



El Santiaguillo

Nº 254

Junio 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:

Todavía no se apagan los sones marciales de mayo, que celebran las Glorias de la Armada y la Gesta Heroica de Iquique y de Punta Gruesa, cuando irrumpe junio, que nos acerca al término del primer semestre.

No obstante que en el número anterior de este boletín conmemoramos el Mes del Mar, seguimos informando sobre las actividades realizadas con posterioridad al cierre de esa edición, como el Zafarrancho del 21 de Mayo y la Ceremonia de Cierre del Mes del Mar.

Asimismo, incluimos interesantes artículos relacionados con la hazaña de la Goleta Ancud; el nacimiento y muerte de Diego Portales Palazuelos; el legado del Almirante Fernández Vial; sobre las distintas embarcaciones con el nombre de Esmeralda que ha tenido Chile; otras miradas al 21 de mayo; acciones para la protección de nuestro mar; el rescate de la navegación ancestral en Rapa Nui; e iniciamos una serie de cuentos, que forman parte del anecdotario del mar austral.

Como siempre, dejamos abierto el portalón para recibir los trazados de rumbo, minutos marineros, experiencias y/o conocimientos que quieras compartir con otros Hermanos de la Costa, a través de estas páginas.

Hasta el próximo número. ORZAA!!!!



Jack

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



Gentiles Hombres de Mar

La máxima distinción de la Hermandad de la Costa de Chile fue otorgada a los Hermanos Patricio EL GERMANO Eberhard y Sergio ZALAGARDA Rowe. Bravo Zulú para estos Hermanos, que prestigian a la Nao Santiago!!!!



Capitán Nao Santiago: René EUZKARO Olhaberry

Editor : Manuel JACK Arancibia

E-mail: naosantiago@hotmail.cl

Web: www.naosantiago.cl

NOTICIAS DE LA NAO

En el marco solemne del Zafarrancho de Homenaje a las Glorias de la Armada de Chile y de los héroes de Iquique y de Punta Gruesa, la Capitanía Nacional de la Hermandad de la Costa, previa consulta a la Asamblea de Capitanes y al Honorable Consejo de los XV, otorgó la **Condecoración GENTIL HOMBRE DE MAR** a los Hermanos Patricio **EL GERMANO** Eberhard Burgos, Rol N° 987, Sergio **ZALAGARDA** Rowe Cortés, Rol 1218, ambos de la Nao Santiago, y Mario **TIBURÓN BLANCO** Cerpa Muñoz, Rol 2111, de la Nao Valparaíso, por sus méritos sobresalientes en el cumplimiento de áreas trascendentales, llegando a ser cada uno de ellos un ejemplo de sacrificio y entrega, demostrando, además, un especial interés en engrandecer en nombre y prestigio de nuestra Cofradía.



Patricio EL GERMANO Eberhard Burgos



Sergio ZALAGARDA Rowe Cortés



Mario TIBURÓN BLANCO Cerpa Muñoz

Zafarrancho en honor a las Glorias Navales y Acto Académico de Clausura del Mes del Mar

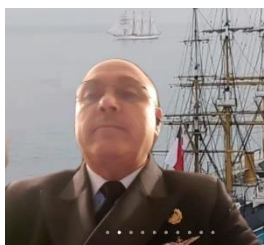
El viernes 28 de mayo, vía zoom, la Nao Santiago celebró su Zafarrancho en homenaje a las Glorias Navales y a los Héroes de Iquique y Punta Gruesa, oportunidad en la que se realizó el acto académico de clausura del Mes del Mar, con un brillante Trazado de Rumbo a cargo del Hno. Juan Luis ARGOS Orellana, que se transcribe en las páginas siguientes.



Capitán EUZKARO



Capitán Nacional CÁSTOR



Capitán de Navío Daniel Coca



Hno. BARBOZZA, CXV



Hno. MANGUEIRA



Hno. ZALAGARDA



Hno. EL GERMANO



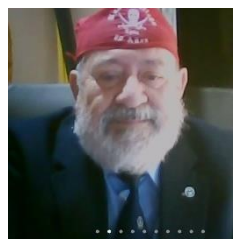
Hno. ARGOS



Hno. L'GASCOGNE



Hno. HADDOCK II



Hno. LULA BARBOZZA



Muchacho ATALAYA



Hno. REMOLCADOR



Hno. GUAITECAS



Hno. VULCANO



Hno. JACK



Hno. ALGARETE



Octavio Campusano



Hno. TANO



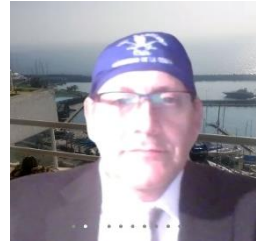
Hno. PEPE MISSON



Muchacho PSYCHO



Hno. MERCATOR



Muchacho BARRACUDA



Hno. SOBREGIRO, CXV



Muchacho TURBINA PP



Hno. NAVEGAO



Hno. EL TOSCANO



Hno. CORMORÁN



Muchacho ROMERO



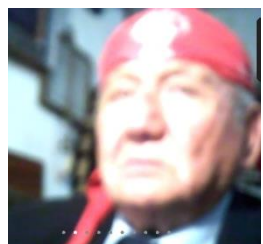
Hno. CHANGO



Bichi OTÁROLA



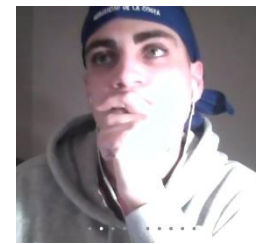
Hno. ENFACHADO



Hno. EL VASCO



Hno. COOK



Muchacho SALGARI



Hno. ARMERO

TRAZADO DE RUMBO

UN LLAMADO A VALORAR Y CONSERVAR LOS RESTOS NÁUFRAGOS HISTÓRICOS DE LA GESTA DE PRAT



Hno. Juan Luis ARGOS Orellana
Rol 2968
Nao Santiago

Este trazado de rumbo tiene una doble connotación. Por una parte la Hermandad de la Costa cierra el Mes del Mar y por otra su contenido se plantea al iniciarse la celebración del día del Patrimonio Cultural de Chile.

Pretende ser una mirada crítica a la forma cómo estamos resguardando y conservando nuestro patrimonio subacuático histórico máspreciado.

Por un lado, el legado de Prat y su tripulación ese glorioso 21 de mayo de 1879 se transmite de generación en generación. Por otro, una mirada más pragmática y objetiva, que estimula y respalda ese legado, es lo material, lo que quedó de la hazaña, lo que da materialidad a ese legado y refuerza su transmisión a las nuevas generaciones.

Estos son los restos náufragos del combate.

El mes de mayo es para revisar el hecho mismo que llevó a esos hombres a la inmortalidad, de lo cual nuestra historia, los textos, los acontecimientos y homenajes del mes de mayo se encargan profusamente de mantener en nuestra memoria. Mayo está ampliamente dedicado a ello, en cada ciudad, en cada pueblo. Toda la sociedad chilena vibra en torno a Prat y sus hombres. Lo que pretendemos es revelar, con la información disponible, el estado actual de los restos náufragos de la Esmeralda y reflexionar sobre su estado de conservación.

¿Qué estamos haciendo por conservar los restos náufragos de la Esmeralda?

Algunas expediciones conocidas:

Realizando una somera aunque significativa mirada a las distintas expediciones al fondo marino de la rada de Iquique, donde se encuentran los restos - sin desconocer otras que con seguridad ha realizado la Armada de Chile, llamada a resguardar los de la Esmeralda - nos encontramos con las siguientes expediciones significativas:

La de 1975-1976 encabezada por el Dr. Alfredo Cea; la de corte arqueológico realizada el año 2010 por el arqueólogo marino Diego Carabia y la de 2013 producida por TVN y conducida por Amaro Gómez Pablo. Ambas con el objetivo común de establecer el estado actual de los restos náufragos. Fueron realizados con un importante despliegue material, logístico y humano. Siempre con el apoyo y bajo el control de la Armada.

No fue posible dar con expediciones posteriores a éstas.

Expedición Dr. Alfredo Cea Egaña 1975-1976

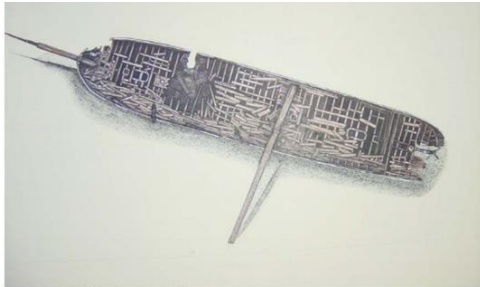
Esta expedición estuvo integrada por los buzos Fernando Landeta Ahues , Alfredo Cea y Patricia Cea, con registro de imágenes a cargo del cineasta Rafael Sánchez.



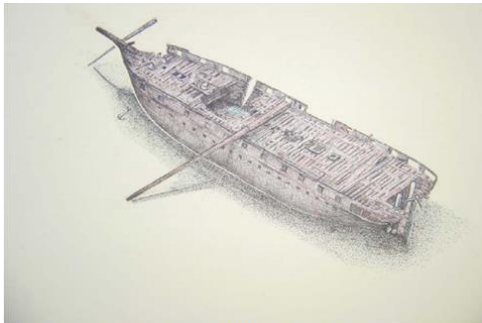
Dr. Alfredo Cea Egaña

Sin entrar en mayores detalle, aunque reconociendo la enorme labor realizada por el Dr. Cea, éste fue capaz de indicar a través de numerosas inmersiones, la situación de la Esmeralda, detectando numerosos restos como vajilla, cubiertos de cocina, armamento, municiones de fusilería y de cañón.

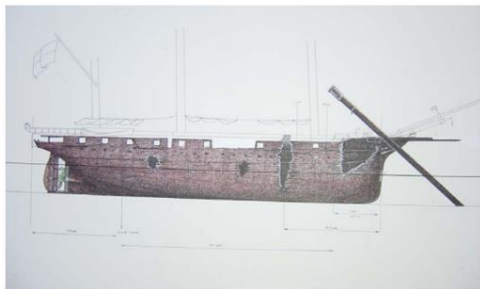
Sus hallazgos fueron plasmados en estos bellos dibujos.



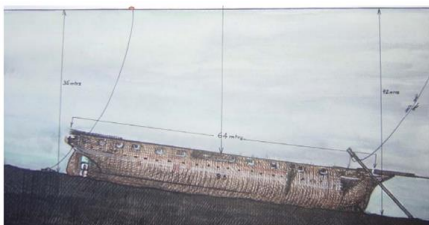
Vista Cenital (dibujo corregido)



Vista General Superior Banda de Babor (dibujo sin corregir)



Vista Banda de Estribor (dibujo sin corregir)



Vista Banda de Estribor (dibujo sin corregir)

Expedición de TVN: 2013

Estuvo integrada por los buzos Alexis Rovira, Felipe Mongillo, Marcelo Leiva, y Fernando Landeta.

Se tradujo en un programa televisivo, conducido por el periodista Amaro Gómez Pablo.



Opciones a discutir:

CONSERVAR

- Proteger los restos
- Definir zona de resguardo
- Disminuir/eliminar contaminación

REFLOTAR

- Evaluar costo/beneficio
- Seleccionar destino
- Institución a cargo Consejo de Monumentos Nacionales? Armada de Chile? Privados?

Por su parte, la expedición de TVN de 2013, conducida por Amaro Gómez Pablo, entregó como resultado películas y fotografías de gran calidad.

La importancia de esta expedición es que estuvo enmarcada en una labor de investigación.

Las preguntas eran obvias: ¿qué grado de deterioro han sufrido los restos de la Esmeralda? ¿cuáles son las principales amenazas a las que está sometida? ¿es posible pensar en su reflotamiento?

Estas y otras preguntas inspiraron este trazado de rumbo.

Destacamos aquí la intervención de Fernando Landeta Ahues, quien participó en la expedición del Dr. Alfredo Cea.



Fernando Landeta Ahues

Al ser entrevistado por Amaro Gómez Pablo, señaló: ***“Todo lo que encontramos en 1976, el equipamiento completo del buque, vajilla, artefactos de cocina, de la enfermería, armas y municiones, etc., DESAPARECIÓ.”***

Por su parte, Emilio De La Cerda, entonces Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales CMN, al ser consultado acerca de su rol como custodio de la designación de la Esmeralda como Monumento Histórico (DS N° 723 de 1973 del Ministerio de Educación, CMN), señaló: ***“La Esmeralda es uno de los monumentos históricos mejor resguardados, pero desde los 70 hasta la fecha, la principal amenaza ha sido EL PILLAJE Y EL SAQUEO”.***



Emilio De La Cerda

Más adelante, al ser consultado, De La Cerda indicó: ***“se desaconseja el reflotamiento de restos náufragos, a menos que esté en riesgo su desaparición”.***

Entrevistas de Amaro Gomez Pablo
<https://www.youtube.com/watch?v=I3X8Z6RGJe4>

DESCARGAS DE AGUAS RESIDUALES A LA BAHÍA DE IQUIQUE

Profundizando el análisis sobre la amenaza de la contaminación marina, de las 11 descargas reconocidas oficialmente en la bahía de Iquique, 3 cuentan con Resolución de Calificación Ambiental, RCA, y por lo tanto están sometidas a fiscalización por parte de la Superintendencia de Medio Ambiente.

Las 8 restantes son fiscalizadas sectorialmente por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR.

En síntesis, éstas últimas 8 descargas fueron autorizadas antes de la dictación del Decreto Supremo N°40, Reglamento del Sistema de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA).

De cualquier manera, hay en esas descargas elementos perjudiciales, tóxicos y corrosivos que podrían estar afectando los maderos del naufragio.

El más importante de esos emisarios es el que descarga desde 1992 las aguas residuales domésticas de Iquique, cuyo diseño no tomó en consideración los efectos sobre los restos de la Esmeralda. Sólo obedeció a criterios y estándares internacionales de salud humana, es decir, contaminación por coliformes fecales y su efecto sobre el borde costero inmediato.

En 2019 miembros del Consejo Regional señalaron que el emisario de Punta Negra de Aguas del Altiplano se encontraría colapsado.

Esto releva la importancia de evaluar científicamente los efectos de la contaminación del sector y las condiciones en que se encuentra el pecio, para, finalmente, tomar decisiones respecto a su conservación.

Elementos dañinos de las aguas residuales:

- **Malos olores:** Por desdoblamiento anaeróbico de complejos orgánicos que generan gases resultados de la descomposición (ácido sulfhídrico).

- **Acción tóxica y corrosiva:** Sobre la flora y la fauna natural de los cuerpos receptores y sobre los consumidores que utilizan estas aguas. Nutrientes como nitrógeno y fósforo, compuestos clorados, aminoácidos, generan anoxia aumentando la descomposición orgánica.
- **Infecciones potenciales:** Transmisión de enfermedades; el vertido al mar contamina mariscos y peces.
- **Modificación de la apariencia física:** Decoloración del agua de mar afectada.



Aguas del Altiplano descarga las aguas servidas de Iquique y Alto Hospicio sin tratamiento

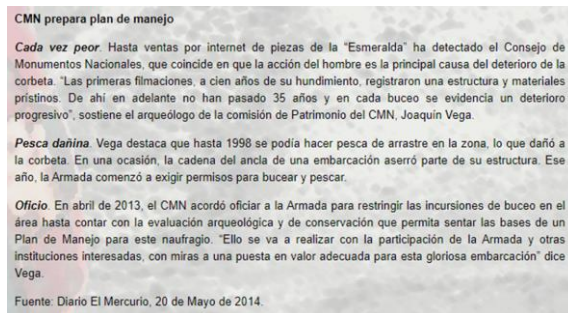
Expedición Arqueológica de Diego Carabias: 2014

Concluye en la necesidad de adoptar políticas claras de protección y conservación del patrimonio, con Planes de Manejo y programas de gestión eficaces:

- fiscalización,
- educación,
- Difusión,
- Monitoreo

En efecto, es vital establecer políticas claras de protección y conservación del patrimonio histórico de los restos náufragos de la Esmeralda de Prat.

Esto significa establecer y oficializar un Plan de Manejo que cuente con programas subsidiarios de fiscalización, de educación y difusión, de monitoreo permanente, y de recuperación de los restos náufragos, lo cual no implica necesariamente reflotar la Esmeralda.



Desconocemos si lo publicado en El Mercurio el 20 de mayo de 2014, en cuanto a que el Consejo de Monumentos Nacionales oficiaría a la Armada y tomaría acciones respecto a una evaluación arqueológica y de conservación conducente al Plan de Manejo, se concretó o no.

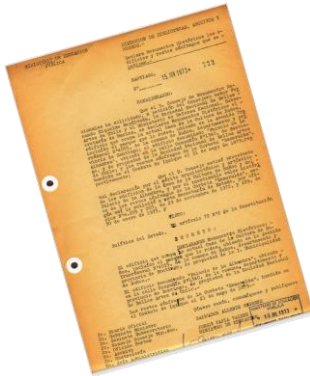
Cualquiera sea el resultado de una evaluación, que esperamos se haya realizado, ese plan debiera ser conocido por todos los chilenos, al menos por nuestra Cofradía, la que podría, si sus más altos estamentos así lo estiman conveniente, hacerse parte de alguno de los programas del plan, como institución altamente interesada en los destinos del pecio más atesorado y repleto de gloria para todos los chilenos.

¿Valoramos realmente nuestro patrimonio histórico?

Debemos ser capaces de mantener la llama que encendió Prat y sus hombres. Y lo hemos hecho, no hay duda. Todo Chile se une en torno a la figura de Prat y las glorias navales.

Es por eso que recordamos a seres de excepción como el Comandante Arturo Prat que hizo de su existir una consagración a la nobleza. Las virtudes no se improvisan ni son un don gratuito. Son el resultado de una existencia entera para sacar dentro de nosotros los tesoros que llevamos dentro y rechazar lo que degrada.

El reconocimiento se inicia por oficializar el patrimonio, darle categoría y administrar convenientemente su conservación.



Decreto N° 723, de 15.06.1973, del Ministerio de Educación Pública, DIBAM, que declara Monumento Histórico los restos náufragos de la Corbeta Esmeralda

LEGADO Y PATRIMONIO

El llamado en estas fechas gloriosas es a mirarnos y revisar cómo estamos manejando lo que quedó de la gesta de Prat, su legado, el cual sabemos que es mucho más que el recuerdo de estas fechas, y el patrimonio histórico conformado principalmente por los restos náufragos de la corbeta Esmeralda.



Hoy recordamos las virtudes y valores humanos que nos dejó Prat y su tripulación. La moral que se forja en el seno de la familia y con ello de la sociedad, valores que le dan sentido a los conciudadanos para continuar siendo una gran nación.

Alguien dijo una vez: “en el ámbito de la familia, cada familia es distinta. Si una familia quiere mantener la cohesión y la voluntad de compromiso hacia una idea social con la intención de dejar como legado todo esto a las siguientes generaciones, solo puede hacerlo de una forma: A través de su cultura y de sus valores.”

PALABRAS FINALES

Para finalizar, quiero agradecer el honor que se me ha conferido al clausurar el mes del mar y rendir homenaje a las Glorias Navales y a los Héroes de Iquique y de Punta Gruesa, a través de este Trazado de Rumbo.

Agradezco también el interés mostrado durante la exposición y espero haber instalado en vuestras conciencias las inquietudes que despierta el tratamiento de los restos náufragos de nuestra querida mancarrona.

Por último, les dejo las siguientes palabras:

“Nuestra historia nacional no necesita ser cantada en un poema para embellecerse. Es hermosa como un canto, de su primera a su última página.

Si la leemos a un extranjero, no necesitamos evitar un episodio torpe; no se nos quebrará la voz por la vergüenza en ningún período. Hasta nuestros hombres más discutidos son grandes. Las horas de mayor confusión son breves, y casi siempre, son transiciones de un estado a otro mejor.

Es hermosa nuestra historia, y para dar en una narración a nuestros hijos la llamada del heroísmo, no necesitamos recurrir ni a Grecia, ni Roma, si Prat fue toda Esparta.”

**Gabriela Mistral
Magallanes, 1919**

ODA A LA DAMA BLANCA

Hno. Guillermo CHANGO Namor
Nao Huasco Vallenar

*Preciosa
Embajadora de mi país
Grande, blanca, esplendorosa
Estamos orgullosos de ti.
Tus veintinueve velas al viento,
Con ciento trece metros de eslora,
Se alejan con sentimiento.
La familia naval te añora.*

*Heredera de la Mancarrona
Flotante Escuela Naval
Chileno lejano, una lágrima
asoma
Cuando apareces en extranjero
puerto
Izado a tope el Pabellón Nacional.*



*Con gran calor o intenso frío,
Arreciando los temporales,
Marinos de temple bravío
Te sirven prestos, valientes, leales,
Plenos de Gloria y de honores
De patriotismo y lealtad.*

*Guiados por selectos instructores
Navegan altivos con el ejemplo de Prat.
Pronto serán destinados,
Se alejarán de la querida Escuela,
Y en sus nuevos buques, emocionados,
Recordarán la Gran Dama,
La de la blanca estela.*

*En esa tierra larga y angosta
Con nuestro mar que no se enajena
Con estos versos te honramos,
Nosotros los Hermanos de la Costa,
Querida y Gloriosa Armada chilena!*

Cumpleañeros del mes

Dedicamos un saludo quiebra costilla, pleno de mar, a los hermanos que este mes inician una nueva singladura. En esta ocasión, celebramos a los Hermanos Patricio LULA BARBOZA Campos (12 de junio) y Mario VULCANO Foix (30 de junio). OOORRRZZZAAAAA!!!!



Patricio LULA BARBOZA Campos



Mario VULCANO Foix

ECOS DE UNA CELEBRACIÓN

En diversas partes del mundo se rindió homenaje a las Glorias Navales y a los Héroes de Iquique y Punta Gruesa. En las siguientes imágenes resumimos algunas de estas manifestaciones, que llaman la atención por la emotividad que encierran.



Con motivo de un nuevo aniversario de las Glorias Navales, la Princesa Real y la Armada de Chile rinden honores al Almirante Lord Thomas Cochrane (1775 – 1860), en la Abadía de Westminster. Preside la ceremonia la Princesa Ana , con la asistencia del Embajador de Chile, David Gallagher, y el Jefe de la Misión Naval en Londres, CN José Francisco Fuentes Kretschmer. Fue transmitida en vivo desde Londres. Al término de la ceremonia, se escuchó una vibrante interpretación en órgano del himno “Brazas a ceñir”.



Homenaje de los Hermanos Milton LAPA Luco y Aliro GRAN JABALÍ Rojas, de la Nao Iquique, acompañados por el camarógrafo Pablo Guerrero Tapia, en las profundidades de la rada, con motivo del Polvorazo 2021, tradicional Zafarrancho de Combate de la Nao Iquique.



Sobre la cubierta del Huascar, donde Arturo Prat encontró la Gloria, la Armada de Chile realizó la ceremonia de izamiento del Pabellón Nacional, en homenaje a los Héroes de Iquique y Punta Gruesa.

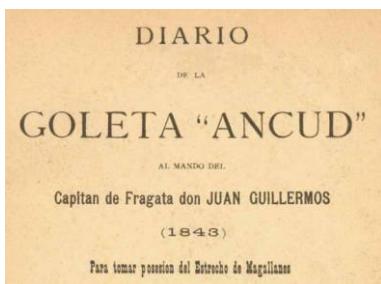
La navegación continuó por el interior de los archipiélagos de las Guaitecas y de los Chonos hasta el 11 de junio, fecha en que fondearon en Puerto Americano al sur de la isla Tangbac en la orilla occidental del canal Moraleda.

El 5 de julio zarparon de Puerto Americano navegando la ruta de los canales hasta salir al océano Pacífico por la bahía Anna Pink, pero les tocó un temporal de norte cuyo oleaje los mantuvo inmovilizados desde el 9 al 26 de Julio, fecha en que decidió regresar a Puerto Americano para reparar las vías de agua producidas por el oleaje en los intentos de salir a alta mar y también reparar la mecha del timón que había sido averiada.

Llegaron a Puerto Americano el 2 de agosto. El capián Guillermo sacó el timón averiado y al comprobar que la avería no la podían reparar con sus propios medios, alistó la chalupa a 6 hombres en la embarcación a Ancud con el timón para su reparación. La partida recaló en Dalcahue y continuó hasta Ancud, repararon el timón y regresaron con una embarcación alquilada en la que trasladaron el timón reparado y víveres para la nave. Esta operación demoró 23 días en total. En el intertanto Guillermo en Puerto Americano sorprendió a unas embarcaciones que trasladaban contrabando al Enterprise, por lo que le ordenó al buque abandonar el puerto y el archipiélago notificándolo que si lo volvía a encontrar en algún puerto de la República confiscaría la nave.

El 6 de agosto, reparada la nave, el capitán Guillermo continuó su navegación, esta vez Anna Pink y el golfo de Penas estuvieron totalmente tranquilos.

Ingresó el 12 de agosto al canal Messier, navegó los canales patagónicos que en el futuro serían la ruta habitual de navegación, entró al estrecho de Magallanes el 17 de septiembre y el 21 del mismo mes fondeó en Puerto del Hambre.



Toma de posesión

Al recalar al Puerto del Hambre, Guillermo observó que en punta Santa Ana se alzaba un asta en lo más alto del promontorio. Desembarcó acompañado de Philippi, el teniente González y 4 soldados armados. Al pie del asta encontraron un jarro de greda que contenía 3 monedas británicas y un pliego que informaba el paso de los vapores Chile y Perú como las primeras naves a vapor en cruzar el Estrecho desde el océano Atlántico al Pacífico. El comandante Guillermo reemplazó las monedas por chilenas y sustituyó el pliego por una copia.

Luego desembarcaron un cañón y la tripulación de la Ancud y al pie del asta izó solemnemente la bandera de Chile, saludándola con 21 cañonazos los que fueron contestados por otros 21 desde la goleta.

El comandante Guillermo, luego de exclamar “¡Dios salve a la Patria!” y dar un sonoro “¡Viva Chile!” declaró que tomaba posesión del estrecho de Magallanes en nombre de la República de Chile.

Se procedió a levantar un acta que fue firmada por todos los presentes. La toma de posesión tuvo lugar en el mismo lugar en que 259 años antes Pedro Sarmiento de Gamboa tomara posesión del Estrecho en nombre de la corona de España.



Capitán Juan Guillermo, realizó la travesía de la Goleta Ancud y tomó posesión del Estrecho de Magallanes en nombre de la República de Chile

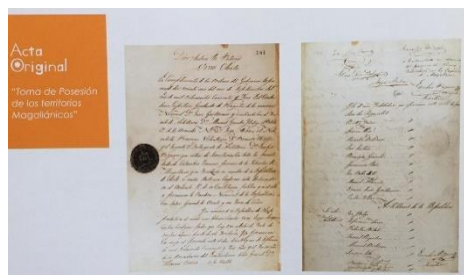
Acta de toma de posesión

¡Dios salve a la Patria! - ¡Viva Chile!

En cumplimiento de la orden del Gobierno Supremo, el día veintiuno del mes de septiembre del año de 1843, el ciudadano capitán graduado de fragata de la Marina Nacional, don Juan Guillemos y asistido con el teniente de artillería don Manuel González Idalgo, el piloto 2° de la Armada Nacional don Jorge Mabon, el naturalista prusiano voluntario don Bernardo Philippi y el sargento 2° distinguido de artillería don Eusebio Pizarro, que actúa de secretario, con todas las formalidades de costumbre tomamos posesión de los Estrechos de Magallanes y su territorio en nombre de la República de Chile, a quien pertenece conforme está declarado en el artículo, 1° de su Constitución Política, y en el acto se afirmó la Bandera Nacional de la República, con salva jeneral de veintiún tiros de cañón.

En nombre de la República de Chile protesta en el modo más solemne cuantas veces haya lugar contra cualquier poder que hoy o en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio. Y firmaron conmigo el presente acto el día 21 de septiembre de 1843 y el segundo año de la Presidencia del Excelentísimo Señor Jeneral don Manuel Bulnes.- Juan Guillemos – Manuel González Idalgo – Jorge Mabon – Bernardo Philippi, naturalista en comisión del Gobierno de Prusia y voluntario de esta expedición – Eusebio Pizarro, secretario.

Los demás individuos que presenciamos esta acta de posesión son los siguientes: (Están los nombres y apellidos de 18 personas, de estos dos son mujeres.)



Acta original: "Toma de Posesión de los territorios Magallánicos".

Hechos posteriores

Al día siguiente apareció por el norte y fondeó cerca de la Ancud la fragata a vapor francesa Phaéton procedente de Río de Janeiro en demanda de Talcahuano para aprovisionarse de carbón y continuar a las islas Marquesas.

El 23 recaló el ballenero Fleurus también francés.

El domingo 24 las tripulaciones de las naves francesas desembarcaron en punta Santa Ana y celebraron misa al pie del asta donde izaron la bandera de Francia.

El lunes 25 los franceses volvieron a desembarcar esta vez a cortar leña e izaron su bandera en el asta de punta Santa Ana. Guillemos al ver esto envió al comandante de la Phaéton, teniente de navío Maissin, una formal nota de protesta redactada en francés por Philippi y llevada personalmente por éste al comandante francés.

Además, Guillemos hizo desembarcar una escuadra de honor e izó el pabellón chileno en el asta de punta Santa Ana.

Maissin respondió a la protesta que él había izado su pabellón como era costumbre hacerlo por las naves de todas las naciones que navegaban esas regiones, que no tenía poderes para reconocer la posesión de Chile de este territorio y que en ningún caso había pretendido atentar contra los derechos de Chile cosa que solo su gobierno podía decidir.

Con esta nota dieron por terminado el incidente y las naves francesas zarparon el 26 y 27 de septiembre, la Fleurus primero y la fragata después.

Luego del zarpe de las naves francesas, Guillemos, al lado del asta de punta Santa Ana, hizo fijar clavado entre dos postes un tablón grabado por un lado con las palabras: REPÚBLICA DE CHILE y por el otro VIVA CHILE.

ILUSTRE CIUDADANO DON DIEGO PORTALES PALAZUELOS 15 junio 1793 – 06 junio 1837



**Hno. Laureano EL CORDÉS
Marcelli
Nao Santiago
Rol 2097**

Al cumplirse 228 años de su nacimiento, recordamos y evocamos la figura de un hombre a quien la historia escrita por los más grandes historiadores, incluso aquella historia escrita por sus más enconados contradictores, lo reconoce en forma unánime como el creador del Estado Chileno “en forma” y como el forjador de la base más sustantiva de la institucionalidad republicana, además de ser reconocido como uno de los más grandes y notables estadistas que ha dado nuestro continente. Don Diego Portales Palazuelos.

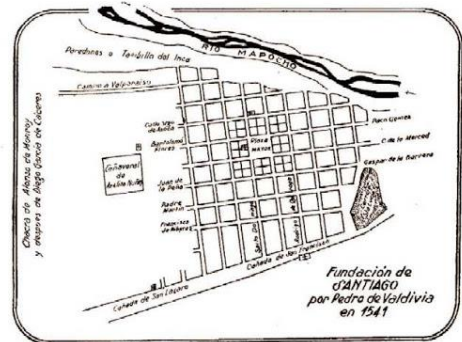


El Centro de Estudios Históricos Lircay, cuya denominación de “Lircay” se adoptó como referencia de la histórica definición surgida el 17 de abril de 1830, en la batalla de Lircay, y cuya acción da origen a la llamada Era Portaliana, entre sus actividades principales tiene la de divulgar la obra del insigne ministro.

En tal sentido el año 2005, con la Municipalidad de Santiago y el Instituto de Conmemoración Histórica de Chile, se instaló, en el frontis de la actual 32 Comisaría del Tránsito de Carabineros de Chile, una placa recordatoria, pues, en ese lugar estuvo la casa que fue de la familia Portales-Palazuelos, ubicada en la esquina sur oriente de Morandé y Santo Domingo, que en aquella época no era pleno centro de Santiago, sino su extremo nor-poniente, salida hacia la costa, situada en uno de sus ángulos, y la aduana del camino a Valparaíso y en otro ángulo, una

imponente casa de ladrillo, a la que, por ser la única construida con ese material y por su recio portón, la apodaban La Bastilla.

Había sido edificada por el ex jesuita Sebastián de Lecaros, que, más que fe, se decía, poseía gran astucia para los negocios y el cual, al morir, legó a su sobrino Estanislao Portales. Por este hecho, se confirmó el nombre de ese sector de la ciudad, como el Llano de Portales. (El Ministro Portales. Hno. ME Jorge Inostroza).



La propiedad, de unas doscientas cuerdas, fue inicialmente merced de tierras otorgadas por Pedro de Valdivia a Diego de García y Cáceres, durante la fundación de Santiago, hasta llegar a don José Santiago Portales y Aldunate, (Superintendente de la Real Casa de Moneda de Santiago), casado con doña Encarnación Fernández de Palazuelos y Aldunate (se sintió en la necesidad de repoblar el mundo, al decir de Jaime Eyzaguirre) Nació en este lugar el vigésimo segundo hijo de la familia Portales Palazuelos.

A la ceremonia de instalación de esta placa conmemorativa, en representación de nuestra cofradía, asistió el hermano Mario VULCANO Foix.

Lo mismo aconteció con la instalación, por parte del Centro de Estudios Históricos Lircay, de la placa en la iglesia de Santa Ana, lugar en que fue bautizado el ministro Portales.

El año 2005, (18 de marzo) durante trabajos de remodelación que se efectuaban en la catedral de Santiago, se encuentran dos cuerpos momificados bajo el altar. Uno de los cuerpos, después de estudios efectuados por la antropóloga Daniela Leiva, simultáneamente con historiadores y con

toda la recopilación histórica (Universidad de Chile) se estableció que el cuerpo pertenecía al asesinado ministro Portales. Permaneció durante 168 años en el anonimato, ya que no había ninguna placa recordatoria.



El Rector de la Universidad de Chile, Prof. Luis Riveros, inspeccionó en la Catedral Metropolitana el hallazgo de osamentas del cuerpo del ex ministro y destacado político Diego Portales, encontradas por un grupo de profesionales, integrado por el Prof. Eugenio Aspíllaga, Director Académico de la Facultad de Ciencias Sociales del plantel y Jefe del equipo de antropología física del proyecto.
Fotografía: udechile.cl

Posteriormente, en junio del año 2006, los restos del ministro fueron trasladados a una cripta cívica ubicada en la parte posterior de la Catedral y en medio de una ceremonia cívico religiosa especialmente significativa, con presencia de la Sra. presidenta de la República, autoridades militares y descendientes de la familia Portales, se procedió a dejar los restos en el lugar en que permanecerá en forma definitiva y que puede ser visitado por los ciudadanos en forma permanente.



Fotografías: iglesia.cl

Desde la recuperación del cuerpo del ministro Portales, la Cámara de Comercio de Santiago y el Centro de Estudios Históricos Lircay efectúan una ceremonia en la Catedral de Santiago. con presencia de delegaciones de todas las ramas de la Defensa Nacional, delegación de alumnos del Instituto Nacional y asistencia también de Hermanos de la Costa de la Nao Santiago.

Terminada la ceremonia litúrgica, se ofrece un café en el salón capitular de la Catedral, en que algún historiador, miembros del Centro de Estudios Históricos Lircay o delegado de la Cámara de Comercio, recuerdan pasajes de la vida del ilustre ministro.

EL CORAZON DE PORTALES.

El año 2011, con motivo una visita al Congreso Nacional de una delegación del Centro de Estudios Históricos Lircay, con el hermano Mario “Vulcano” Foix y el presidente de dicho instituto, don Jacinto Pávez, visitamos la Catedral de Valparaíso, autorizados y acompañados por el sacerdote, bajamos al lugar en que se encuentra la cripta, recinto de gran solemnidad y con resguardo de rejas de fierro, en cuyo lugar se encuentran sepultados algunos obispos.

En un pequeño altar frente a un crucifijo, se destaca la copa de bronce, sellado, en cuyo interior se encuentra el corazón de Portales. El sacerdote nos explicó que anteriormente estuvo a la entrada de la iglesia, pero, por temor a los numerosos robos y posibles actos de vandalismo, se trasladó a esa cripta.



Lo observamos durante un rato, con emoción y respeto, no tiene inscripción alguna, retirándonos del lugar, agradecidos por poder observar el valor de esa pieza y el lugar en que se encuentra.

Según el escritor Alfredo Larreta, la resolución oficial de dejar el corazón en Valparaíso, fue adoptada por el Ministerio del Interior el 14 de julio del año de su asesinato, a petición de una

comisión de vecinos que solicitaron al gobernador, que el corazón quedara en la ciudad, petición que fue apoyada por la municipalidad, aprobándose el gasto que significaría construir un mausoleo en el cementerio N° 1, que guardaría del corazón del ministro.

El mármol fue traído de Italia y la obra pasó a ser uno de los lugares más visitados del cementerio, pero, a raíz del terremoto del año 1906, que redujo a ruinas el sepulcro, un jardinero del cementerio fue quien rescató el corazón de entre los escombros, ya que sentía gran devoción por esa reliquia y lo puso a disposición del inspector del cementerio, quien a su vez lo entregó al gerente del Banco Edwards, Don Ricardo de Ferrari, que, a su vez, lo puso a resguardo en un copón de plata, y guardado celosamente en la bóveda del banco hasta el año 1915 en que fue trasladado a una columna de mármol le la iglesia del Espíritu Santo.

A raíz de la demolición de esta iglesia el año 1956, el corazón fue traslado a la Iglesia Catedral donde se encuentra actualmente.

RUTA DEL CADAVER DE PORTALES

Al día siguiente de su asesinato (6 tiros a quemarropa, solo dos dieron en el cuerpo. El capitán Santiago Florín ordena ultimarlos y los soldados le infieren 35 golpes de bayonetas), el día 07 de junio, el presidente de la República, General Joaquín Prieto, ordena su traslado a Santiago.



El fusilamiento de Diego Portales
Fotografía: es.wikipedia.org

El médico, Emilio Cazentre, le practica una autopsia que entrega los datos sobre la forma en que fue asesinado.

El 05 de julio, un mes después de su muerte, sale de Valparaíso la comitiva, recorriendo ciudades en que se le rinden honores, llega a Santiago y es sepultado en la catedral, 40 días después. Su corazón queda en Valparaíso.

El año 2020 y el actual, por motivos de la pandemia que nos afecta, no se pudo realizar este acto Cívico Patriótico en la catedral de Santiago.

Su patriotismo acendrado, en una época en que ese sentimiento no era común en las personas, porque no había madurado. Pero en Portales era mas que un sentimiento; era una idea fuerza. Realista como fue, pudo ver que existía un “pueblo chileno” y que él era parte de ese pueblo, y que ese pueblo, habitante de un medio geográfico imponente, tiene derecho a un destino que no puede ni debe ser malogrado.



Un Chile en su tarea de extraer de las entrañas de la tierra los minerales que reclaman las industrias. Un Chile que vence la montaña para abrir comunicaciones, que erige escuelas, teatros, templos y estadios para que el pueblo chileno, ese pueblo que amó Portales, tenga una mente sana en un cuerpo sano, como lo aconseja desde siglos, el aforismo que nos legó la sabiduría romana. (Jacinto Pavez Rivera)

Laureano “El Cordes” Marcelli

FERNÁNDEZ VIAL

El otro Arturo



Hno. Rodrigo ALMA NEGRA Castro
Rol 2993
Nao Porvenir

En la ciudad de Concepción existe un Club Deportivo cuyo himno, narrando su origen, dice *“Mi gente humilde de sangre obrera/ naciste un día desde el seno ferroviario”*. Es el Club Arturo Fernández Vial. De hecho Felipe Simián Fernández, nieto de don Arturo, contaba hace algunos años que al nombrar a su abuelo “siempre se le conoció (solo) por el equipo de fútbol”.

¿Cómo un alto oficial de la Armada -en servicio activo en aquella época- se convierte en el emblema de un equipo de fútbol obrero?

Esta pregunta solo se puede responder adentrándonos en la historia de uno de los héroes más trascendentes y a la vez más olvidados en aquella gloriosa epopeya que significó el Combate Naval de Iquique y el martirio de Prat.

EL MARINO



Raimundo Arturo Fernández Vial, cuarto hijo de don José y doña Mercedes, nació en Santiago el 15 de marzo de 1858. Tras un breve paso por la Escuela Militar, ingresa en 1875 a la Escuela Naval, graduándose como Guardiamarina en 1876.

Tan solo 21 años tenía el Guardiamarina Fernández cuando el destino lo encontró a bordo de la Esmeralda aquel 21 de mayo de 1879, estando a cargo de la santabárbara y del entrepuente. Junto a él se encontraba su amigo Wenceslao Vargas, un marino de origen humilde a quien Fernández conoció en Iquique, y al que convenció de enrolarse en la Armada.



Wenceslao Vargas fue el último sobreviviente de la Esmeralda, que en 1953 - a sus 90 años - fue nombrado vicealmirante, como un homenaje a su participación en la gloriosa gesta).

En los momentos culmines del Combate, una vez ya consumado el paso de Prat a la inmortalidad, Fernández hace verbo la orden de su comandante y se trepa al palo de la mesana para clavar allí el emblema patrio, transmitiendo el mensaje claro e indudable de que la vieja Mancarrona jamás se rendiría.

Fernández Vial fue uno de los ocho oficiales sobrevivientes de aquella gesta, manteniéndose prisionero hasta el 31 de diciembre de 1879.

Vuelto a Chile, es ascendido a Teniente 1° por su participación en Iquique, y retomó sus funciones como oficial de la Armada, actuando en distintas acciones bélicas hasta el fin de la guerra. En 1884 es ascendido a Capitán de Corbeta.

Envuelto en el aura heroica que seguía a los héroes de Iquique su carrera siguió avanzando como era de esperar, pues -como dijo Gabriela Mistral al referirse a Fernández- *“(...) el contacto con nuestro Prat le dejó un olor de gloria para los chilenos”*.

Luego de volver desde Inglaterra en misión oficial, se encontró a su paso por Punta Arenas con la noticia del inicio de la Guerra Civil, por lo que al declararse leal al bando Constitucional, fue

apresado en nuestra ciudad, desde donde pudo huir a Montevideo, para retornar nuevamente a Chile para asumir como Jefe de Estado Mayor del Ejército Congresista.

Ascendido a Contraalmirante en 1899, la huelga de los trabajadores ferroviarios y los estibadores portuarios de Valparaíso de 1903 lo encuentra en el cargo de Gobernador Marítimo de dicha plaza. Frente a estos hechos, que habían derivado en la muerte de decenas de personas, el Presidente Riesco encargó al entonces Almirante Fernández el poner fin a la huelga de la manera en que solía hacerse a principios del Siglo XX, dándole una orden terminante y categórica: *"Almirante, disponga usted de la inmediata dispersión de esa gente, aun poniendo en práctica los procedimientos más violentos"*.



Huelga Marítima de Valparaíso. El Intendente habla desde el balcón a los huelguistas.

Fotografía mayo de 1903. Colección Archivo Fotográfico Museo Histórico Nacional.

Es en este momento histórico en que por segunda vez podemos ver el comportamiento heroico de Fernández Vial, y que marcaría su vida en los años siguientes.

Como digno discípulo de Prat, un hombre noble y con una profunda convicción social, el Almirante se negó a cumplir con las órdenes presidenciales, y obligó a las partes en conflicto a mediar para encontrar un acuerdo, con lo que logró acabar con la huelga de manera pacífica, y sin disparar un solo tiro. En su visión de humanista, las peticiones de los trabajadores eran justas, y no podían ser desoídas.

En ese entonces existía un humilde Club Deportivo que agrupaba a los trabajadores de la Maestranza de los Ferrocarriles del Estado de Concepción: El Club Deportivo "Ferroviario Internacional".

Sabedores sus miembros de la actuación del Almirante y de su profundo compromiso social (quien precisamente fue sancionado por sus superiores por su actuar en la huelga, siendo relevado de sus funciones como Gobernador Marítimo de Valparaíso, y enviado a Talcahuano donde incluso habría estado en prisión algunos días), decidieron en junio del mismo año cambiar definitivamente su nombre, pasando a llamarse "Club Deportivo Arturo Fernández Vial", como un homenaje de los trabajadores a quien nuevamente aparecía frente a sus ojos en condición de héroe.



No obstante el cariño popular de que gozaba el Almirante Fernández por estos hechos, y por su calidad de sobreviviente de Iquique, el mismo año 1903 la Armada le expidió una orden de "retiro temporal" del servicio por su "simpatía con los trabajadores", otorgándole su retiro definitivo en 1916.

Pasó a sufrir de esta manera una verdadera damnatio memoriae, pues fue prácticamente relegado al olvido.

Tanto es así, que incluso nuestro Hermano Jorge Inostroza en su obra "Adiós al Séptimo de línea" no menciona la actuación del guardiamarina Fernández al relatar el Combate Naval de Iquique, a pesar de lo trascendente de su proceder, manteniendo en alto el emblema patrio.

Hemos debido esperar el relato del testigo Eloy Caviedez quien señala sobre la gesta de los guardiamarinas Arturo Fernández Vial y Vicente Zegers "...severo, adusto, amenazante, resuelto, y Zegers por el otro, lloroso, suplicante, enternecido, pero ambos cuál más heroico y más firme, sosteniendo con sus juveniles manos las drizas de

las dos banderas izadas en el pico de mesana para impedir que un accidente cualquiera las bajase en aquellos terribles instantes". En Adiós al Séptimo de línea, en cambio, solo se indica su nombre dentro de los sobrevivientes, sin ninguna mención a su heroico actuar.



Eloy Caviezed, corresponsal de guerra, y Vicente Zegers.



Retrato Fernández Vial en el Combate Naval de Iquique armada.cl

Más, aun sufriendo el destino de los héroes - muchas veces pagados por la ingratitud - el Almirante Fernández se mantuvo fiel a sus principios y a las enseñanzas de Prat.

LEGADO SOCIAL

Quizás en esas conversaciones al caer la tarde sobre la cubierta de la Esmeralda, el guardiamarina Fernández escuchó de su propio Comandante las historias sobre las extensas jornadas que dedicó como "profesor de fortuna" enseñando a leer a los analfabetos.

Digno continuador de la conciencia y compromiso social de Prat, habiéndolo demostrado con claridad en 1903, el Almirante Fernández siguió con su preocupación por las clases más desfavorecidas.

Así, pudo observar que los obreros sufrían de dos condiciones que los condenaban a seguir en la miseria: El analfabetismo y el consumo de alcohol, por lo que dedicó su vida a la creación de 14 escuelas vespertinas para enseñarles a leer, y a la Acción Cívica y contra el Alcoholismo.

Amigo de Gabriela Mistral, ésta le llamaba cariñosamente "el desombrerado", pues Fernández Vial gustaba de caminar sin sombrero por la calle a diferencia del resto de los hombres "de buena sociedad" de la época. Había en él un espíritu rebelde, que se sentía más a gusto con sus obreros y artistas que en los lujosos salones.



Transcurrido un año después de su muerte, en diciembre de 1932 desde Buenos Aires, Gabriela Mistral en sus - obras selectas volumen IV - Hombres según el espíritu: El Almirante Fernández Vial, lo recuerda de la siguiente manera:

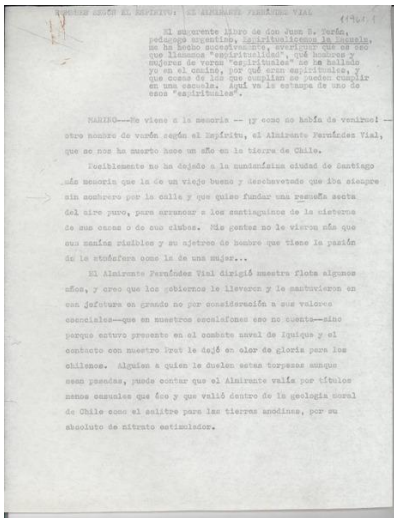
El sugerente libro de don Juan B. Terán, pedagogo argentino, "Espiritualicemos la Escuela", me ha hecho sucesivamente averiguar qué es eso que llamamos "espiritualidad", qué hombres y mujeres de veras "espirituales" me he hallado yo en el camino, por qué eran espirituales y qué cosas de las que cumplían se pueden cumplir en una escuela. Aquí va la estampa de uno de esos "espirituales".

"MARINO. Me viene a la memoria - y cómo no había de venirme! - otro nombre de varón según el espíritu, el Almirante Fernández Vial, que se nos ha muerto hace un año en la tierra de Chile.

Posiblemente no ha dejado a la mundanísima ciudad de Santiago más memoria que la de un viejo bueno y deschavetado que iba siempre sin

sombrero por la calle y que quiso fundar una risueña secta del aire puro, para arrancar a los santiaguinos de la cisterna de sus casas o de sus clubes. Mis gentes no le vieron más que sus manías risibles y su ajeteo de hombre que tiene la pasión de la atmósfera como la de una mujer....

El Almirante Fernández Vial dirigió nuestra flota algunos años, y creo que los gobiernos le llevaron y le mantuvieron en esa jefatura en grande, no por consideración a sus valores esenciales - que en nuestros escalafones eso no cuenta - sino porque estuvo presente en el combate naval de Iquique, y el contacto con nuestro Prat le dejó un olor de gloria para los chilenos. Alguien a quien le duelen estas torpezas, aunque sean pasadas, puede contar que el Almirante valía por títulos menos casuales que ese y que valió, dentro de la geología moral de Chile, como el salitre para las tierras andinas, por su absoluto de nitrato y estimulador."



Facsimil del texto transcrito
Bibliotecanacionaldigital.gob.cl

Hasta el día de su muerte se mantuvo ligado al Club que llevaba su nombre, agradecido del afecto y el reconocimiento que los obreros tenían de su persona y hasta el día de hoy generaciones de vialinos escuchan la historia de este héroe de Iquique y defensor de los desposeídos. El otro Arturo... Su Arturo.

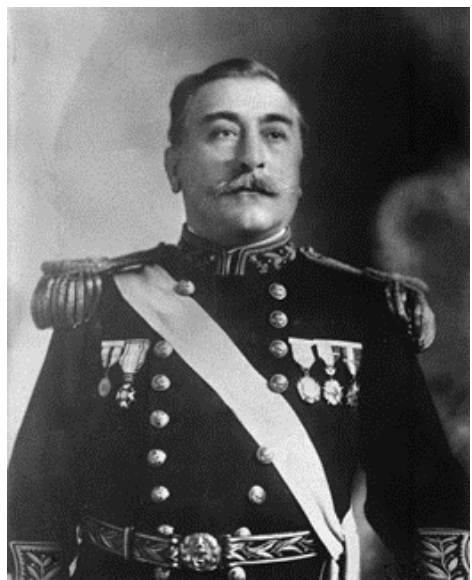


Arturo Fernández Vial (junto al balón), en una de los casi únicos registros en compañía del club nombrado en su honor.

Los restos de don Arturo Fernández Vial reposan en la Cripta de los Héroes de Iquique, en Valparaíso.



Tumba del contralmirante Arturo Fernández Vial armada.cl



21 DE MAYO DE 1879

Otras miradas



Hno. Raúl ZORRO PLATEADO
Balbontín
Rol N° 1766
Nao Arica

Es la intención de este trazado de rumbo narrar acontecimientos ocurridos antes, durante y después de aquel 21 de mayo de 1879. Relatos que en su mayoría describen tales hechos presenciados desde tierra.

Con las disculpas pedidas a los autores por la síntesis o extracción parcial que se hace de sus obras en este trabajo, me siento con la libertad de contarles, sin apego a una cronología, episodios que explican el entorno que envolvió al heroico encuentro de naves enemigas en la bahía de Iquique, ocurrido el 21 de mayo de 1879.

El destino de la guerra dependía del control del mar. Iquique, primer puerto mayor peruano viniendo del sur, y centro principal de depósito para embarque de guano y salitre de Tarapacá, era una zona estratégica a disputarse, por lo que a inicio de la guerra la escuadra chilena arribó al puerto de Iquique con el propósito de bloquearlo y así destruir todos los elementos de cargamento de guano y salitre en Tarapacá afectando la generación de recursos fiscales peruanos necesarios en el esfuerzo de la guerra e impedir su fortificación, con el fin de conquistar el control del mar mediante la destrucción, neutralización o captura de la escuadra peruana, y apoyar el avance de las tropas chilenas en Tarapacá.



El ciudadano español radicado en Iquique, don Jaime Puig y Verdagner, testigo ocular de los hechos, relata esos momentos: *“El día 5 de aquel mes de abril, en lo más activo de los trabajos de*

fortificación, apareció por el lado sur la escuadra chilena, causando aquella inesperada visión, un asombro y una confusión indescriptible. Un bote, bajado de uno de los barcos, trayendo unos marineros y un oficial, atracó en el muelle. El gallardo oficial subió por fin, y con paso seguro, comenzó a andar con mucho donaire dirigiéndose resueltamente hacia nosotros, y estaba de Dios, como diría un fatalista, que las primeras palabras de aquel bizarro marino al pisar tierra peruana habían de ser dirigidas al que esto cuenta, ¿“tenga la bondad de indicarme adonde se halla la prefectura?”. Correspondí con una atenta genuflexión y amable sonrisa: *«Ahí la tiene Ud., señor».* *Se despidió agradeciendo cortésmente la indicación y siguió avanzando con movimiento marcial. Aquel marino a quien se había confiado tan arriesgada y delicada misión era Arturo Prat, el oficial que venía a notificar el bloqueo, solo y sin más compañía que su sable de marino, pasando luego por entre medio de una multitud enemiga, pero muda, grave y circumspecta.*

Arturo Prat se hallaba ya conferenciando con el Prefecto, y la muchedumbre se había aglomerado frente a la puerta esperando noticias con ansiedad delirante. Una hora después, a eso de las cuatro, se publicaba por bando que desde aquel momento la plaza de Iquique quedaba bloqueada; que se concedían veinticuatro horas para que el vecindario indefenso desocupara la ciudad; y que toda contravención sería castigada a cañonazos”.

Posteriormente, el gobierno chileno decide atacar el puerto del Callao. Para tal efecto, la escuadra chilena zarpó desde Iquique el viernes 16 de mayo en una expedición al Callao con todos los buques disponibles, dejando el bloqueo de Iquique a cargo de los buques más antiguos de la escuadra chilena, la corbeta Esmeralda al mando de Arturo Prat, la goleta Covadonga al mando de Carlos Condell y el transporte Lamar. Debido a su mayor antigüedad, Prat quedó como jefe del bloqueo.

Para defender a las localidades peruanas del ataque chileno, la escuadra peruana zarpó el mismo 16 de mayo desde El Callao hacia Arica llevando a bordo al presidente Mariano Ignacio Prado en la nave insignia Oroya. Ambas escuadras se cruzaron en alta mar sin avistarse.

En Mollendo, el presidente peruano Prado se enteró de que el grueso de la escuadra chilena se había retirado.

En Arica se enteró que habían dejado a las naves Covadonga, Esmeralda y un transporte a cargo del bloqueo de Iquique, por lo que el presidente Prado decidió que el Huáscar y la Independencia navegaran hasta Iquique a romper el bloqueo, capturando o destruyendo a los buques chilenos.

Entre tanto el presidente de Bolivia, el general Hilarión Daza, quien había llegado con sus tropas a la ciudad de Tacna el 30 de abril, llega a Arica el 20 de mayo y aborda el barco Oroya para encontrarse con el presidente peruano.



Presidentes de la Guerra del Pacífico: Anibal Pinto, de Chile, Hilarión Daza, de Bolivia, y Mariano Prado, de Perú

El prefecto de Arica ofrece esa noche una recepción a los presidentes, y a la una de la mañana del 21 de mayo, el general Prado acompaña al general Daza a los cuarteles que habían sido preparados en el edificio de la Aduana. Mientras tanto en Iquique sucedía lo que es por todos conocido: La inmolación de un oficial de la Armada de Chile junto a su tripulación en aras de cumplir con sus deberes hasta el último aliento de sus vidas en defensa de su patria, y la destreza y audacia de otro oficial que con un barco de madera dejaba al Perú sin el mayor acorazado de su flota.

Ese mismo día, en el puerto de Arica, los presidentes de Perú y Bolivia vivían los acontecimientos de la manera que es relatada por el historiador francés Claude Michel Cluny, quien transcribe una recopilación de Roberto Querejazu Calvo:

“A las tres de la tarde llegó un bote de Iquique con la noticia de que se había tenido un gran triunfo sobre los barcos chilenos. El Huáscar había hundido a la fragata Esmeralda y el Independencia estaba en persecución de la cañonera Covadonga.

Cundió un entusiasmo indescriptible. Se retransmitió la información a Lima y La Paz.

Esa noche, cuando los presidentes discutían la manera de iniciar la campaña terrestre, llegó otro bote. Todos creyeron que venía a avisar del fracaso de la Covadonga. La alegría que había estado rebozando en todos los corazones se tornó en amargura. ¡El perdido era el Independencia!”.

El ciudadano español sr. Jaime Puig y Verdagner continúa relatando lo acontecido en Iquique:

“Amaneció por fin, la triste mañana del día 22, con mucha neblina en los altos cerros. Al lubricar del crepúsculo, bajé del duro lecho, pero como aún no clareaba bien, esperé que fueran las seis, hora en que salí camino de la ciudad.



Llegué al depósito mortuario, donde encontré a don Eduardo Llanos, asturiano de tomo, y al magnífico don Benigno Posada. Luego fueron llegando otros amigos. Los ataúdes se hallaban en ringlera espeluznante, la velada había sido muy lúgubre, a juzgar por las caras de los que ahí habían amanecido. A las siete ya estaba todo arreglado, y nos habíamos reunido los citados, diez o doce, más o menos. Por fin, nos pusimos en marcha procesional, en buen orden saliendo del callejón de la aduana, y bien pronto entramos en la calle de Tarapacá, por la cual desfilamos, muy contritos y silenciosos. Adelante marchaban llevados en hombros los ataúdes de Arturo Prat y de Ignacio Serrano y dos o tres más, cuyos

yacentes no recuerdo bien, si bien creo que uno de ellos era el del bravo sargento Aldea. Así fueron llevados hasta la calle de Tacna, donde fueron posados en unas carretas dispuestas de antemano. Presidían el duelo don Eduardo Llanos y don Benigno Posada, gallego de mucha distinción este último, detrás seguíamos todos los demás, españoles todos, graves y silenciosos.

Nuestro cortejo severo y congruente, infundía en verdad mucho respeto a juzgar por el gesto y compostura de la cuadra del vecindario que se agolpaban en las aceras, para vernos pasar con aquellas preciosas cargas.

El duelo hizo alto un instante a causa de un ligero incidente en el camino, y en tanto tornó a sonar el armonio de la casa del austriaco, acompañado de canto diatónico, cuyas voces dulces y leves dejaron oír en una especie semejante a una plegaria conmovedora que derramó sobre nuestras almas un mundo de tristezas. Luego, supe que las hijas del austriaco eran nacidas en La Serena, que eran huérfanas de madre, y que, al paso de los chilenos muertos por la patria, habían entonado aquellas plegarias, en nombre de su patria también.

Por fin llegamos a aquella desolada mansión de la muerte, el cementerio más triste del mundo, sin cipreses, sin flores, sin verdor, todo árido, todo polvoriento. Los vehículos hicieron alto, y los ataúdes fueron bajados simultáneamente y llevados nuevamente en brazos hacia el interior de la sagrada mansión, donde iban a descansar aquellos cuerpos de héroes, Por fin, hicimos alto por grupos, frente a cada hoyo caniculada, en que debíamos de sepultar a nuestros muertos, las cuales habían sido cavadas dos horas antes. A mí me tocó el grupo que enterraba al valiente Serrano. El señor don Eduardo Llanos, se descubrió reverente y pronunció una conmovedora oración discurriendo sobre aquel acto y aquel deber cumplido, con sencilla y sentida elocuencia. Depositado ya en el fondo de la negra fosa arrojé, el primero, un puñado de tierra. Luego me acerqué al ataúd de Arturo Prat que aún tenían abierto, y pude contemplar una vez más, al ilustre muerto de la plataforma de la víspera. Aquella faz de nazareno lívida como la amarillenta cera de un velón, de cerrada barba ostentaba una gloriosa profunda herida.

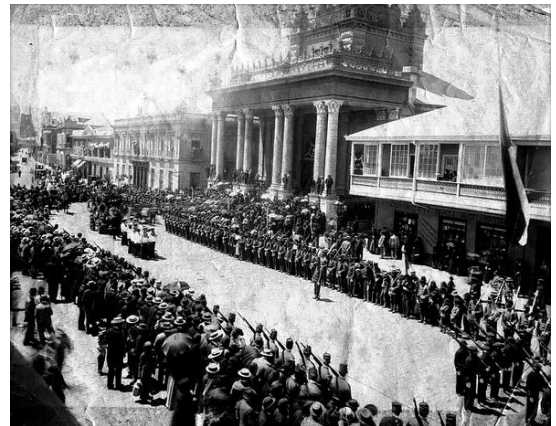
Todos contemplábamos poseídos de esa admiración heroica. Luego, sobre aquellas sepulturas, se clavaron unas improvisadas cruces, formadas con tablas de cajones vacíos, y en ellas inscribimos también, provisionalmente, las leyendas correspondientes. Con un pote de tinta de anilina negra y un pincel de cerda me tocó en suerte paleografiar, esta lacónica inscripción: ARTURO PRAT Mayo 21 de 1879.”

Cuesta mucho esfuerzo abstraerse de esos históricos hechos para reflexionar en estos momentos, después de 140 años, acerca del deber cumplido por un puñado de compatriotas que nos dejó como herencia la defensa de la Patria hasta la entrega desinteresada de la vida, a quienes saludamos y agradecemos desde la cubierta de nuestra Nao pirata.

A la cuadra de Arica, mayo de 2021.

Raúl “Zorro Plateado” Balbontín
Rol N° 1766

TRAZADO DE RUMBO EN ZAFARRANCHO EN HONOR A LAS GLORIAS NAVALES DE CHILE



Funeral de Arturo Prat saliendo de Iglesia Espíritu Santo en Condell hacia la Pza. Sotomayor año 1888, Valparaíso.

LA ESMERALDA A TRAVÉS DE LA HISTORIA



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

La Esmeralda del Capitán Arturo Prat Chacón fue la segunda de seis buques que se han llamado Esmeralda

Efectivamente la vieja corbeta Esmeralda que a partir del 21 de mayo de 1879, es conocida como la Esmeralda de Prat, fue el segundo buque de la Armada chilena en llevar ese nombre, pues el primero fue un buque a vela del tiempo de la Independencia.

Primera Fragata Esmeralda

Esta era una fragata española de 44 cañones que fue capturada por Lord Cochrane en un audaz salto nocturno en el Callao el 5 de noviembre de 1820 y fue rebautizada Valdivia . Este buque participó en las operaciones del Almirante Lord Cochrane en el Pacífico y finalmente fue reducida a pontón y varada en Valparaíso y su estructura utilizada como muelle. Aún pueden verse parte de sus restos en el museo de sitio en la plaza Sotomayor.



Fragata Esmeralda
Foto: es.Wikipedia.org

Segunda Corbeta Esmeralda

Este navío de guerra es la más famosa de todas y asociada al heroísmo de Prat y sus marinos.

Este navío fue comprado por la Armada y construido especialmente para Chile en Inglaterra. Fue botada al agua y bautizada "Esmeralda" el 18 de septiembre de 1855 en recuerdo de la fragata capturada por Lord Cochrane y llegó a Valparaíso en septiembre de 1856.



Corbeta Esmeralda
armada.cl

Desplazaba 800 toneladas y su armamento original era de 20 cañones Withworth de 32 libras. Poseía una hélice retráctil que permitía la navegación a vela.

El conflicto con España en 1865 sorprende a la Esmeralda en carena en Valparaíso, logrando zarpar y eludir a los buques españoles. Posteriormente en el combate de Papudo el 26 de noviembre de 1865, captura a la Goleta española Covadonga.

En 1867 se le cambiaron las calderas y en 1968 se le cambió su artillería, reemplazándose 16 de sus 20 cañones lisos de 32 libras por 8 de 40 libras rayados, con lo que el buque quedó con 12 cañones.

En 1869 la corbeta, junto a la O Higgins, trae desde Perú los restos de Bernardo O Higgins. Desde 1871 la Escuela Naval funcionó a bordo de este navío.

El 24 de mayo de 1875, estando con mucha fiebre, Arturo Prat se levantó de su lecho de enfermo y logra salvarla en un temporal, llegando al buque a nado.

En la GDP en Iquique estaba al mando del comandante Thompson, que la había preparado para un abordaje, pero al irse la flota a la expedición al Callo, Thompson fue trasbordado a otro buque y Prat destinado al mando de la Esmeralda. En esos cambios, se trasbordó la totalidad de su tripulación entrenada y su nueva tripulación la conformaron los más jóvenes marinos de toda la flota, sin experiencia, y Prat al marcharse los buques solo tuvo una semana para entrenarlos hasta el 21 de mayo en el Combate de Iquique, donde enfrentará al monitor acorazado Huascar y se hundirá con su bandera al tope a las 12:10 hrs, tras el tercer espalonazo del Huascar y sin rendirse inmortalizándose en las aguas de Iquique.

Tercera Crucero protegido Esmeralda

Este fue construido en Inglaterra y llegó a Chile en octubre de 1884. En abril de 1885 se le encomendó su primera misión y es enviado a Panamá provincia colombiana para restablecer el equilibrio ante una posible invasión estadounidense y luego a Ecuador para dar tranquilidad a su población envuelta en revueltas y donde se temía una intervención estadounidense.



Se trataba de un buque de 2.950 toneladas y una tripulación de 300 hombres y 2 grandes cañones de 254 mm, seis de 152 mm, dos de 76 mm, cinco de 37 mm y tres tubos lanzatorpedos. Era un buque pionero en el mundo en ese momento.

En la Guerra civil de 1881 tomó parte en el bando rebelde en varias acciones. Finalmente, en 1894 el gobierno chileno recibió una generosa oferta de 220 mil libras, el doble de su costo original y fue vendido a Ecuador, pero era un ardid para

revenderlo al Japón donde fue rebautizado Idzumi, aunque no alcanzó a tomar parte en las acciones decisivas de la guerra Sino-japonesa (1894-95).

Cuarta Crucero Protegido Esmeralda

Buque construido en Inglaterra desplazaba 7.020 toneladas y con 23,5 nudos era el buque más veloz de su época. Tenía un blindaje de 152 mm.

Su armamento consistía en cañones Whitworth con dos de 203 mm, dieciséis de 152 mm, ocho de 13 libras, diez de 6 libras y cuatro ametralladoras y tres tubos lanzatorpedos. Fue lanzado al agua en junio de 1896.



Integró las escuadrillas contra la crisis con Argentina. Llegó a ser considerado uno de los cruceros más poderosos del mundo en su momento. En 1907 fue enviado a Iquique, en ocasión de la huelga minera resultó con la célebre matanza en la Escuela Domingo Santa María.

Al comenzar la Primera Guerra Mundial es enviado al norte a labores de vigilancia. El 20 de marzo de 1915, arribó a bahía Cumberland junto al crucero Zenteno para traer y escoltar a los naufragos del crucero alemán Dresden que fue auto hundido por sus tripulantes en un combate con tres cruceros británicos. En 1920 participó en el Cuarto Centenario del Estrecho de Magallanes. Fue dado de baja en 1930 y su casco vendido en 1933.

Quinta Fragata Esmeralda

Este tipo de buques fue uno de las unidades ligeras

de mayor producción durante la Segunda Guerra Mundial y concebidas como escoltas de convoyes.



Fue construida en Canadá en 1944 y Chile adquirió tres fragatas y tres corbetas a buen precio entre los buques que habían participado en el bando aliado.

Fueron adquiridos el 1 de enero de 1946 y llegaron a Arica el 25 de junio de 1946. Perteneció a la Clase River y la Esmeralda fue ex HMCS Glace Bay. Tenía un desplazamiento de 2.216 toneladas y su velocidad era 20 nudos con una tripulación de 140 hombres.

Su armamento fue montado en Chile y consistía en un cañón de 102 mm, dos ametralladoras antiaéreas de 40 mm y cuatro de 20 mm y dos deslizadores de cargas de profundidad.

Participó de muchas operaciones. Fue dado de baja en 1987 y hundida como blanco en ejercicios navales.

Sexta Bergantín-Goleta Esmeralda

Este buque fue adquirido a España, cuya Armada planeaba reemplazar al Juan Sebastian Elcano en 1946, pero un incendio en el astillero hizo que el casco de buque que se llamaría "Juan de Austria" quedara sin terminar y en semi abandono.

Más tarde la Armada chilena, aprovechando una deuda del gobierno español, se interesó en adquirirlo, logrando un precio más conveniente.

El 12 de mayo de 1953 fue botado en los astilleros de Cádiz y se entrega al gobierno chileno el 16 de junio de 1954.

Recala en Valparaíso 01 de septiembre de ese mismo año.



Durante varias décadas, el buque escuela Esmeralda ha recorrido los mares del mundo y cientos de jóvenes marinos de diferentes generaciones han aprendido a ser marinos a bordo de su cubierta.

Muchos lazos de amistad se han renovado a bordo de esta nave y uno de ellos fue en 1955 con Japón después de 34 años. Solo al año 2000, había recalado en más de 470 puertos del mundo, había cruzado 25 veces el Canal de Panamá y ha participado en decenas de regatas internacionales y es un buque en plena actividad en la Armada nacional y por su belleza se le conoce como "Dama Blanca".



Como Capitán General de la Hermandad de la Costa, el Hermano Fundador N° 4, Miguel Romero Ramirez, firmó el Acta Solemne a bordo del B.E. Esmeralda en la ciudad de Nueva York, en la Operación Velas, que conmemoró el Centenario de la Estatua de la Libertad, en 1986.

José Luis "Architeuthis" Brito Montero
Nao San Antonio de la Hermandad de la Costa de Chile
Museo de Historia Natural e Histórico de San Antonio.

PROTECCIÓN DE NUESTRO MAR

Área marina costera protegida de múltiples usos: “Seno Almirantazgo”

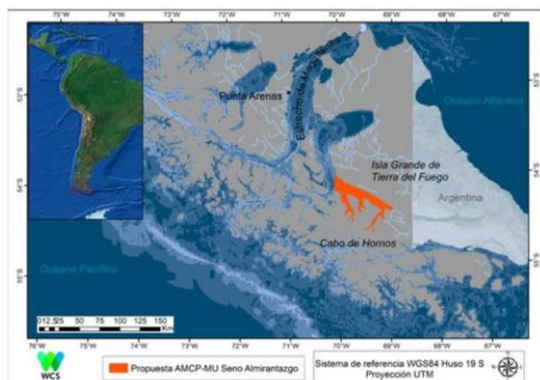


Hno. Juan Luis ARGOS Orellana
Rol 2968
Nao Santiago

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.

Continuando con la serie sobre protección de nuestro mar, presentamos a continuación la primera área marina protegida de esta serie con una ficha con información detallada, fotos, Y objetivos de conservación del área.

SENO ALMIRANTAZGO



Se trata de una Área Marino Costera Protegida de Múltiples Usos (AMCP-MU), establecida mediante decreto N° 11, de 28 de febrero de 2018, del Ministerio de Medio Ambiente, publicado en el diario oficial de fecha 20 de julio de 2018.

Se ubica en la Región XII, de Magallanes y Antártica Chilena, y contempla una superficie protegida de 724 km²., esto es, 72.400 Hectáreas.

OBJETIVOS DE CONSERVACIÓN

- Proteger los hábitats alimenticios, reproductivos y de descanso de la **foca leopardo, el elefante marino del sur y el albatros de ceja negra.**
- Proteger los bosques de huiro.
- Proteger los hábitats proglaciales-marinos de las bahías Parry, Ainsworth y Brookes.
- Establecer medidas de conservación de los **bancos naturales de ostión del sur** de los fiordos Parry y Ainsworth, que permitan generar oportunidades de desarrollo sustentable para los distintos usuarios del Seno Almirantazgo.
- **Bosques de huiro** por su rol de ingeniero ecosistémico.
- **Conservar procesos ecológicos y culturales del área**, sitios de ocupación y tránsito prehistóricos e históricos del ser humano.



Algunos objetos de conservación del área: De izquierda a derecha: Hábitats proglaciales-marinos; Albatroz de ceja negra y centollón.

CARACTERÍSTICAS

El Seno Almirantazgo es un gran fiordo, de 80 kilómetros de largo, que se ubica en la costa sudoccidental de la Isla Grande de Tierra del Fuego, en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

Su entrada está definida entre la Punta Carukinca y el Cabo Rowlett, frente al Canal Whiteside.

Al fondo del mismo se ubica Caleta María y Bahía Jackson, donde desemboca el breve y caudaloso Río Azopardo. Al interior de este gran ecosistema marino se encuentra un conjunto de islas e islotes de propiedad fiscal, que constituyen hábitats importantes para la biodiversidad costera y marina y representan hitos del desarrollo cultural de la región. Entre ellos destacan los islotes Carukinca, Corkhill y Albatros, y la Isla Tres Mogotes.



Foto de uno de los sitios de nidificación de aves en Seno Almirantazgo.

Las bahías Brookes, Ainsworth y Parry, ubicadas al sur, forman junto al Seno un sistema ecológico y oceanográfico integrado.



Vista panorámica del Seno Almirantazgo. Foto tomada hacia la Isla Tres Mogotes y al fondo Bahía Parry.

Sobre la costa sur también se extienden los Parques Nacionales Alberto de Agostini y Yendegaia, administrados por la Corporación Nacional Forestal. La costa norte del Seno forma parte del Parque Karukinka, propiedad de Wildlife Conservation Society (WCS), y del Bien Nacional Protegido Lote N°7 Río Paralelo, autodestinado por el Ministerio de Bienes Nacionales para fines de conservación.



Equipo de WCS levantando la información en terreno que sería utilizada posteriormente para justificar la creación de un área protegida.



Turistas visitando un ventisquero en Bahía Parry. Archivo WCS.



Turistas avistando una foca leopardo en Bahía Parry. Archivo WCS.

KUINI ANALOLA

El rescate de la navegación ancestral, en Quintero



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

Mitos y leyendas narraban acerca de la heroica migración de los navegantes polinesios hacia lo largo y ancho de la actual Polinesia. Pero el conocimiento de los métodos y tradiciones de navegación se habían perdido en gran medida después de la colonización por los europeos.

Investigadores como Thor Heyerdahl y otros, realizaron espectaculares viajes a comienzos del siglo XX para comprobar sus teorías de las migraciones entre las islas de la polinesia y desde el continente. Le siguieron los pasos varios polinesios y la primera embarcación en revivir estos viajes fueron el Hokule'a de Hawai'i en el año 1970, que luego inspiró a varios más, creando la Sociedad de Navegantes Polinesios.

Lynn Rapu Tuki, el gestor

Es el Fundador de la Fundación Au Tupuna junto a su esposa tahitiana Maima, con el objeto de construir una embarcación ancestral polinésica o vaka taurua Rapa Nui, y establecer una Academia de Navegación Polinésica para preservar y difundir entre los jóvenes rapanuis esta tradición ancestral; nos relata Lynn – “En 1985, cuando tenía 16 años, junto a Kio Teao, David Teao y Alberto Ika, planeamos la idea de construir una embarcación ancestral, como la que usaron nuestros antepasados; luego de que los primos Teao vieran este tipo de catamarán en un viaje a Tahití. Entonces en la isla no habían materiales ni árboles para hacerlo, y traer materiales desde el continente era y sigue siendo muy caro”.



Lynn también es Director y fundador de la agrupación de danzas y canto polinésico Kari Kari, conocido a nivel nacional e internacional.

Suspensión del sueño de construir una Vaka Taurua

Tras muchos años suspendido el proyecto de construcción por diversos motivos, entre ellos el económico, este se reflató el año 2012 cuando Lynn Rapu se desempeñó como Embajador Cultural de Rapa Nui en Tahiti, donde pudo conocer de cerca las cofradías de navegación como las de Tonga y Samoa, logrando un contacto formal con Hawai y su universidad, obteniendo becas de estudio para las futuras tripulaciones.

Desafío para la construcción

Lynn junto a su esposa Maima tocaron muchas puertas en Isla de Pascua, como en Tahiti y en Santiago en busca de recursos económicos para desarrollar este proyecto, comentaba Lynn, la respuesta siempre era “Veremos, ya veremos”. Continúa, “con el esfuerzo mío y el de Maima más las oraciones de mi madre Analola Tuki Teave, iniciamos esta misión con recursos propios y con el apoyo de nuestros tupunas “(ancestros).

Elección del astillero a construir

Por la ausencia de árboles en la isla y el alto valor de los materiales, decidimos viajar a la Isla de Chiloé, a Quellón, se encontró con su amigo Nelson Henríquez, conocedor de su sueño para recuperar las artes de la navegación ancestral, los llevó hasta unos carpinteros de ribera, los llevó hasta unos carpinteros de ribera, los astilleros chilotes. Entre todas las maderas disponibles dice Lynn, elegimos el Ciprés de las Guaitecas, su madera es imputrecible, no se pudre, puede durar más de 100 años bajo el agua. Es muy usada para la construcción de embarcaciones. Las comunidades canoeras Yaganes construían sus lanzas de caza con esta madera. Nos quedamos a construir el catamarán ancestral en el astillero Quiliente para cumplir el sueño del pueblo rapanui de volver a navegar con el viento y guiándose por las estrellas.

Tiempo de construcción

Duró un año y tres meses, mientras, se entrenaba la tripulación. La Vaka Taurua (catamarán) tiene las siguientes características técnicas: 16 mts. de eslora (largo), 5 mts. de manga (ancho), 1,45 mts. de puntal, desde la quilla a la cubierta, tiene una pequeña cocina, baño (adaptado a la modernidad) y camarotes bajo cubierta.

La nave es impulsada por propulsión a vela y remos, velas aportadas por el alemán Martin Schulze. Y se instaló un pequeño motor de apoyo para ingresar y salir de las bahías. Cuenta con un solo mástil. Fue botado al mar el día 30 de Noviembre del 2018 en el sector de Hito Cero de Quellón.



Otros financiamientos

Desde la botada al mar se comenzó a recibir fondos de apoyo de Conadi y ayuda logística de la Municipalidad de Isla de Pascua, de la Comunidad Mau Henua, del apoyo del Ministerio de las Culturas y las Artes y aportes de varios particulares.

El día 14 de Febrero del 2019, el Vaka Taurua bautizado por Lynn, Kuini Analola (Reina Analola) nombre en homenaje a su madre, es despedida desde Quellón con tradicionales rituales ancestrales rapanuis, zarpando proa al norte el día 16 de Febrero.



En navegación costera, recalando en Calbuco, Ancud, Queule, Valdivia, Lebu, Talcahuano y en Valparaíso,

siempre con el apoyo de la Armada de Chile. Recaló el día 6 de Marzo en el puerto de Valparaíso.

Tripulación del Kuini Analola

“Fuimos 9 tripulantes, siete rapanuis y dos continentales, piloto de avión, Claudio Ramírez y el Capitán Zapata más Hoko, Benjamín, Vamiti, Serafina, Horbi y Hopo, de una gran experiencia en navegación en embarcaciones ancestrales, participó en la travesía del Mata Rangi II del expedicionario español Kitín Muñoz, que navegó por el Pacífico hacia la Polinesia, gran cantante y guitarrista rapanui.

Hoko Ika Melin fue el primer Capitán; luego se incorporó como Capitán Raúl Zapata con quién se realizó la travesía Valparaíso a Isla de Pascua.

Viaje del Kuini Analola a Quintero

La empresa Asimar, por intermedio de su representante don Mario Carabelli, uno de los patrocinadores de esta bella aventura ancestral, invita a navegar desde Valparaíso a Quintero a Lynn Rapu Tuki y su mágica nave.



Recaló en la Bahía de Quintero el Viernes 15 de Marzo del 2019 al mediodía, abarloándose al muelle de Asimar. Venía escoltada por embarcaciones de la Armada de Chile.

Por la tarde se realizó una bienvenida a la tripulación por parte del Capitán de Puerto de Quintero Mario Besoain, acompañado por representantes del municipio como la Sra. Concejal Ana Cartes, la Sra. Cruz Carvajal, la Hermandad de la Costa de Chile, representada

por el Capitán de la Nao Quintero Fernando “Sea Wolf” Gaete, del Rotary Club de Quintero representado por el Sr. Eduardo Vegas e invitados del mundo de la cultura de Quintero.

Los tripulantes agradecieron el recibimiento con canciones y bailes rapanuis.

Reconocimiento de la Nao Quintero

La Nao Quintero, representada por su Capitán Fernando “Sea Wolf” Gaete hace entrega al Capitán de la Kuini Analola, Lynn Rapu de un Diploma de Honor en reconocimiento a la gran vocación de navegantes del pueblo rapanui en esta valiente empresa próxima a cumplir con la navegación a vela y guiado por las estrellas, que unirá el puerto de Valparaíso a Rapa Nui (Isla de Pascua).



Recepción de Camaradería a la tripulación

Luego de la bienvenida en el muelle de Asimar, la tripulación es invitada a su guarida personal por el Hno. de la Costa Roberto “Sea Horse” Monardes, como aprecio de una antigua amistad con Lynn, a disfrutar frugalmente de frutos del mar, mariscos y pescados a la parrilla, acompañado de cantos y música rapanui, con ukeles, guitarras y bombo, compartiendo una linda velada.



Zarpe desde Quintero a Valparaíso

El Capitán Lynn Rapu, me cita como invitado a navegar en el Kuini Analola, a las 07.30 hrs del día Sábado 16 de Marzo para iniciar el zarpe temprano, dada las condiciones de viento imperantes. Iniciamos zarpe a las 09.00 hrs desde la Bahía de Quintero con mar calma acompañados de la Defender de la Capitanía de Quintero.

Recalando al puerto de Valparaíso a las 14.15 hrs., donde fuimos recibidos a la entrada del puerto por una Defender de la Capitanía de Puerto de Valparaíso, navegación sin novedad, con el alma henchida de orgullo de tener la oportunidad de navegar en esta insigne embarcación ancestral que más tarde cruzaría el Pacífico hasta la tierra del rey Hotu Matúa.



Zarpe desde Valparaíso a Rapa Nui, travesía soñada

Llegó el tan ansiado día, luego de dar cumplimiento a las exigencias por parte de la Autoridad Marítima para dar inicio a la navegación por el amplio océano Pacífico, para tener todos los elementos de seguridad que hagan un navegar seguro en las dos mil millas náuticas, que son tres mil seiscientos kilómetros de distancia. Los víveres suficientes para un mes. Con una tripulación preparada para navegar a vela y guiados por las estrellas, las mareas.

No utilizarán GPS ni ningún otro tipo de sistema de navegación, lo harán como sus ancestros más de mil años atrás. Es el Uno de Abril del 2019, y es despedida en el Muelle Prat por autoridades y bailes rapanuis.e invocaciones para que lleguen sin novedad estos valientes marinos polinésicos.



La travesía

Zarpan rumbo al norte con vientos favorables y con apoyo de la corriente de Humboldt, llegan a la cuadra de Antofagasta para comenzar a “caer” o bajar para dirigirse de norte a sur para tomar los vientos alisios que los guiarán hasta la isla, varios días pasaron en que el viento se les perdía, y quedaban casi a la deriva, observando el horizonte y ver a lo lejos una embarcación mayor pasar, mientras Hopo entonaba canciones tradicionales que cuentan de la travesía que hacían los tupunas (ancestros), mientras otros tripulantes pescaban o aseaban la embarcación.

La recalada a Rapa Nui, objetivo cumplido

Luego de 27 días de navegación lograron el objetivo trazado, con cuán alegría en el alma polinésica habían cumplido su cometido.



Había llegado la Vaka Taurua a su destino, aquella embarcación milenaria que está dibujada en la espalda de los moais y en el pecho de Lynn.

Pasada las 08.00 hrs de Rapa Nui, las 10.00 hrs. de Chile Continental recaló en la Playa de Anakena, tal como lo hizo el rey Hotu Matua hace más de mil años.

Fue recibida por el pueblo rapanui con un ritual tradicional isleño, la recibió también la Ministra de las Culturas y las Artes Consuelo Valdés. Y llegaron hasta la isla don Mario Carabelli y las representantes de la Ilustre Municipalidad de Quintero, la Concejal Ana Cartes y Maritza Verdejo.



Homenaje en aniversario de dos años

El 27 de Abril del 2021 se cumplieron dos años de esa tremenda travesía realizada por Lynn Rapu Tuki junto a su tripulación, que da cuenta de la perseverancia, dedicación y amor al mar, lo que permitió que esos 7 hombres y dos mujeres tripulantes sirvan de ejemplo como puente entre ambas culturas, polinésicas y continentales, especialmente a la juventud, señalando la ruta ancestral, enseñando y retomando las tradiciones culturales que se habían perdido en la isla. Y que guardan la puerta del misterio y capacidad humana de conseguir la unión del alma con la divinidad y los poderes de la naturaleza.



ANECDOTARIO DEL MAR AUSTRAL



Hno. Francisco ESCAFANDRA Vergara
Rol 905
Nao Coquimbo La Serena

Habiendo navegado y buceado, con distintos equipos y embarcaciones diversas, se me ocurrió relatar en forma de cuentos, algunos relatos vividos, o escuchados en setenta años de actividad marinera, a insinuación de colegas, parientes y amigos.

He seleccionado solo algunos, tratando de omitir nombres que pudieran afectar a alguien, o a algún lugar o Institución, que a veces no interpretan en buena forma nuestras intenciones.

Algún día, si tengo éxito con esta presentación, la puedo extender, siempre que la memoria me acompañe ya que son muchas las vivencias y anécdotas que en la memoria ya frágil de un anciano, pasan al olvido.

Las coloqué en forma desordenada, a medida que las recordaba, tratando de no ser latoso y de entusiasmar a nuestra gente joven en las actividades marítimas, ya sea profesionales o deportivas.

Quedo en deuda con Caleuchanos y Hermanos de la Costa, cuyas vivencias pienso también de relatar en un tiempo no lejano.

Gran parte de quienes aparecen en estos cuentos, navegan ya en los mares de la eternidad, y aunque no aparecen sus nombres y lugares, vayan mi recuerdo para ellos, esperando el día en que nos reuniremos a recordar las horas navegadas y buceadas.

Chile debe ser un país oceánico y quienes hemos tenido la suerte de recorrer nuestro litoral, tanto como buzos, pescadores, navegantes profesionales y deportivos, debemos promover nuestras actividades marineras, sobre todo entre la gente joven, mostrándoles el gran futuro que les espera en el mar.

Estos relatos los dedico a mi familia. Quienes por largos períodos no me tuvieron presente, al encontrarme en lugares lejanos, trabajando lejos de ellos.

Sobre todo a mi señora Carmen, que por largos períodos tuvo que desempeñarse como mamá y papá a la vez. Por suerte una sola vez estuve fuera una navidad, la fecha mas importante para una familia.

LA PINCOYA

No Buceo hoy! Gritó el buzo. Al zarpar vi a la Pincoya mirando al Norte, una desgracia puede suceder! Silencio en la chalupa, hasta que el tele murmuró "harto fuerte la chicha de manzana que toma este gallo." Vamos a perder el día por las visiones de este chilote.

Al final, al ver la cara de furia de los tripulantes, terminó cediendo y de muy mala gana dejó que lo equiparan y descendió raudo en una mar tranquila.

No bien llegó al fondo una enorme sombra le llegó desde lo alto y con horror vio a una gran Orca que lo observaba y se acercaba lentamente.



Por fortuna, había una grieta en la base de una gran roca, en la cual se refugió desesperado el buzo, arrastrándose hasta el fondo, desde donde observó con terror, un enorme ojo que lo vigilaba desde la entrada.

Pasaron los minutos y la bestia seguía en el lugar, mirando con curiosidad. El hombre aterrado, se

recordaba de las cacerías de lobos de estas pseudo ballenas, que los tiraban a lo alto, para jugar antes de devorarlos, entre los alaridos de sus pobres víctimas.

A la media hora el Cahuel se aburríó y se fue. Nuestro amigo subió, exigiendo regreso inmediato a la caleta, sin pronunciar palabra. No habló en tres días, solo para declarar que se dedicaría a la agricultura y publicar la venta de ocasión de un equipo de buzo de escafandra en buen estado.

EL HUASO

Fue en la década de los cincuenta, cuando los veleros tenían como único instrumento de navegación, un compás (brújula) y a lo mejor una vieja radio HF. A esto si se acompañaba un sextante, fabuloso.

Los meteos se elaboraban con las informaciones de aviones y buques, por lo cual en los lugares con escasa navegación, el informe era muy inexacto, apareciendo los temporales cuando menos se esperaban.

Eso le pasó a cuatro amigos (mi padre entre ellos) que fueron con mucho entusiasmo a buscar su nueva adquisición, a Valdivia, un queche de dos palos, muy marinero y bastante cómodo para la época. Uno de ellos, propietario de un fundo en la zona central, llevó un mozo para que los atendiera, un huasito de veinte años, que no conocía el mar.



Todo anduvo de maravillas, luego de probar en el Calle Calle la embarcación, trincaron para la mar, se aprovisionaron y zarparon entusiastas hacia Algarrobo, su puerto de destino.

A las pocas horas de navegación, la mar se engruesó, el viento roló a Norte, y en pocas horas se enfrentaron a un violento temporal, que tuvieron que correrlo con un tormentín y el pequeño motor auxiliar.

En cuanto al huasito, no quedó más remedio que amarrarlo al palo mayor, ante la posibilidad que las violentas olas que barrían la cubierta, se lo llevaran sin posibilidades de rescate.



El viento rifó velas y causó daños en toda la maniobra, arrastrándolos hacia el Sur varias docenas de millas, hasta que habiendo amainado un poco, les permitió volver hacia el Norte, y con gran dificultad regresar al Calle Calle y atracar en Valdivia, a descansar y reparar averías.

En cuanto al muchacho, que recién conocía la mar, lo soltaron de su incómoda posición y apenas algo recuperado del remojo y el mareo, al primer descuido saltó a tierra, perdiéndose a la carrera por las calles Valdivianas.



Un mes después y luego de haber sido encargado a todo el país, regresó a su casa en Curicó, aún medio trastornado por su primera travesía marinera, que supongo, sería la última.

LA ISLA DE LOS PALOS

Zarpamos de Panamá en un velero de cuarenta y cinco pies, luego de asegurarnos con la Capitanía de Puerto local, que nos esperaba buen tiempo.

Gran error de nuestra parte, de no asegurarnos cien por ciento del meteo , pues a la cuadra de Punta Mal paso, el nombre hizo honor al punto geográfico y se largó un ventarrón de miedo, que nos hizo, arriar vela y dejar el típico tormentín para mantener la embarcación en posición favorable.

Dos días estuvimos capeando, sin comer nada y tomando líquido a sorbos, tratando de pasar el temporal lo mejor posible y rogando que el pequeño motor japonés hiciera mérito a su nacionalidad, conocida por sus buenas marcas náuticas.

Llegó una calma chica, como suele suceder en esos casos, que nos sirvió para reponernos y reparar averías, descansando en el mar ecuatorial, que cuando está de humor, es una verdadera piscina.

De pronto vimos otro velero, atracado a una de las islas de troncos que se forman después de las tormentas en la zona, arrastrando de la selva al mar grandes cantidades de árboles, que arman verdaderas islas al garette.

Menos mal que nos habían advertido del peligro de esos islotes de madera, de lo que al parecer no sabían nada los tripulantes del velero en cuestión, turistas norteamericanos, que se acercaron y atracaron dispuestos a sacar buena fotos de ese fenómeno, logrando que en un instante los abordaran docenas de culebras, arañas, y monos, entre otras especies hambrientas, que no deseaban ni podían abandonarlos, causándoles un problema mayúsculo, ante el cual poco podíamos hacer, a riesgo de compartir el zoológico que llevaban a bordo, que para más remate era en gran parte venenoso.

EL FANTASMA

Juanito tenía un serio dilema. Estaba borracho y no se atrevía a llegar a la casa. Su señora se lo había advertido y por última vez. Que ni siquiera soñara con llegar en ese estado una vez mas.

Y la Guacolda no se andaba con cosas. Cuando se enojaba, se enojaba y acostumbrada a cortar leña todos los días, era muy arriesgado contradecirla y un garrotazo bien pegado no era algo como para dejar de considerar.

Bueno, era verano y la playa no se veía tan inhóspita como para no pasar una noche en ella, mientras la cura se marchaba. Y suerte, había un bote varado hacía algún tiempo, que aunque no era el dormitorio adecuado, alguna comodidad presentaba.

Bueno, pero algo no calculó nuestro amigo, que al fin era solo pescador de orilla, y nunca se había aventurado en la mar, ni de paseo, ni de pesca.

Era sicigia y la marea mayor que en otras circunstancias, lo que derivó en que la mar suavemente flotó el bote y se lo llevó hacia adentro, sin que Juanito se enterara lo más mínimo, en su apacible sueño de curadito.

Cuando despertó, el sol ya estaba alto, un suave viento del sur y la corriente lo transportaban lentamente hacia el Norte y la caleta casi ni se divisaba a lo lejos. Estaba rodeado de mar por todos lados y el susto que le provocó le llevó la resaca de un viaje.

Lo peor es que no tenía remos, y como era solo orillero, no figuraba pescando en el mar y era donde último lo buscarían. Seguro recorrerían los roqueríos, las rompientes etc. Pero el se encontraba al garette un par de millas mar adentro, y sin divisar nada ni nadie.

Estuvo así hasta el atardecer, cuando el viento del sur roló a norte, llevándolo de vuelta, pero siempre lejos de la costa. Al anochecer pasó cerca un pesquero, pero no lo vieron, a pesar de sus gritos destemplados y agitar de brazos, hasta quedar rendido.

En la noche, el tiempo siguió en calma, afortunadamente y pasaron dos pesqueros más, de los que solo percibió las luces de posición, pero que tampoco lo vieron.

La desesperación fue grande y lloró como no lo había hecho desde niño.

La Juanita y Pedrito, no lo verían más o en el mejor de los casos, cuando encontrarán su cadáver. La sed lo empezó a invadir, hambre ni siquiera tuvo y pasó otro día más, esta vez decididamente hacia el norte, con la mar ya no tan buena y sin que se topara con nadie.

Terminó por desvanecerse, despertando al llegar el alba, encontrándose que la mar, así como se lo llevó, lo dejó suavemente de vuelta en una playa, pequeña con un bosque cercano.

Prácticamente se arrastró tierra adentro, sucio y barbudo, hasta encontrar una pequeña choza habitada por un par de viejitos que le dieron agua y algo de comida, sin creerle mucho su historia, por cuanto, algo más al norte estaba la penitenciaría en una isla y cada cierto tiempo algún preso se arrancaba y aparecían por el lugar, con las historias más diversas.

Caminó y caminó, hasta encontrar la carretera, en donde a punta de señas un camión se compadeció y lo llevó unos cuantos kilómetros al Sur, hasta quedar a la altura de su pequeña caleta. Vuelta a caminar kilómetro tras kilómetro, hasta llegar al anochecer al terruño, con una alegría que no sentía hacía años.

No vio a nadie en las primeras casas, dando la impresión que la gente había abandonado el lugar, hasta que pasó frente a la pequeña iglesia, que se encontraba llena. Sigilosamente entró, triste y callado, mezclándose entre los feligreses, que al parecer no lo reconocían.

De pronto una vecina lo vio, dando un alarido impresionante, arrancando a toda carrera, seguida por el resto del mujerío y luego también de los varones.

Quedó solo frente al cura, que misal en mano se quedó estático. Qué pasa, padre Eusebio! Que me reciben de esta manera. Pero hombre, le contestó el cura, si estábamos velándote en ausencia, te daban por muerto y apareces de la nada en la noche!

Lo tuvo que alojar el cura, porque le costó mucho a su mujer, a su familia y a sus amigos, aceptar así, de buenas a primeras, que Juanito había resucitado.

EL TRIANGULO

Por qué cambiaste de rumbo? Porque vamos al borde del triángulo de las Bermudas. Entremos aunque sea un poco y podremos decir que estuvimos ahí.

Bueno, será, a lo mejor tienes razón.

Cuatro horas navegando y ya de noche, cuando estábamos ya en el sector, vino la grande.

Se apagaron las luces, el radar, el gps, la radio y ni las linternas quisieron encender.

Para más remate, cuatro golpes secos en cubierta, que nadie quiso investigar.

Vuelve de inmediato, y a ojo, a lo mero chilote, al ojómetro y al porsiacómetro.

Solo se oía el zumbido del viento en las vela y cero estrellas.

Navegamos a ciegas, sin saber hacia adonde, sin ver nada, con el alma en un hilo, maldiciendo la idea de irnos a meter a la boca del lobo. Estábamos helados.

Empezó a amanecer y al menos vimos los cuatro peces voladores en cubierta, que produjeron los golpes, pero de donde estábamos, nada.

A las dos horas volvió la energía, gps, compás, luces, radio etc. Y comprobamos que ya nos encontrábamos fuera del maldito triángulo.

De a poco volvió la conversación. Explicación ninguna hasta el día de hoy.

Buena experiencia, pero sí algo quedó claro. Al menos de mi parte, nunca vuelvo a navegar en ese sector. Serán verdad las historias que se cuentan, no lo sé, pero que otro las averigüe, no yo.



HASTA LA PRÓXIMA EDICIÓN!!!