



El Santiaguillo

BOLETÍN OFICIAL DE LA NAO SANTIAGO - HERMANDAD DE LA COSTA DE CHILE
FUNDADO EN MARZO DE 1993

Nº 266 Junio de 2022 AÑO XXX Singladura 2022 - 2023



Valerosos y fieros Hermanos:

aún resuenan en nuestros oídos y en nuestra alma los sonidos marciales del canto a la Patria en mayo.

Ha sido energizante y motivador participar de los tantos homenajes a los héroes de Iquique y de Punta Gruesa, que se extienden por todo el Mes del Mar a lo largo del litoral.

En esta edición daremos una apretada cuenta gráfica de las actividades conmemorativas en que nuestra Nao participó, ya sea como invitada o como organizadora.

Asimismo, incluimos la ceremonia de depósito de las cenizas del Hermano ME Carlos YUCATÁN Torres Gándara, quien fuera Capitán de la Nao Santiago en la Singladura de Cambio de Milenio, en la Bahía de Quintero, con la valiosa ayuda y participación de tripulantes de la Nao Quintero.

Tuvimos el privilegio de asistir a la inauguración de la guarida La Calavera del Maipo, que alberga a la Nao San Antonio, cuya primera piedra presenciamos en noviembre de 2018. Viento a un largo a la Nao San Antonio!!

OOOORZAAAA!!



EL Editor

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



Un numeroso piquete de la Nao Santiago participó en la ceremonia oficial de la ciudad de Santiago a las Glorias Navales.



Foto superior, Homenaje del Salón Arturo Prat, del Club de la Unión de Santiago. Foto inferior, Zafarrancho de inauguración de la Guarida La Calavera del Maipo, de la Nao San Antonio.



Capitán Nao Santiago: René EUZKARO Olhaberry
Editor : Manuel JACK Arancibia
E-mail: naosantiago@hotmail.cl
elsantiaguillo1993@gmail.com
Web: www.naosantiago.cl

DIPLOMAS Y CONDECORACIONES

El Capitán EUZKARO, con motivo de la cuenta de su singladura 2021/2022, hizo entrega de diplomas por su colaboración en su singladura a los hermanos Zalagarda, Tano, Vulcano, L'Gascogne, Avispón Verde y Barracuda e impuso la Condecoración Grillete de Oro a los Hermanos Mercator, Jack, Armero y Rackham. Además, reconoció con un trofeo especial a su Lugarteniente Algarete.



ALGARETE



ZALAGARDA



VULCANO



AVISPÓN VERDE



L'GASCOGNE



TANO EL TERRIBLE



BARRACUDA V



JACK THE RIPPER



MERCATOR



RACKHAM



ARMERO

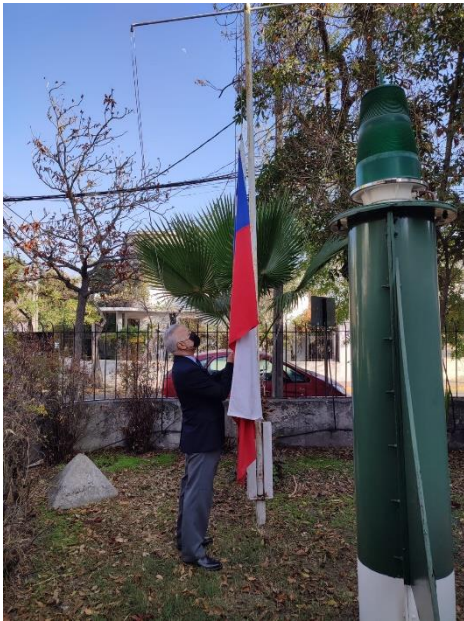
NOTICIAS DE LA NAO

Homenaje a las Glorias Navales

Como todos los años, el 21 de mayo comenzó muy temprano en la Nao Santiago.

A primera hora, la ceremonia de izamiento del pabellón patrio en los jardines de la guarida, a los sones del Himno Nacional, marcó el sentido homenaje que rendimos a los Héroes de Iquique y Punta Gruesa.

Acto seguido, un numeroso piquete se trasladó a la Plaza Arturo Prat para asistir a la ceremonia oficial de la I ciudad de Santiago, mientras la Sala de Máquinas preparaba los condumios para el desarrollo del Zafarrancho posterior.









HOMENAJE DE LA MUNICIPALIDAD DE VITACURA

En el tradicional homenaje que realiza la I. Municipalidad de Vitacura en honor a las Glorias Navales, la Nao Santiago estuvo representada por su Capitán EUZKARO, quien participó en su condición de Oficial de Reserva de la Armada de Chile, junto al Contraalmirante Fernando Cabrera Salazar, Comandante de la Primera Zona Naval.

Orza, Capitán EUZKARO!!! Y felicidades por integrar las filas de esa gloriosa Institución!!!



HOMENAJE DEL SALÓN ARTURO PRAT Club de la Unión de Santiago

El Salón Arturo Prat del Club de la Unión cursó una invitación a la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa, para participar en el tradicional homenaje que rinde el Salón a las Glorias Navales y a la Armada de Chile, con motivo del 143° aniversario del Combate Naval de Iquique, con la asistencia del Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés de la Maza Larraín, y Alto Mando institucional, que se llevó a efecto el día martes 24 de mayo.



CONFERENCIAS EN EL MES DEL MAR

La Capitanía Nacional de la Hermandad de la Costa de Chile, a través de los Adelantados en Ciencias Oceánicas, organizó un Ciclo de Conferencias para conmemorar el Mes del Mar, que se inició con el tema CONSERVACIÓN MARINA EN CHILE: ¿EN QUÉ ESTAMOS Y CÓMO PODRÍAMOS CONTRIBUIR?, que tuvo lugar el día martes 10 de mayo, a las 20:30 horas., a través de la plataforma Zoom, siendo su relator el Hermano Juan Luis “ARGOS” Orellana Caces, de la Nao Santiago, quien es Adelantado de Ciencias Oceánicas de la Zona Centro.

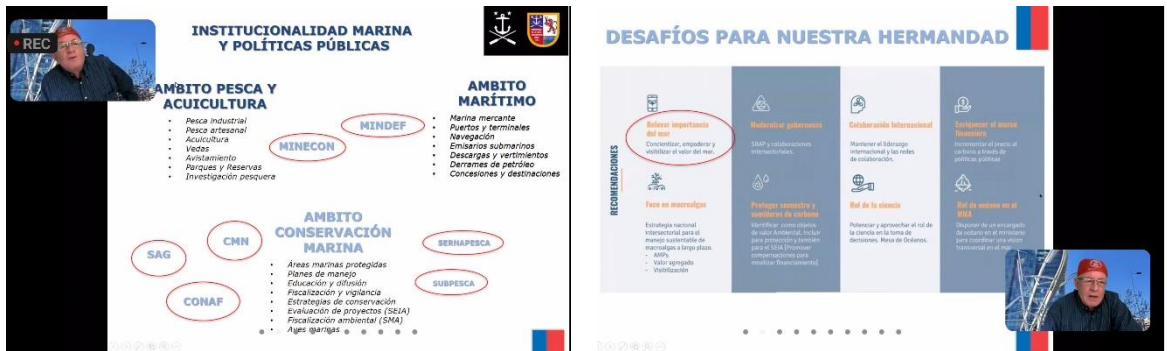
La biodiversidad marina y su sostenibilidad dependen de políticas públicas e instituciones encargadas de hacerlas cumplir. Chile ha avanzado mucho en conservación marina, sin embargo, la terminología utilizada, los instrumentos y lo que podemos hacer por ella no es suficientemente conocida.

Quienes amamos nuestro mar debemos estar preparados no sólo en los aspectos deportivos que dieron origen a nuestra Cofradía, sino también en conocer su riqueza y fragilidad, particularmente en momentos que el planeta enfrenta la encrucijada climática. El mar, sobre todo el nuestro, es una tabla de salvación que debemos comprender y comprometernos en su cuidado.

La invitación cursada por la Capitanía Nacional señala que *nuestra institución, Hermandad de la Costa de Chile, puede y debe tener un rol relevante y cualquier compromiso que estemos dispuestos a adoptar, por pequeño que sea, hace la diferencia. Éste es un pilar fundamental del programa de la singladura del Capitán Nacional Hermano “Chispa”.*

El Hermano ARGOS centró su exposición en la entrega de definiciones, conceptos, amenazas y conservación de la biodiversidad, institucionalidad y administración del mar, la conservación de la biodiversidad marina, a través de la Áreas Marinas Protegidas, para concluir con los pilares que deben gobernar la interacción de la Hermandad de la Costa con la comunidad: conozcamos el mar, mostremos el mar, difundamos sus maravillas y cuidemos la vida marina.

A continuación un resumen gráfico de la actividad.



HNO. ARGOS
Naos Santiago



CAPITÁN EUZKARO
Naos Santiago



HNO. CHISPA
Capitán Nacional



HNO. GATOCEANICO
Nao Valparaíso



HNO. CASIMONTES
Nao Chañaral



HNO. L'GASCOGNE
Nao Santiago



HNO. SALMÓN
Escribano Nacional



Capitán LEÓN DE MAR
Nao Ovalle Tongoy



HNO. LEVIATÁN
Nao Chicureo



HNO. EL GERMANO
Nao Santiago



HNO. GUAJACHE
Nao Copiapó Caldera



HNO. NAVEGAO
Nao Algarrobo



HNO. NAUTILUS
Nao Valparaíso



HNO. EL TOSCANO
Condestable Nacional



CAPITÁN PANZER
Nao Cruz del Sur



DESPEDIDA AL HERMANO ME YUCATÁN

En la bahía de Quintero, en el piratario submarino del Cristo Sumergido, con la presencia de su cautiva Teresita y de sus Hermanos de la Costa, fueron depositadas las cenizas del Hermano ME Carlos YUCATÁN Torres Gándara, quien fuera Capitán de la Nao Santiago en la Singladura de Cambio de Milenio.

Se rindieron los honores piratas de rigor, a cargo del Capitán EUZKARO, y el Hermano TANO leyó una semblanza, que incluimos en estas páginas.





HNO. CARLOS “YUCATÁN EL TERRIBLE” TORRES



Hno. Fulvio TANO Corcione
Piloto
Nao Santiago

El hermano YUCATÁN Nació en plena Navidad como un regalo para sus padres, un 24 de diciembre de 1925 en la ciudad de Quillota.

Hijo del ilustre Almirante don Carlos Torres Hevia, comandante del legendario crucero acorazado “Almirante Latorre”.



Carlos Torres Gándara incursionó en muchos quehaceres en su vida, destacándose entre ellos, como sobrecargo en la marina mercante, en la Compañía Sudamericana de Vapores durante seis años recorriendo los siete mares y los cinco océanos, desarrollándose luego de jubilar como empresario emprendedor de una empresa en su domicilio. Contrajo nupcias con Teresa Pizarro Olmos, hoy aquí presente, amándose y cuidándose mutuamente por cerca de 40 años.

Carlos Torres Gángara ingresó a la Hermandad de la Costa, en la Nao Valparaíso, el 28 de mayo de 1965, con el Rol n° 1925 y con el nombre de combate “Yucatán El Terrible”, donde permaneció por 27 años-

En dicha Nao fue condecorado como “Gentil Hombre del Mar” durante el 10° aniversario de esa Nao y con la condecoración Eslabón de Oro por su brillante trayectoria.

En el año 1992 se trasladó a la capital transbordándose a la Nao Santiago, la fundadora, donde ocupó varios cargos en la oficialidad. Incluyendo el cargo de Capitán durante la singladura del año 1998.

En el año 1996 fue declarado “Navegante Distinguido” y a la vez Hermano Honorario, agregando a su insignia la condecoración “Timón de Oro” otorgado por el Capitán de la Nao Santiago, Nicolás “Septentrión” Simunovic

En el año 2002 obtuvo la patente de Corso, N° 928 bajo la Capitania Nacional del Hermano Osvaldo Lunecke en el Zafarrancho Nacional de Valdivia y en el mismo año el certificado de “Tripulante en Travesía”, en el buque escuela “Esmeralda”, de manos del Comandante Martín Larrañaga, en la travesía Valparaíso – Talcahuano, a la cual la Hermandad fue invitada a participar.

A Yucatán El Terrible, le encantaba manifestarse en los zafarranchos y bucanes con minutos marinos, deleitándonos con sabrosas e interesantes anécdotas e interviniendo con su potente voz, con discursos llenos de patriotismo y de referencias a efemérides y acontecimientos marinos.

Por razones de salud y de lo lejana que quedaba su guarida de la Nao, se vio en la necesidad de alejarse en los últimos años y participar sólo esporádicamente.

Sin embargo, en el año 2018, a instancias del Hno. Carlos “Tronador” Leva, asistió a un zafarrancho a nuestra guarida, donde llegó con su corcel : un burro andador... que lo ayudaba a desplazarse.



No obstante, a pesar de su físico deteriorado por la edad, nos dirigió un emotivo y sentido

discurso, luego de recibir un homenaje de la Nao, de manos del Capitán, quien le entregó un recuerdo, de una hermosa fotografía enmarcada, del acorazado Almirante Latorre, que como se dijo precedentemente, su señor padre, Almirante Carlos Torres Hevia fue su comandante por varios años.



En su honor el hermano Euzkaro, declamó el famoso “poema inédito”, participando alegremente de canciones marineras y fue objeto de demostraciones de aprecio y afecto por varios hermanos que convivimos con él, o que fuimos oficiales bajo su singladura como Capitán, asimismo de parte de la joven tripulación de bichicumas, muchachos y hermanos que no lo conocían.



Partió al Mar de la Eternidad, a la edad de 94 años, el 35 de agosto de 2019, ocasión que se le rindieron honores de la Nao, con la bandera de la Hermandad sobre su féretro y asumiendo el compromiso de cumplir con su deseo, de que sus cenizas fueran depositadas en el mar, gestión que por el estallido social, la pandemia del Corona Virus y de mal tiempo y sucesivas marejadas, se fue postergando hasta el día de hoy.

Sin embargo, la oficialidad de la Nao Santiago, acompañados de hermanos de otras naos, como la de Quintero y Algarrobo, estamos dando cumplimiento a su deseo.



El Capitán EUZKARO y el CN CHISPA rinden honores en el Piratario de la Nao Santiago, donde puede observarse el ánfora que contiene las cenizas del Hermano ME YUCATÁN

Sus cenizas serán acogidas por ese mar que tanto amó y que serán recogidas por el Dios Neptuno, quien lo guiará en una larga travesía en un majestuoso galeón por toda la eternidad.

Querido Hermano Carlos “Yucatán El Terrible Torres”, tu deseo en breves momentos será cumplido, y para gratificar esta solemne ceremonia, no con tristeza, porque seguramente estás mejor que todos nosotros en el Más Allá, sino con la genuina alegría que a ti te sobraba y con el espíritu humorístico que te caracterizaba, cuando nos cantabas en cada ocasión que podías, esa hermosa canción de profundo contenido social y trascendental letra, que emocionados hasta las lágrimas, te acompañaba toda la tripulación y que decía:

“Y las flores y las flores, las flores, y las flores y las flores y las flores, y las flores, las flores, las flores y las flores de tu antiguo jardín”.

HASTA SIEMPRE QUERIDO HERMANO CARLOS “YUCATÁN EL TERRIBLE”

Quintero, 8 de mayo de 2022

VISITAS A OTRAS NAOS

Homenaje a las Glorias Navales

Nao Valparaíso

Un piquete comandado por el Capitán EUZKARO e integrado por los Hermanos MERCATOR, JACK, ATALAYA, y PINGÜINO CAMANCHACA, representó a la Nao Santiago en los actos conmemorativos de las Glorias Navales, organizados por la Nao Valparaíso y la Capitanía Nacional de la Hermandad de la Costa de Chile, que se realizaron los días sábado 14 y domingo 15 de mayo en la ciudad de Valparaíso.









NAO SAN ANTONIO

ZAFARRANCHO 40° ANIVERSARIO Y NUEVA GUARIDA



El 17 de noviembre de 2018 fuimos testigos de la colocación de la primera piedra de la que hoy es la guarida La Calavera del Maipo, de la Nao San Antonio, que fue inaugurada con motivo del Zafarrancho de Combate por el 40° aniversario de la botadura de la Nao San Antonio a los mares de la fraternidad, el 28 de mayo de 2022, bajo la singladura del Capitán Manuel ZAPADOR Bonet.

En la placa adherida a esa primera piedra se lee la siguientes inscripción:

“GUARIDA LA CALAVERA DEL MAIPO. La resistencia y energía de esta piedra representa la fortaleza de la amistad y fraternidad con que la tripulación de la Nao San Antonio, al mando del Capitán Carlos ESPARTANO Gómez, iniciaron la construcción de esta Guarida.

Quien cruza este Portalón imaginario, se introduce en los confines del misterioso poder que hermana a los hombres buenos que aman al Mar, portando tan sólo la nobleza de su corazón pirata. En la Mar, a 17 de noviembre de 2018”

En esta oportunidad, un piquete al mando del Capitán Euzkaro e integrado por los Hermanos Algarete, Vulcano, L’Gascogne, El Vasco, Mercator; Jack, Tano el Terrible, Avispón Verde, Cormorán, Argos y el muchacho Salgari, representó a la Nao Santiago en el Zafarrancho 40° Aniversario de la Nao San Antonio e inauguración de su guarida La Calavera del Maipo, que contó con la presencia del Capitán Nacional Chispa, Consejeros de los XV, Oficiales Nacionales, Capitanes de Nao y delegaciones de Hermanos de Naos del litoral.











ZAFARRANCHO 20° ANIVERSARIO NAO PUNTA DEL ESTE, URUGUAY



El martes 3 de mayo la Nao Punta del Este, la Atlántica y Marinera, celebró su Vigésimo Aniversario en un Zafarrancho oficial en el que fue recibido a bordo el Capitán Nacional de la Hermandad de Costa de Uruguay, el Hermano CAIMÁN BRACK y festejaron la botadura de la Nao al Mar de la Hermandad de la Costa, 20 años ya de ese suceso, con el Capitán Yamandu EL GURUYÚ González en la caña .

El Hno. Fundador y Condestable BARBA BLANCA Zinola, Rol 183, hizo referencia a esa fecha en un vibrante Trazado de Rumbo.

En este Gran Zafarrancho Mensual, además del Capitán Nacional CAIMÁN BLACK, abordaron el Escribano Nacional, Hno. TANO, y el Vigía Internacional y Escribano de la Nao Punta del Este, Hermano MEGABITE.

Luego de la Maniobra de Zarpado se destacó la acostumbrada y fraternal presencia de la Tripulación Activa y preparación y servicio de los Muchachos y Bichicumas, que fueron distinguidos con la Clavada del Puñal.

Luego de una feliz recalada, se decretó Chipe Libre que resultó tan extenso que vaciaron la Santa Barbara.
Ooorza!!





DOÑA ROSARIO ORREGO DE URIBE



Hno. Sergio ZALAGARDA
Rowe
Nao Santiago

La señora doña Rosario Orrego de Uribe tiene derecho a ocupar un puesto de honor, no sólo como madre del segundo Comandante de la “Esmeralda”, Luis Uribe, sino como una de las primeras mujeres que dieron honra y luz a las letras chilenas.



Doña Rosario Orrego de Uribe

En verdad es doblemente histórica la figura de esta mujer, bella de alma y de rostro, venida al mundo en el apogeo de las riquezas de Copiapó y de sus minerales. Nació en el año 1831, hija de Rosario Castañeda y Manuel Andrés Orrego matrimonio que, por mantener negocios en torno a la minería, le procuró a la joven Rosario una buena educación formal en su hogar.

En 1845 contrajo matrimonio con Juan José Uribe, de esta unión nacieron cinco hijos, el mayor Ramón

Luis nacido en 1847, participó en el Combate Naval de Iquique en 1879, su hija Regina fue la primera mujer bachiller de humanidades.



Teniente Luis Uribe Orrego

Rosario enviudó en 1853, se trasladó a Valparaíso donde inició su labor literaria, en 1858 publicó su poesía en el periódico La Semana dirigido por los hermanos Arteaga Alemparte, bajo el seudónimo “Una Madre”.

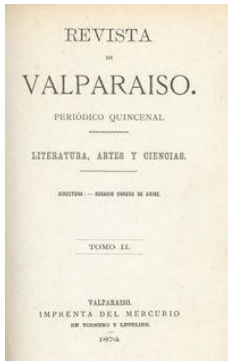
Entre 1861 y 1864 publicó colaboraciones poéticas en la Revista del Pacífico en Valparaíso y la revista Sud Americana de Santiago.

Su primera novela la publicó en 1860, como folletín en la Revista del Pacífico titulada “Alberto el jugador, Novela de Costumbres”, y en 1861 en forma de libro, donde describe el ambiente de la burguesía en el Santiago del siglo XIX, lo que la consagra como la primera mujer en publicar una novela en Chile. Su segunda novela “Los Busca-Vidas” fue publicada en la revista Sud Americana , y se refiere a la vida en el norte, de personajes atraídos por la riquezas de la minería.

Rosario, además de escritora y poeta se destacó como anfitriona de reuniones de salón en su hogar, en las cuales funcionaba como una academia literaria donde acudían jóvenes promesas de las letras nacionales.

En 1873 fue nombrada como miembro de la Academia de Bellas Artes y Letras de Santiago, su discurso de incorporación lo leyó en versos.

Fundó ese mismo año la Revista de Valparaíso donde publicó tanto autores consagrados como mujeres y jóvenes promesas. En su revista publicó su tercera novela "Teresa" en que aparecen personajes como O'Higgins, Osorio y Marcó del Pont.



Cuando su hijo Luis se embarcó en la "Esmeralda", declarada ya la guerra, su madre le escribió en una de sus últimas cartas ,esta tierna estrofa de despedida: ***"Antes calmabas mi profunda pena, niño amoroso, cándido y locuaz; Hoy otro amor tu espíritu encadena, la fragata es tu madre y es tu hogar; Sigue ingrátuelo, la brillante estrella, que el bravo guía al campo de honor. Más mira la honra de la patria en ella, que yo a mis solas oraré por dos"***.

Por misterioso designio de los humanos destinos, la señora Rosario, falleció el 21 de mayo de 1879, mismo día y a la misma hora en que la "Esmeralda" se hundía con su hijo en Iquique,



En 1874 Rosario contrajo matrimonio con Jacinto Chacón, abogado, periodista y escritor, tío del Capitán Prat.



Arturo Prat Chacón, Jacinto Chacón y Luis Uribe Orrego



NAO CRUZ DEL SUR La más austral del mundo



Hno. Ignacio ESPADACHÍN Rojas
Rol 2429
Nao Punta Arenas

A petición del editor del Santiaguillo, Hermano., JACK, zarpo en este relato para conocimiento de los tripulantes, esperando sea de vuestro agrado, pues en esta ocasión antes quiero señalar la entera alegría y dicha que me da el nombramiento del Hermano. Lorenzo PANZER Panes, como flamante Capitán de la Nao “Cruz del Sur”.

I.- INICIOS (1967)

Respecto a la Historia de la Nao Cruz del Sur, ésta zarpo incipientemente en la noche del 18 de febrero de 1967, ocasión que se celebró una primera reunión donde se inauguró la Mesa Antártica Base “Arturo Prat” de la Hermandad de la Costa.

Después de un discurso alusivo por el Comandante de la Base e izamiento del Pabellón Nacional, el Segundo Comandante procedió a desplegar la Insignia Negra de la Hermandad de la Costa, correspondiente de este modo a Chile y a una base naval chilena, ser la primera en el mundo en lanzar la mesa antes citada en una zona tan austral.

La dotación de la mesa que fueron nombrados “Hermanos en Travesía” fue compuesta por el Capitán de Corbeta Hernán Soto Aguilar; acompañado por el Teniente Ricardo Sanhueza, más el Contramaestre y Suboficial Antonio Núñez Riquelme.



II.- PRIMERA EXPEDICIÓN (1979)

El siguiente acercamiento que se recuperaron registros constituye en Febrero de 1979, cuando invitados por el almirante José Toribio Merino Castro, Comandante en Jefe de la Armada e integrante de la Junta de Gobierno, cuatro hermanos embarcaron en el transporte “Aguiles” en Punta Arenas, para conocer y filmar el trabajo que realiza la Armada en ese lejano y helado continente, y darlo a conocer a la ciudadanía civil.

Ellos fueron el Hermano Jorge Salgado, de Antofagasta; Raul Sitnisky, de Santiago, Justo Schueler de Valdivia y Miguel Torregrosa, siendo el Capitán Nacional de la Hermandad y gestor de esa iniciativa. Pero Raul Sitnisky se enfermó a última hora y fue reemplazado, en Punta Arenas por el Hermano. Sergio Dighero, de esa ciudad.

La experiencia, más allá de efectuar algún zafarrancho o motivar la activación de una Nao, fue más bien para ir, mirar, conversar, tomar fotos y registrar impresiones, expedición que visitó la Base Naval Arturo Prat, la base Presidente Frei de la Fuerza Aérea, la rusa Bellingshausen, base O’Higgins del Ejército para alcanzar hasta Bahía Paraíso, donde estaba ubicada la más austral base, para una vez recalados efectuar el “trabajo” encomendado por lo cual por varios meses los Hermanos estuvieron brindando charlas acompañadas de diapositivas a muchos liceos, colegios particulares e instituciones civiles, logrando el objetivo de difundir la Hermandad de la Costa, la Marina y particularmente dicho continente, incrementando con ello los vínculos con la Armada de Chile.

III.- ACTO FUNDACIONAL (1997)

El siguiente acercamiento lo constituye el proyecto que comenzó el año 1996 presentando a la Capitanía Nacional comandada por el Hermano Oscar “Ojo de Águila” Ascui, donde cuajó la iniciativa de fundar la Nao Más Austral del Mundo, aprovechando la oportunidad que el nuevo comandante de la Base Naval Arturo Prat, muchacho de la Nao Valparaíso, Teniente 1° Litoral Rodolfo Valdenegro D’Alencon era un activo miembro de la Hermandad de la Costa.

La iniciativa fue muy bien recibida y de inmediato se puso a planificar, fijando la fecha, su futuro nombre, invitados y financiamiento, lo que ante la tremenda

expectación vinieron Hermanos de otros países como USA, Uruguay y Argentina, debiendo coordinar tanto el respectivo avituallamiento de pólvoras y menestras para realizar en la Antártica el magno evento, como asimismo se gestionaron medios con la Armada mediante el rompehielos "Viel" y con la Fuerza Aérea para poder considerar calzos en un vuelo del avión C130 Hércules, que fuera a isla Rey Jorge, y luego embarcar hacia Base Prat, lugar donde se desarrollaría el lanzamiento fundacional.

En la mañana del 08 de enero de 1997 recaló a la Bahía Chile, el Rompehielos "Viel" con los piratas, quienes en su primer acto se toman la Base, secuestrando al Comandante de la misma, acto que da inicio al zafarrancho que duró todo el día. y fue presenciado por el Comandante del Buque, Capitán de Navío Jorge Huerta, más alrededor de 200 asistentes, donde el Capitán Nacional, engancha como Hermano al Muchacho Rodolfo "Cangrejo" Valdenegro y embarca en la Nao a los 11 tripulantes de la Base Prat como bichicumas, oportunidad que se firma el acta fundacional de la Nao Cruz del Sur, resonando en el prístino continente por primera vez tan significativo nombre.



El Hermano "Cangrejo" con rol 2130, cuenta que después de ello se embarcaron en zafarrancho algunos bichicumas de la partida de reparaciones durante lo que restó de verano, para luego durante el año navegar en algunos otros zafarranchos, hasta que en diciembre de 1997, la dotación debió alejarse de la Antártica, entregando el mando al nuevo Comandante de la Base Prat, quien no era miembro de la Hermandad de la Costa, perdiéndose de vista la Nao.

IV.- SEGUNDA EXPEDICIÓN (2017)

El siguiente antecedente existente de la Nao Cruz del Sur, lo constituye la participación en celebración de los 70 años de la base Naval Arturo Prat, donde dos Hermanos de la Costa de la Nao de Antofagasta liderados por el Capitán Nacional Luis "MacGiver" Pellegrini y acompañado por el Hermano Marcos "Albatros" Cicarelli, hacen presencia de la Cofradía y celebran los 50 años de la Nao Cruz del Sur en febrero de 2017, en singular navegación a bordo del transporte AQUILES, el que zarpó desde Punta Arenas el 20 de enero de ese año, pasando primero a Bahía Fildes donde recorrieron la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena, la Base Frei de la Fuerza Aérea para luego seguir a la Base O'Higgins, Base Yelcho recalando a Base Naval Prat el 06 de febrero de 2017, donde se desarrolló una significativa ceremonia, en la cual además de dejar varios obsequios, se entregaron en inventario material para que sea utilizado cuando se reactive la Nao, la visiten veleristas o Hermanos de la Costa en navegación, para retornar al continente el 14 de febrero del mismo año.



V.- ACTIVACION (2018)

En diciembre de 2017, ingresa a la Antártica el Hermano Ignacio "Espadachín" Rojas, rol 2429, proveniente de la Nao Iquique, asume como Gobernador Marítimo de la Antártica Chilena, con base en bahía Fildes, motivo por el cual se desarrollaron las gestiones para formalizar dicho relanzamiento el que se materializa por medio del bando N°9 de fecha 07 de enero de 2018 del Capitán Nacional Julio "Abolengo" Alveal.

Para zarpar, se gestionó con el Comandante de la Base Prat, para que traspasara todos los paramentos dejadas por el Capitán Nacional "Mc Giver" el año anterior, lo que permitió con citados elementos efectuar el primer zafarrancho el 03 de febrero de 2018, con la asistencia de una totalidad de 5 hermanos, el Capitán "Espadachín" y 4 los Hermanos Oscar "Vikingo" González, Abraham "Pejesapo" Soto, Sergio "Harry el sucio" Jeria y Miguel "Scuby doo" Daponte, todos de la Nao Iquique quienes a bordo del "Aguiles" desarrollaron el zafarrancho de inicio de la Nao, habiéndose quedado varios días.



Durante la singladura de la Nao el 2018, se realizaron múltiples actividades y visitas, destacando la participación en el Aniversario de la Base Naval Arturo Prat, presencia en la Base China "Great Wall", Base Argentina "Carlini", navegaciones a Glaciares, sobresaliendo una con los alumnos de la escuela "Villa las Estrellas" a quienes además en el marco del "Mes del Mar" se organizó un concurso de pintura, visitas a la Base Uruguaya "Artigas", aeródromo Teniente Marsch, lugar que se sacaron recuerdos fotográficos con vista al Mar de Drake.

En resumen, se llevaron a cabo 10 zafarranchos, 3 cámaras de proa, habiéndose enganchado 4 Hermanos, de los cuales tres obtuvieron su rol y se

alcanzaron a tener un máximo de 12 tripulantes, cuando se efectuó el cambio de dotaciones en la Base Frei en octubre de 2018. Asimismo, entre los tripulantes habían dos personal de la Armada, tres de Fuerza Aérea, dos DGAC, los dos encargados del Banco BCI, el Comandante de la Base "Artigas" de Uruguay.



Para finalizar, cabe mencionar que el 12 de julio de 2018, un infausto incendio a las 02:50 horas y con -42°Celsius de sensación térmica la guarida de la Gobernación Marítima fue íntegramente consumida por las llamas, llevándose los paramentos de la Nao.

El cambio de mando se llevó a efecto el 17 de noviembre de 2018 donde el Capitán "Espadachín" entrega la guardia al Capitán Carlos "Skua" Aliaga rol 2985, quien mantuvo la caña firme hasta enero de 2019, ocasión que por traslado le entregó al bichicuma "Camaro" Comandante de la Base Frei, donde la Nao se durmió...

VI.- REACTIVACIÓN (2022)

Hasta que en noviembre del año 2021 ingresó a la Antártica, el Hermano Lorenzo "Panzer" Panes, rol 3093, de la Nao Huasco Vallenar, como Gobernador Marítimo de la Antártica Chilena, quien luego de gestionar ante la Capitanía Nacional su ascunción como Capitán de la Nao Cruz del Sur, esta reflotó mediante el Bando N° 1 del Capitán Nacional Manuel "Chispa" Urzúa, de fecha 06 de mayo de 2022, ocasión que el Condestable Zonal y ex Capitán de la misma Nao, Hermano "Espadachín" aprovechando el desplazamiento de un buque de la Armada, alcanzó a confeccionar banderas y pañoletas, que junto a otras vituallas para su mejor

navegar fueron recibidas el 16 del mismo mes, para así efectuar sus primeras correrías y pronto recibir noticias de la Nao más al Sur del mundo, única organización con permanencia durante todo el año en dicho continente helado.

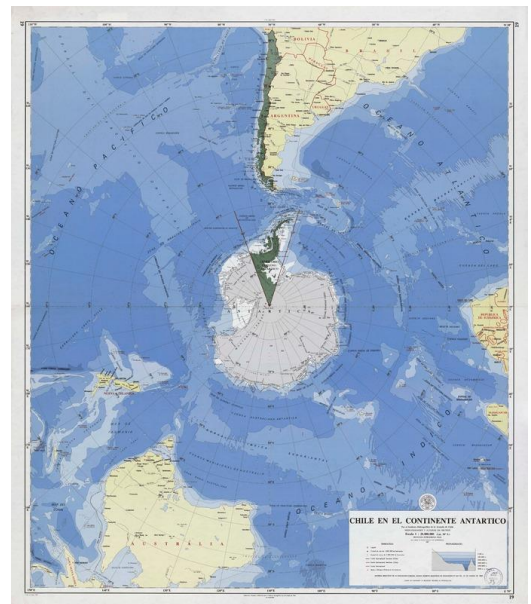


Hermano Lorenzo PANZER Panes
Capitán de la Nao Cruz del Sur

El Bando del Capitán Nacional, que nombra al Capitán de la Nao Soberana Antártica “Cruz del Sur”, la más austral del mundo, señala entre sus considerandos *“Que, la presencia permanente de nuestra institución en ese Territorio será una demostración de nuestro firme y consecuente acción en favor de la preservación de los recursos naturales, biológicos, científicos y geopolíticos de este vasto continente, está como Pilar N° 3 del Plan de desarrollo y trabajo de la singladura actual de la Capitanía Nacional.”*

VII- CONCLUSIÓN

La Antártica, es un continente significativamente relevante, por diversos factores y tenemos la gran oportunidad de ser el país que se encuentra más cerca, como asimismo, ocasionalmente podemos también encontrar un integrante de la Hermandad de la Costa de Chile que puede reflotar esta Nao Estratégica-Soberana, como ha ocurrido y está sucediendo actualmente, constituyendo un hito que no solo sirve para escribir la historia y vivir el presente con orgullo, sino también en un futuro puede representar elementos de un inmenso valor patrimonial para nuestras aspiraciones como país, mediando una presencia efectiva y contundente, como una comunidad espiritual, orientada a unir y relacionar fraternalmente a los hombres amantes del mar, en cualesquiera de sus manifestaciones en dicho importante lugar del planeta...orzaaa!



Ignacio “Espadachín” Rojas
Condestable Zona Sur Austral y Ex Capitán Nao Cruz del Sur
(2018)

Agradecimientos Hno. Rodolfo “Cangrejo” Valdenegro, Hno. Lorenzo “Panzer” Panes

Fuentes: Relatos del Hno. Cangrejo, Cuaderno de BITÁCORA de un viaje a la Antártica Hnos Albatros y Mc Giver, Incursión a la Antártica.- (febrero 1979)-Historia Hermandad de la Costa CN Torregosa, Revista Abordajes 1996, recopilación propia de archivos, bitácoras e imágenes de la Nao Cruz del Sur.

HISTORIA DE LA FORMACION DEL PUERTO DE VALPARAISO

Capitulo IV



Hno. Aldo PINGÜINO
CAMANCHACA Palma
Rol 2771
Nao Santiago

Las consecuencias del terremoto del 16 de agosto de 1906, provocaron el olvido momentáneo del proyecto de J. Krauss y en Valparaíso y Viña del Mar la destrucción producto del sismo, dejó grandes extensiones que podían ser remodeladas o modificadas sin grandes problemas.

Como consecuencia de este desastre natural, se manifestó la resiliencia comunitaria, surgiendo diferentes ideas para la formación de un nuevo puerto para Valparaíso. Daremos a conocer algunos de ellos verdaderamente creativos por los recursos tecnológicos disponibles en esa época:

- Construcción de una dársena en seco en el interior del Almendral, expropiando terrenos que habían sido destruidos por el terremoto.
- Similar al anterior, modificando una idea de J. Krauss de realizar una dársena más ampliada hacia tierra entre las actuales avenidas Argentina y Francia hacia la actual calle Victoria. Tenía una superficie de 550 metros de ancho por 1.100 de largo. Su autor fue el ingeniero Nicanor Marambio.
- Construcción de un puerto interior en el sector de la caleta de las torpederas que a pesar de reconocer que sería de alto costo por tener que excavar la roca, podían atender 24 buques en 9 muelles, además de disponer de 750 metros para embarcaciones menores como lanchones y remolcadores. Su autor fue Adolfo Grinberg.

Dentro de estos imaginativos proyectos, mencionaremos dos (2) que se ubicaban en Viña del Mar

- Dragado del estero Marga Marga hasta la profundidad necesaria para la entrada y salida

- de naves trabajando siempre en suelos blandos pudiendo llegar hasta el sector El Salto, construyendo en ambos márgenes espaciosos malecones para la carga y descarga. Esta dársena tendría unas 200 hectáreas de capacidad interior y se construirían las obras de protección contra el oleaje en la desembocadura del estero.
- Otra idea de dársena interior, consideraba el sector denominado población Vergara.

El 7 de septiembre de 1910 el gobierno aprueba la ley N°2.390 que crea la Comisión de Puertos asignándoles fondos y fijando un plazo de 2 años para la entrega de proyectos definitivos para los puertos de Valparaíso y San Antonio. Sus integrantes eran el director general de la Armada, vicealmirante Luis Uribe, el senador Arturo Besa, el director general de Obras Públicas, el Intendente de Valparaíso y los ingenieros Jorge Lira, José Ramón Nieto, Enrique Barraza y Raúl Claro.

Esta comisión elaboró un nuevo proyecto diferente al presentado por el Holandés Jacob Krauss aprovechando los estudios realizados por este, y teniendo a la vista todos los proyectos realizados anteriormente, mejorándolos cuando era necesario.

La idea general fue aprovechar la zona poniente que es más fácil de proteger, y concentrar en ese lugar las instalaciones del puerto, defender la ciudad en la parte que quedaría desabrigada y construir en el sector del Barón un muelle para la descarga del carbón.

En general el proyecto consideraba las siguientes obras:

- Un molo de abrigo
- Terminales de atraque o malecones
- Un espigón
- Un muelle para el carbón

El 22 de julio de 1911 se abrieron las propuestas públicas para las obras portuarias de Valparaíso y San Antonio. Asombro general se presentaron 5 ofertas para San Antonio y ninguna oferta para Valparaíso. Ante esta situación, el congreso aprobó una ley especial para llamar a nuevas propuestas públicas para las obras portuarias de

Valparaíso.

El 5 de mayo de 1912 se inician oficialmente las obras portuarias de San Antonio que fueron adjudicadas a la firma Galtier de París.

La comisión de Puertos tiempo después, informó que la propuesta por las obras portuarias de Valparaíso más favorable a los intereses fiscales era la presentada por la firma inglesa S. Pearson and Son Ltd. Aceptándose por decreto el 11 de mayo de 1912 con un plazo de 7 años a partir de la fecha del decreto.

Finalmente, el 6 de octubre de 1912 con la presencia del Presidente de la República, don Ramon Barros Luco y altas autoridades civiles y militares, se iniciaron oficialmente los trabajos adjudicados a la empresa inglesa Pearson and Son Ltda., cuyo contrato consideraba las siguientes obras:

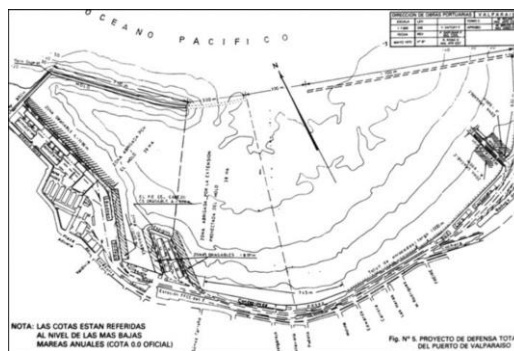
- Un molo de abrigo de 300 metros de longitud perpendicular a la costa.
- Malecones construidos en los bordes de las aguas protegidas por el molo en una longitud de 1.630 metros.
- Un espigón de 250 metros de largo y 130 metros de ancho.
- Entre este espigón y la estación Bellavista un malecón de defensa con paredes verticales que permitieran el atraque de lanchas, remolcadores y buques de menor calado.
- Para el muelle Barón se fijó un plazo de 3 años a contar del 14 de julio de 1913 sin embargo, este fue entregado en 1917 con un año de retraso.

El plazo total era de 7 años a contar del 11 de mayo de 1912 para la construcción de todas las obras, el cual no se pudo cumplir por las complicaciones para el abastecimiento de los diferentes insumos y materiales, provocados como consecuencia de la 1ra guerra mundial, esto justificó un aumento de plazo de 3 años que posteriormente se tuvo que volver a repetir más de una vez, para ser finalmente entregadas la totalidad de las obras el 10 de noviembre de 1924 demorando más de 12 años, casi el doble del plazo original .

Transcurrieron más de 3 años de discusiones políticas, para finalmente el 11 de enero de 1922 el Congreso aprobó una ley que autorizaba contratar la

prolongación del molo (tramo de 700 metros paralelo a la costa). Las propuestas para esta prolongación del molo fueron abiertas en Santiago el 14 de septiembre de 1923. De las 3 firmas originalmente interesadas, solamente se presentaron una firma alemana y la inglesa Pearson, la tercera una firma holandesa desistió de participar.

El 4 de octubre de 1923 mediante decreto se acepta la oferta de Pearson por suma alzada de \$19.600.000 (pesos de 18 peniques) con un plazo de 7,5 años, la fecha de entrega era el 6 de abril de 1931. Esta vez las obras del segundo tramo del molo fueron terminadas el 2 de abril de 1930.



Resumiendo, el total de las obras ejecutadas fueron las siguientes:

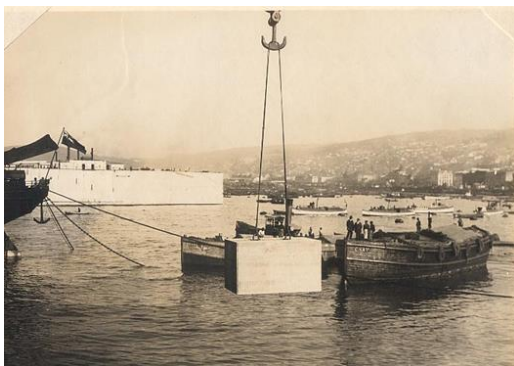
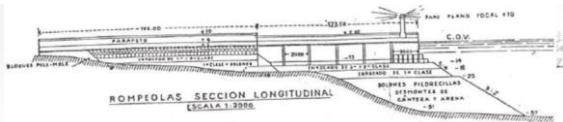
- Molo de Abrigo 1ª Parte 300 mt
- Molo de Abrigo 2ª Parte 700 mt
- Obras de Atraque
- Obras para defensa
- Obras Complementarias

MOLO DE ABRIGO

La construcción del molo de abrigo causó gran admiración en el mundo científico de la época, y sigue siendo un clásico de la construcción de obras marítimas probando la rigurosidad de quienes lo diseñaron y construyeron. Ha soportado el embate de las olas y numerosos sismos durante más de 100 años.

El primer tramo del molo presento muchas dificultades para su construcción, ya que partiendo desde la punta Duprat en la playa, estaba sometido a la acción del oleaje, en especial a los temporales de invierno. Se desarrolla en forma perpendicular a la costa, tiene 2 tipos de estructuras, los primeros 180 metros hasta una profundidad de 18 metros, están formados por bloques de hormigón colocados en forma horizontal sobre una fundación protegida con enrocados pesados conformando una mampostería ciclópea.

Este muro de bloques fue coronado por un macizo de hormigón colocado in situ de 3 metros de espesor, los últimos 120 metros se desarrollan en profundidades comprendidas de 18 a 45 metros, están constituidos por 6 gigantes cajones de hormigón de 20 metros de largo, 16 de ancho y 15 de alto construidos en tierra para luego ser llevados flotando como si fueran una embarcación a su lugar de ubicación definitiva, descansando sobre relleno de piedras asentándolos en el fondo. Después de un año de su instalación y comprobado su estabilidad, fueron coronados con hormigón in situ de 3 metros de espesor.



Para construir estos cajones en grupos de tres, se construyo dentro de la poza del muelle fiscal, una especie de dique seco.



Dique para cajones monolíticos

El 21 de febrero de 1917, se realizó con gran ceremonia, el lanzamiento al agua del primero de estos 6 gigantes cajones de hormigón armado que formarían la segunda mitad del primer tramo del molo. Estos cajones de hormigón en su época fueron las estructuras más grandes del mundo con un peso de 2.434 toneladas que una vez instalados en el lugar definitivo eran rellenos con hormigón subiendo su peso a 11,360 toneladas. La construcción del primer cajón demoró 118 días.



Colocación del primer cajón monolítico en molo de abrigo





Relleno de un cajón con concreto

En septiembre de 1923 se llama a licitación para prolongación del molo de abrigo consistente en una construcción de 700 metros de largo paralela a la costa. Este contrato fue adjudicado a Pearson and Son, y terminado después de 7 años en 1930.

Este segundo tramo del molo, fue construido sobre un enorme prisma de arena escogida, y convenientemente protegida por diferentes tipos de enrocados hasta llegar a la cota -12 NRS.



Los materiales para formar este prisma fueron traídos por mar desde el sector de Las Salinas donde producto de la extracción de estos, se formó la explanada donde estuvieron los depósitos de combustibles de las compañías petroleras.



Muelle de las Salinas

Sobre este prisma se construyó un muro de bloque de hormigón formando una mampostería ciclópea. Estos bloques se colocaron en capas inclinadas para seguir los asentamientos de su infraestructura.

Este tramo del molo constituye un rompeolas de paredes verticales formado por un muro que tiene un ancho de 14 metros y una altura de 19 metros a partir de la cota -12. Posteriormente sobre él se colocó una corona de hormigón en sitio hasta llegar a la cota + 4,0 NRS.

OBRAS DE ATRAQUE

Al abrigo del molo, se construyó un frente de atraque formado por muros gravitacionales fundados sobre una base de enrocados de unos 20 metros de ancho y 3 metros de altura para lo cual previamente se dragó el fondo marino formando una zanja hasta la cota -15 NRS.

Los muros gravitacionales tienen 16 metros de altura y una base de 7,75 metros, están formados por bloque trabados de 60 toneladas, partiendo el primero desde la punta Duprat hasta el extremo del Ex Muelle Fiscal. Tiene 610 metros de largo (sitios 1-2-3).

El segundo frente de malecones formado por muros gravitacionales, sigue la orientación del Ex Muelle Fiscal, tiene un largo de 365 metros (sitios 4 y 5). El sitio 4 de 200 metros se construyó utilizando la fila exterior de las pilas del muelle Fiscal al cual se le retiró la plataforma.

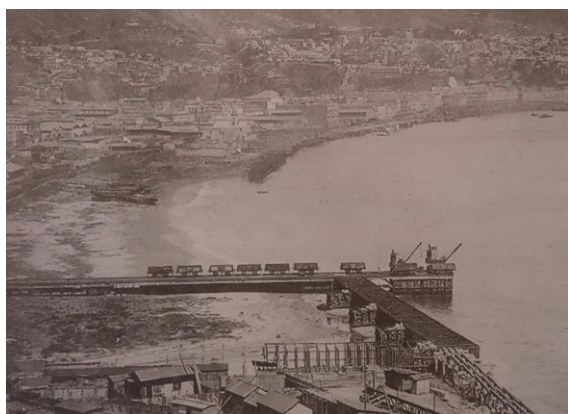
Al oriente de estos malecones marginales se construyó el espigón que es una estructura de 100 metros de ancho por 250 de largo que partiendo desde la orilla se interna hasta profundidades de 35 metros. Su contorno está formado por 2 muros gravitacionales paralelos construidos con bloques en capas inclinadas, y uniendo sus extremos, un muro de cajones de concreto. La dificultad que presentó este espigón para su diseño y posterior construcción, es que se fundó sobre un terreno fangoso, sobre un prisma de relleno que partió desde la orilla hasta llegar a una profundidad de 25 metros, el asentamiento

sobre el fondo se produciría en forma desigual, sería mayor mientras más alejado de la orilla ya que en el arranque la única presión sobre el fango, sería el peso de los bloques.

Estas condiciones de fundación fueron previstas por los proyectistas, por lo que hubo que esperar que se produjeran los asentamientos por la ruptura del equilibrio del fondo fangoso. Los muros se sobrecargaron con capas de bloques y se dejaron asentar durante un año antes de quitar la sobrecarga y colocar el coronamiento de concreto in situ.

MUELLE BARON

Su construcción se inició el 14 de julio de 1913 con un plazo de 3 años terminándose finalmente en 1917, con un retraso de un año como consecuencia de la primera guerra mundial. Estaba destinado a reemplazar el antiguo muelle del carbón para atender en forma más eficiente la demanda de carbón para el servicio de los Ferrocarriles del Estado



Antiguo Muelle del Carbón

El muelle Barón tiene un largo de 200 metros por 30 metros de ancho. En su construcción se empleó al igual que en el Muelle Fiscal, el sistema de excavaciones con ayuda de aire comprimido.



Las canteras de las Salinas



Cargando un Ganguil con enrocados en el Muelle de las Salinas

EL DENOMINADO CABALLERO DEL TITANIC



Hno. José Luis ARCHITEUTHIS Brito Montero
Nao San Antonio

Más de 100 años han pasado después de aquel famoso naufragio protagonizado por el transatlántico, el 14 de abril de 1912, donde 2 mil 223 personas viajaban desde el continente europeo con la esperanza de llegar a Estados Unidos en América.

Muchas historias se han contado acerca del hundimiento del “Royal Mail Steamship” RMS Titanic, sucedido el 14-15 de abril de 1912 (23:40 del 14 de abril a los 02:20 del 15 de abril), tras una colisión con un iceberg en el Atlántico Norte y para mí fue una grata sorpresa al visitar en febrero de 2022, Hermosillo en la región de Sonora al Norte de México, enterarme de que existía una casa que había pertenecido al único mexicano que había sido pasajero de este gran trasatlántico.

Al ingresar me di cuenta que la casa pertenecía ahora a la Sociedad Histórica Sonorense y que además había una interesante biblioteca también con libros de historia a la venta por lo que adquirí varios del famoso jefe Apache Gerónimo de los Chiricaguas que asolaron Sonora en el pasado. Una vez adentro además comencé a consultar sobre este personaje mexicano a bordo del Titanic.



Manuel Uruchurtu Ramírez

Se trataba de Manuel Uruchurtu Ramírez, nacido el 27 de julio de 1872 en Hermosillo, Sonora, México e hijo del Capitán Mateo Uruchurtu Díaz y de Mercedes Ramírez Estrella y que de joven viajó a la Ciudad de México a estudiar para ser un abogado, logrando además contraer matrimonio con su compañera de estudios la aristócrata Gertrudis Caraza y Landero, con quien tuvo siete hijos, estableciéndose en la ciudad de México para vivir.



SU VIAJE A BORDO DEL TITANIC

En 1912, mientras México se encontraba en plena Revolución Mexicana, Uruchurtu hizo una visita oficial por Europa. Ahí se detuvo unos días en Francia para visitar a su padrino político y mejor amigo, el general Ramón Corral, ex vicepresidente del gobierno de Porfirio Díaz, que se encontraban juntos en el exilio. Hacia el fin de su visita, Uruchurtu reserva un lugar de vuelta en el barco “Paris”, para viajar el 10 de marzo desde Cherburgo en Francia hasta Veracruz en México. Uruchurtu, que estaba hospedado en el Hotel París, recibe la visita de Guillermo Obregón, yerno de Ramón Corral y presidente de la Gran Comisión de la Cámara de Diputados. Obregón había adquirido un boleto de primera clase para navegar en el lujoso trasatlántico RMS Titanic en su viaje inaugural, pero había cambiado de parecer y deseaba intercambiar boletos, a lo que Uruchurtu accedió sellando así su suerte; Guillermo Obregón viajaría en el París y Uruchurtu en el Titanic con el boleto No. P-C-17601.

Antes de embarcarse, el abogado escribió varias misivas: *"París, Francia, 26 de marzo de 1912. Me embarco en Cherburgo el 10 de abril próximo en la mañana en el vapor Titanic"; "Madrid, España, 30 de marzo. Salgo el 10 del próximo abril a bordo del Titanic. Espero llegar el veinticuatro o veinticinco del mismo mes"*, y al final, un cablegrama a Remigio Uruchurtu: **"Embárcome"**. Ese día Uruchurtu con el boleto 17601 abordó el Titanic en primera Clase, junto a otros 273 pasajeros.



Mientras el buque navega por las aguas del Atlántico, cerca de la medianoche fría del 14 de abril, choca con un témpano de hielo que raja el casco del barco. Reinan el caos y la desesperación. No hay botes suficientes para todos. Miles de pasajeros pierden la vida congelados en el Atlántico.

Manuel Uruchurtu fue el único viajero mexicano del Titanic y por su posición, viajaba en primera clase, le ofrecieron ser uno de los primeros en tomar un bote salvavidas, cuando aquel 14 de abril de 1912 el barco comenzó a hundirse y cuando estaba instalado en uno de ellos y listos para hacer bajar la embarcación, se le acercó una mujer con un bebé y que viajaban en segunda clase, suplicando que la dejaran subir, pero los oficiales no lo permitieron; ahí fue cuando Uruchurtu se levantó y le cedió su lugar a la dama y de hecho esta imagen aparece en la famosa película Titanic.

EL ANÁLISIS DE ESTA HISTORIA

"Cuando el Senado de Estados Unidos se puso a hacer el recuento de los daños y a entrevistar a los supervivientes, hubo tres testigos que cuentan esta historia y coinciden en el acto de heroísmo", cuenta Antonio Uruchurtu, su biznieto. "Siempre fue una historia de familia, de esas que vienes arrastrando generación tras generación pero que no salen de tu casa, se quedan en la sobremesa", contó.

Según esta historia, el corazón del mexicano fue conmovido ante los engaños de una mujer, pues frente a él se encontraba Elizabeth Ramell-Nye, joven inglesa quien era pasajera de segunda clase la cual con lágrimas en los ojos, suplicaba que la dejaran abordar pues en New York lo esperaba su esposo y sus dos hijos menores.

Pensando tal vez que sería fácil abordar otro bote salvavidas dada su acomodada situación, Uruchurtu Ramírez cedió su lugar a la mujer, quien sin dudarlo dos veces abordó el bote, no sin antes escuchar las palabras de su salvador, las cuales habían resonado como un presagio. "Si no llego a sobrevivir, cuenta a tus hijos quién fue el que te salvó y por favor, ve a México y busca a mi familia y también cuéntales lo ocurrido esta noche", dando las indicaciones del lugar en donde se encontraban sus familiares, para después observar cómo el bote bajaba hasta las aguas congeladas del Atlántico Norte.



Lamentablemente Manuel Uruchurtu no pudo salvar su vida y su cuerpo se perdió entre los cientos de víctimas que perecieron en aquel fatídico accidente,

Los naufragos del Titanic, después de dos horas en el agua, la mayor parte fallecieron por hipotermia o ahogamiento y a pesar de que el mar estaba particularmente tranquilo esa noche, muchos de los cadáveres jamás fueron encontrados. Los que se salvaron a bordo de los botes salvavidas fueron recibidos a bordo del "Carpathia", otro trasatlántico que estaba en la zona. Días después el hermano de Manuel, Remigio Uruchurtu, recibiría un telegrama de la empresa White Star Line en donde se leía:

"Hasta ahora no se ha encontrado el cuerpo de Manuel Uruchurtu".

Tiempo después se supone que se descubrió que Elizabeth Ramell-Nye había mentido, ya que no estaba casada ni tenía hijo alguno. No obstante, la mujer cumplió su promesa y 12 años después en 1924, habría viajado hasta Hermosillo en Sonora para entrevistarse con la familia de Uruchurtu y contarle la historia de los últimos momentos de su marido.

Ella se presentó ante la familia de Manuel Uruchurtu a quienes les contó con lujo de detalles la tragedia ocurrida años atrás, además de ensalzar la bondad de su héroe, quien al tener un noble corazón decidió sacrificarse por la dama y para poder traducir, "tuvieron que hablarle al maestro de la escuela, que era el único que hablaba inglés

¿FUE ESTA HISTORIA VERÍDICA O CORRESPONDE A UNA FANTASÍA?

El 24 de agosto de 2012, la periodista Guadalupe Loeza, autora del libro *El caballero del Titanic*, que escribió y publicó con motivo del centenario del hundimiento, narra los sucesos antes descritos.

Sin embargo, un par de meses después la escritora declaró que las investigaciones que había realizado la llevaron a la conclusión de no encontrar ningún documento fidedigno que corroborara los hechos, a pesar de que los familiares del diplomático mexicano, afirmaran dicho evento.

Esto sucedió después de que la escritora viajara a Estados Unidos a presentar su libro, en el Museo de Historia Natural de San Diego, en el marco de la exhibición de los vestigios encontrados del barco, que fue hallado en 1985, donde explicó que había recibido una carta desde Londres, donde el biógrafo de Elizabeth Ramell anunciara que en su investigación no encontró ninguna mención de Uruchurtu.

En la biografía oficial de Ramell, quien tuvo un importante papel en la organización de beneficencia conocida como el Ejército de Salvación, no existen referencias de algún viaje a México. Tampoco existen en otros documentos redactados por ella.

"Cuando fue rescatada en el barco Carpatia, Elizabeth escribe una larga carta a sus padres dando cuenta de cómo se salvó, y en ningún momento se refiere el hecho de Uruchurtu".

En cambio, Antonio Uruchurtu, bisnieto del personaje, asegura que el hecho sí existió. Dijo que la propia Elizabeth Ramell lo contó en un viaje a Hermosillo, capital de Sonora, en 1916.

La visita fue reseñada no sólo por la familia Uruchurtu, sino por algunos vecinos y un maestro que sirvió como traductor, aunque se admite que es una historia oral. "Obviamente no hay una foto o algo parecido que pudiera comprobarlo", explicó en una ocasión a BBC Mundo. "Pero hay testimonios de que dejó su lugar. Fue un hecho heroico". Por ese gesto, el pasajero es considerado como un héroe en su natal Sonora. "Su historia sirve para rescatar valores, cuando padres y abuelos eran unos caballeros, la valentía, el respeto a la mujer y la lealtad, que estaban por encima de tu vida, todos los valores que la sociedad actual está urgida de recuperar", dijo su sobrino bisnieto, Antonio Uruchurtu.

Pero México no solo está relacionado con el Titanic, por la historia de este conocido mexicano, sino que muchos de los pasajeros del barco creado por James Cameron en la película "Titanic" en 1997, fue rodada en México y por lo tanto muchos de los extras eran mexicanos.

Para rodar la película, la productora Fox construyó unos estudios que luego albergaron un museo en el que se exhibían numerosos objetos y escenarios de "Titanic", el cual posteriormente fue lastimosamente cerrado.



El autor en la casa de Manuel Uruchurtu Ramírez, actual sede de la Sociedad Histórica Sonorense en Hermosillo, Sonora, México, febrero 2022

OTROS LATINOAMERICANOS A BORDO DEL TITANIC

En la cubierta del Titanic, otros valientes caballeros latinoamericanos eligieron pasar su última noche, la del 14 al 15 de abril de 1912, escuchando los acordes que tocaba la orquesta mientras el lujoso transatlántico se hundía frente a las costas de Terranova.

Entre los 2208 tripulantes y pasajeros del Titanic, ese día murieron 1496 personas que iban a bordo, lo que convierte a esta catástrofe en uno de los mayores naufragios de mundo.

En este naufragio figuran otros seis latinoamericanos que murieron haciendo gala de su caballerosidad y valentía, ellos son: el cubano Servando José Florentino Ovies y Rodríguez, que algunas fuentes apuntan a que era un asturiano que vivía en La Habana.

También hubo un argentino, Edgardo Andrew, oriundo de Río Cuarto, e hijo de ingleses, quien a los 17 años se fue a estudiar a Inglaterra. Un año después, Andrew escribió a su enamorada Josey diciéndole que no la podía esperar en Inglaterra porque se iba a EEUU en el Titanic, según una investigación publicada hace unos años por el diario Clarín.

Después de que el barco chocara con el iceberg, en su cuarto día de navegación, Edgardo salió de su camarote al pasillo y se encontró con Winnie Troutt, quien sobrevivió y fue una voz fundamental para los historiadores, según cuenta el periódico argentino.



Cuando comenzó a hablar en público de la tragedia, casi 40 años después del accidente, Winnie Troutt

confirmó la versión de los familiares de Edgardo de que el pasajero argentino tenía colocado ya su chaleco salvavidas y viéndola a ella desesperada, se lo cedió para después arrojarlo al mar.

Quien sí logró sobrevivir al hundimiento del Titanic es la camarera argentina Violeta Jessop, quien además fue testigo de los accidentes de otros dos de los mejores transatlánticos de su época, todos de la naviera White Star Line. Violeta, nacida en 1887, en Argentina, de padres irlandeses, pertenecía a la tripulación que sobrevivió a la colisión en 1911 del Olympic con el vapor Hawke, y en 1916 se salvó del hundimiento del Britannic. En sus memorias, Violeta cuenta que desde el bote salvavidas vio el hundimiento del Titanic y cómo soportó ocho horas de angustia hasta ser rescatada por el Carpathia. "A medida que el bote descendía, un oficial me dio un bebé para que lo cuide. Y me arrojé un bulto al regazo", contó ella, aunque jamás supo quién era ese niño.

Otra historia asombrosa es la del acaudalado uruguayo Ramón Artagaveytia, descendiente de vizcaínos y que cuarenta años antes se salvó del naufragio del vapor América en el Río de la Plata. Como pasajero de primera clase, Ramón tenía derecho a una plaza en uno de los botes salvavidas. Sin embargo, decidió no subirse al bote y fue visto por varios pasajeros en la cubierta del barco junto a otros dos paisanos, los Carrau. Las últimas horas de Artagaveytia concluyen con un enigma. Cuando identificaron su cuerpo, se halló entre sus ropas un reloj de bolsillo, con sus agujas fijas en una hora diferente a la del naufragio (02:25 horas). Los uruguayos Francisco Carrau, de 28 años, y Jose Pedro Carrau, de 17 años, que según algunas versiones eran primos y otras eran tío y sobrino, embarcaron en Southampton en el Titanic en un camarote de primera clase. La familia Carrau, de origen catalán, fundó una de las compañías más antiguas de Uruguay, Carrau & Cía. Junto a ellos, fallecieron decenas de héroes, como el capitán del Titanic, Edward Smith, quien dirigió el abandono del buque y luego se encerró en el cuarto de derrota, y están los ocho músicos de la orquesta del Titanic, que pusieron música a una de las mayores tragedias náuticas de la historia.

HASTA EL PRÓXIMO NÚMERO!!!