, las que aguantaron los fuertes vientos del sur y la ola que nos generaba fuertes movimientos transversales, pero por orden del capitán, sin modificar nada.

Llegamos a la isla Robinson Crusoe de noche, ayudados por el faro y por Navionic, y anclamos en el costado izquierdo de la bahía.

La navegación nocturna nos dejó agotados por lo que buscamos nuestras cuchetas en busca del sueño reparador, sin escora y mecidos suavemente por el mar.

La visión al amanecer fue para todos, sobrecogedora por la belleza y pureza del lugar.



Las azules aguas del Archipiélago. Y su clima, que cambia en pocos momentos.

Las autoridades del lugar no nos permitieron bajar a tierra, pero pudimos admirar desde la cubierta, los rincones majestuosos de la preciosa isla de aguas azules y abundante vegetación.



Deseábamos comprar langostas y algún pez, pero nadie se acercaba a nuestra posición. Felizmente pudimos contactar al hermano Orca que habita en ese lugar, el que nos llevó de regaló cerveza artesanal elaborada por él y aparte nos consiguió langostas que fueron preparadas por Pedro y Julio.



El hermano Orca' de la Isla Robinson Crusoe llevándonos langostas y la generosa pesca en la isla.

En la Isla no hay contagiados con el virus, y son celosos en conservar esa condición, así que las langostas fueron lanzadas al mar con un flotador para que no tuviéramos contacto. Y el pago fue vía transferencia bancaria.

Pero el agua es, aparte de azul, de una transparencia increíble. Se pueden ver vidriolas y dorados que pasan por debajo del yate a simple vista desde la cubierta. Preparé la caña del yate y puse de carnada un calamar que encontramos en la cubierta. Dejé caer el anzuelo al fondo ayudado por una plomada. En menos de un minuto se enganchó un delicioso dorado que fue al plato hecho ceviche. Lancé de nuevo el equipo y lo dejé solo esperando que cayera otro. Efectivamente se enganchó otro, pero al parecer era demasiado fuerte porque enderezó el anzuelo y escapó.

Esa es la historia de todos los pescadores, pero esta fue real y con testigos.

Ante el impedimento de ir a tierra, Pedro nos hizo un regalo maravilloso; una vuelta alrededor de la isla. Pudimos contemplar la extraordinaria belleza de las numerosas caletas expuestas al oeste, el canal formado entre el extremo sur de la isla y la isla Santa Clara al sur del archipiélago, en donde la corriente alcanza los cuatro nudos, y la zona del aeropuerto llamada Punta Truenos. Al internarnos por el canal, pasamos por el lugar en donde lamentablemente cayó el avión Fach con personas muy valiosas en septiembre del año 2011. Es imposible no percibir esa extraña energía, o como se llame, en ese lugar de la tragedia. No nos pusimos de acuerdo, pero se produjo un silencio en aquel momento en que de algún modo la tripulación del Copérnico hacía un homenaje o un simple recordatorio de aquellos trágicos momentos.

Repentinamente en el lugar aparecieron tres orcas juveniles que nos siguieron jugando un breve momento. Todo un significado para la ocasión.

En la noche de aquel día, mientras cenábamos reunidos bajo cubierta, el capitán nos presentó las alternativas: esperar un par de días en donde estábamos o enfrentar lo que viniera porque el meteo indicaba que tendríamos fuertes vientos y un frente cercano a la costa. Nos pusimos valientes y zarpamos al día siguiente. El plan era navegar bastante al sur sureste, hasta la cuadra de Valdivia para después virar hacia la costa aprovechando el posible viento Sur hacia Valdivia. Pensábamos ya estar preparados para navegar en condiciones más complejas que las que tuvimos desde que zarpamos.

Nos despedimos con cierta pena del lugar por no haber podido tocar tierra insular y habernos empapado de aquella rica y abundante historia relacionada con ese bello lugar lleno de recaladas de piratas, de expediciones extranjeras para aprovisionarse, del hundimiento del acorazado Dresden en 1915, de las numerosas cuevas que sirvieron de hábitat a los patriotas relegados a principios del siglo XIX, del fuerte Santa Bárbara, de la permanencia de tantos marinos abandonados, como Robinson Crusoe, de tesoros escondidos.

Zarpamos con rumbo al sur, pero satisfechos por haber permanecido en la bahía Cumberland, admirando desde sus aguas ese maravilloso lugar lleno de vegetación y de aguas azules, y por haber circunnavegado alrededor de ella admirando sus rincones.

A pocas millas del Archipiélago apareció un favorable viento del norte de 15 nudos que nos permitió una grata navegación con rumbo “a un largo y empopados”, pero sabíamos que negros nubarrones amenazaban desde lejos.



Navegación empopada a orejas de burro, pero el viento norte cambió bruscamente a Oeste, según bandera.

Repentinamente recibimos un fuerte viento desde el este, que terminó con el buen rumbo que llevábamos y en pocos minutos otro en dirección sur este, o sea en dirección exactamente opuesto al destino que pretendíamos. Este brusco cambio de viento era algo que nunca había experimentado y el capitán con los años de navegación dijo sólo haberlo experimentado una vez en el Atlántico. Nos quedaban las alternativas de seguir rumbo al 260° o sea casi al oeste, o la costa. El Capitán prefirió sensatamente correr hacia la costa, aun cuando nos habían advertido que se aproximaba un frente desde esa zona. El viento se mantuvo entre los 24 y 38 nudos durante toda esa etapa y la tripulación estaba cansada. Al amanecer después de dos días de navegación, divisamos en el horizonte la figura de la isla Mocha, en donde buscamos refugio, no porque estuviera en el programa, sino por necesidad.



De Isla Mocha a Valdivia

Por la noche el viento disminuyó bastante y el mar disminuyó su fiereza, por lo que decidimos zarpas a las 7 de la mañana. A esa hora teníamos un viento de 12 nudos que pronto se convirtieron en 19 nudos con lo que sólo podíamos lograr una velocidad respecto al fondo (SOG) de 4,1 nudos. En pocos minutos el viento siguió aumentando y desde luego el tamaño y agitación del mar. Pedro, el capitán se ocupó de leer en detalle el Navionic para chequear rumbo, la profundidad y los posibles bajos ahogados. La zona de bajo fondo se extiende hasta 9 millas de la costa de la Isla lo que provoca una ola rápida con rompiente y con la ayuda de la corriente a favor, aumenta su altura y velocidad. Por otro lado, a simple vista se apreciaba una larga corrida de bajos que seguían la conformación hacia el sur de la isla, lo que me hacía suponer que ir muy cerca de esa zona bien podríamos encontrar zonas de menos fondo en donde la ola crece aún más y revienta, lo que efectivamente ocurrió.

La navegación por esa zona, entre el continente a 15 millas y la isla, rumbo al sur, era particularmente difícil por las condiciones que se nos presentaban. El capitán ordenó que hiciera esa guardia junto a mi hermano Juan Carlos, la que duró más de cuatro horas hasta que dejamos por la aleta de estribor el lugar de recalada y zarpe. Solicité al Capitán que no me relevara hasta salir de esa zona. Las razones eran que, habiendo bajo fondo, o sea entre 12 de 22 metros de profundidad, la corriente en contra, más el desordenado mar que enfrentábamos y el fuerte viento, hacían muy difícil la maniobra para el resto de los tripulantes con menos experiencia. Por orden del Capitán deberíamos ganar barlovento por estribor lo más que pudiéramos, pero la corriente y la ola nos botaba demasiado. Los golpes del piloto automático al timón me empezaron a preocupar. Debido a eso, y sin orden superior, desconecté el piloto automático y el capitán me autorizó modificar el sistema de impulsión, o sea carros de escota, amantillo y profundidad de vela mayor, para equilibrar el rumbo y empecé a gobernar al gran Copérnico a mano, comprobando que la velocidad aumentó significativamente.

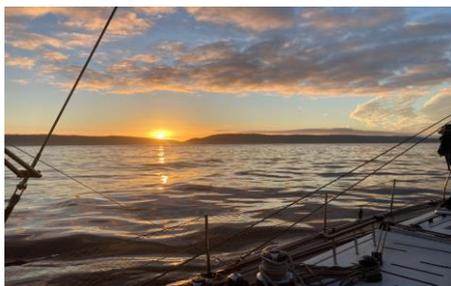
Debo agradecer la decisión del Capitán que me permitió gobernar a Copérnico en esas condiciones y que confiara en los cambios en las velas y carros de

escotas que hicimos, pero claro, con su permanente y atenta participación. La situación no era para menos.

Pronto aparecieron bajos que acusaban el oleaje y que Navionic no delataba según mi opinión. Pasamos a unos 150 metros de uno de ellos y lamentablemente no anotamos su posición para aclarar si era o no uno de los puntos que indicaba Navionic, pero yo suponía más lejano. Después de pasar esa zona baja y dejar atrás a la Isla Mocha, y cuando estuvimos más tranquilos y más cansados entregamos la guardia al Capitán. Fue quizás la navegación más dura de la muchas que tuvimos en toda la travesía.



El resto de la larga navegación hasta Valdivia fue con vientos fuertes del sur este y, tal como calculara nuestro Capitán, después de 8 horas de navegación, roló al sur momento en que viramos. Debimos hacer un par de bordadas porque la corriente de Humboldt y el oleaje desde el sur nos botaba hacia sotavento. El viento fuerte nos acompañó en toda esta parte de la navegación hasta que nos acercamos a 8 millas de la costa y ya cerca de nuestro destino, alrededor de las 5 de la mañana, el viento prácticamente desapareció y fue necesario recurrir al motor.



La calma y la entrada a esa zona maravillosa junto con el amanecer, fue un regalo y premio a la larga y dura travesía desde la Isla Mocha.

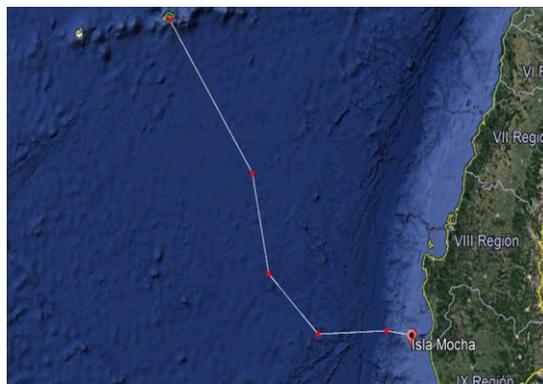
Después de un par de horas admirando la belleza de la zona, recalamos felices en embarcadero de Patricio Kunstmann el día 21 de febrero del año 2021. En ese lugar, Copérnico Doblón descansará por largos cinco meses.

Esa noche usamos por última vez nuestras cuchetas para despedirnos al día siguiente.

Pero nos estaban esperando los Hermanos de la Costa de Valdivia. A mediodía nos juntamos con ellos en el Club de Yates de Valdivia, vecino al lugar en donde estábamos.



El capitán de esa Nao, el hermano "Salvaje" y su tripulación, se habían preocupado de preparar deliciosos condumios y abundante pólvora para recibirnos en su guarida. Estuvieron presentes, los hermanos Abolengo, Tornagaleones con su padre y su hijo, los tres Claudios de Valdivia. Fue un emotivo y breve zafarrancho lleno de afecto y alegría. Nos retiramos muy agradecidos por tanta fraternidad, que es típica de la gente de mar de esa maravillosa zona austral.



La ruta simplificada desde Isla Robinson Crusoe hasta la Isla Mocha

El Santiaguillo

HASTA LA PRÓXIMA EDICIÓN!!!!