



El Santiaguillo

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

Nº 268 Agosto de 2022 AÑO XXX Singladura 2022 - 2023



Valerosos y fieros Hermanos:

Partió el mes de agosto, dedicado a la montaña, a los escualos y sirenitas, y también al inicio del mes de la Patria, con el natalicio de O'Higgins.

En esta edición recogemos algunos hechos ocurridos durante el pasado mes de julio, marcado por un crudo clima que obligó a muchos piratas a refugiarse en sus guaridas para escapar de las pestes invernales.

Sin embargo, la Nao Santiago siguió irrenunciablemente con la tradición de realizar sus cámaras y bucanes de los miércoles, como en cualquier época y estación del año, aprovechando los encantos que guardan muchos rincones de la guarida, como la taberna pirata del Olonés, con acalorados juegos de salón.

Estuvimos en el Zafarrancho de cambio de Guardia de la Nao Valparaíso, y recibimos información de nuestra Hermana Nao de Montevideo, ROU, que también tuvo cambio en el puente de mando.

Les invitamos a disfrutar de este pasquín, con información que, esperamos, sea de interés para ustedes.

OOOORZAAAAA!!



 **EL Editor**

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



Reapertura de la Taberna El Olonés, que recuerda al Hermano ME Aníbal Salvatierra, quien impulsó su construcción, sobre un diseño del Hermano ME Vulcano.



Foto superior, Zafarrancho de Cambio de Guardia de la Nao Valparaíso, a la que asistió un piquete de la Nao Santiago. Abajo, ceremonia similar de la Nao Montevideo, de la República del Uruguay, que está hermanada con la Nao Santiago.



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

NOTICIAS DE LA NAO

Reapertura de Taberna El Olonés

El fiero Capitán EUZKARO ordenó la reapertura y acondicionamiento de la Taberna del Olonés, ubicada en los subterráneos de nuestra guarida, que alberga un tugurio tipo bunker, colmado de pólvoras y condumios traídos de lejanas tierras y que protege a nuestros valerosos hermanos de las bombas de ruidos molestos que producen los vecinos. Así, es posible escuchar el dulce sonido de los dados rodando en la mesa y chochando entre sí, luego de haberlos depositados con suavidad sobre ella, expulsados del vaso de cuero que llaman “cacho”. También es posible sentir la sinfonía que producen las piezas de dominó al revolverlas sobre la mesa. Todo ello, en un ambiente de sana fraternidad que brinda abrigo a los bucanes de los miércoles de invierno.



La Taberna El Olonés es un sitio característico de nuestra guarida.

Lugar de reuniones alegres y lúdicas, término casi obligado de nuestros zafarranchos, constituye un sitio agradable de participación pirata.

El origen de la taberna lo constituye un sótano donde se encontraban las calderas de calefacción del edificio, permanentemente inundado (no por agua de mar), constituyendo en la práctica, la sentina de un navío que hace agua por años de navegación y falta de carena y alijos.

La visión de un hermano y su contribución de doblones, permitió efectuar los trabajos que desembocaron en lo que hoy es la "Taberna El Olonés".

Su nombre recuerda al insigne hermano Aníbal EL OLONÉS Salvatierra, hoy navegando en el Mar de la Eternidad, que dio forma a esta idea que rondaba por la Nao.

Las paredes de la taberna cuentan con un hermoso mural mariner, contribución del hermano Fernando Corsario Negro Morras, artista del pincel y antiguo pirata.



La taberna cuenta con una cantina "húmeda" bien alhajada y en veces, bien surtida

No falta el hermano acomedido que asume la función de tabernero, en franca pugna con muchachos y bichicumas.

Porciones más, porciones menos, los hermanos sacian su sed de licores y de camaradería.

En sus mesas, los juegos de dados enfrentan a los hermanos (algunos, para que decirlo, tienen una

suerte) en contiendas lúdicas, remojadas por viejo ron y por viandas que hermanos traen para ser consumidas en esos momentos de alegría.

Cuentan los conocedores del tema que el hermano El Olonés, quién fungía de abogado, ganó un juicio muy importante y de mucha cobertura, el que le redituó una cantidad apreciable de doblones. El hermano tomó su falquitrera y en el acto, entregó los doblones por los costos de construcción de la taberna que en los momentos, dicho por algunos, alcanzaba la alta suma de un millón y medio de doblones.

Este gesto retrata el cariño que los hermanos tienen por su cofradía.

Destacamos hoy esta dependencia de la nao, tanto por su uso como por su significado.



(EL SANTIAGUILLO N° 92, ENERO DE 2004)





VISITAS A OTRAS NAOS

Cambio de Guardia Nao Valparaíso

El Lugarteniente ALGARETE y los Hermanos PINGÜINO CAMANCHACA y ATALAYA, representaron a la Nao Santiago en la ceremonia de Cambio de Guardia de la Nao Valparaíso, en que el Capitán LOBO entregó el gobierno del bajel al Capitán GRILLETE, con la presencia del Lugarteniente Nacional VENTURA, Capitanes de Naos, Oficiales Nacionales y Hermanos de diversas caletas del litoral. El Zafarrancho se llevó a efecto el sábado 2 de julio, en los salones del Club Naval, del que recogimos los siguientes testimonios gráficos:





CAMBIO DE GUARDIA

Nao Montevideo

El 15 de julio, en la guarida del Club Naval de Montevideo, el Hermano Jorge PUÑALES Beltrán asumió como Capitán de la Nao Montevideo, en el Zafarrancho oficial del mes, que contó con la presencia de 50 almas, entre ellas el Capitán Nacional de la Hermandad de la Costa de la República Oriental del Uruguay, el Capitán Nao Punta del Este, Oficiales, Hermanos, Bichicumas polizones e Invitados y cautivas, dónde no faltó el acompañamiento musical a cargo de un grupo folclórico.

Cabe recordar que la Nao Montevideo está hermanada con nuestra Nao Santiago.







CUMPLEAÑEROS DEL MES

Este mes alzaremos nuestros cañones para orzar por la nueva vuelta al sol que inician los hermanos Aldo PINGÜINO CAMANCHACA Palma (01 de agosto), Laureano EL CORDÉS Marcelli (05 de agosto), Sergio ZALAGARDA Rowe (11 de agosto), Carlos DÁLMATO Rojas (22 de agosto), Patricio CHINCHINERO Varas (30 de agosto) y Eduardo ARMERO Hernández (31 de agosto). Deseamos a nuestros hermanos una singladura llena de aventuras y victorias, con muchas recaladas felices y colmadas de tesoros. OOOOORZAAAAA!!!!!!



PINGÜINO CAMANCHACA



EL CORDÉS



ZALAGARDA



DÁLMATO



CHINCHINERO



ARMERO

CIUDAD DE LA IMPERIAL



Hno. Laureano EL CORDÉS Marcelli
Rol 2097
Nao Santiago

Al escribir esta nota, solo me motiva rendir un sencillo homenaje a la memoria de mi hermano y amigo Mario “Vulcano” Foix, Viejo Lobo de Mar, con quien nos unió una amistad durante muchos años, cultivada en la comprensión, el afecto y sentimientos e inquietudes comunes. Mereció el respeto y admiración de todos sus hermanos, con destacada presencia en su actividad profesional, caballero intachable y de gran corazón, dotes que conquistaron el afecto sin reservas de quienes tuvimos la suerte de conocerle.

Muchas veces charlamos sobre la fundación de la ciudad de La Imperial, (Carahue) tema que conocía muy bien y le apasionaba, sobre todo, por ser la zona en que transcurrió su niñez. Hace más de veinte años, en tertulias con un grupo de personas amantes de nuestra historia, nos daba a conocer sucesos de esta ciudad, que pudo haber sido la capital de Chile.

Un poco de su historia

Después de la fundación de Santiago, Pedro de Valdivia avanzó hacia el sur, en busca de territorios para entregar, en calidad de encomiendas, a los soldados que llegaron con él y otros que llegaron posteriormente y que aspiraban a obtener esas tierras, que ya Valdivia había descubierto, en una expedición anterior efectuada hasta el Bio-Bio. Siempre fue la aspiración de Pedro de Valdivia, llegar hasta el Estrecho.

El año 1550, pocos años después fundar Santiago, dio inicio a una campaña, compuesta por doscientos soldados y con los pertrechos necesarios y muchos indios auxiliares, iniciando, con esta acción, la llamada Guerra de Arauco, que se prolongó por más trescientos años.

Fundó en esta expedición el fuerte de Penco, funda la ciudad de Concepción del Nuevo Extremo, el 5 de octubre de 1550, después de haber recibido un ataque de los Mapuches. Fue llamada la batalla de Andalien. Sufrió diversas acometidas por parte de los indígenas. (algunos cronistas mencionan entre cinco mil y quince mil indígenas combatientes).



Continuando su marcha al sur, Pedro de Valdivia decidió fundar una ciudad en la Araucanía, llegando hasta el río Cautín, donde ya había un pequeño fuerte iniciado por Pedro de Villagra.

Este fuerte fue construido para avanzar en la conquista del sur de Chile, posteriormente abandonado el año 1.600, debido a los ataques de los mapuches que destruyeron todas las ciudades de Concepción a Osorno.

Se inició la formación de esta ciudad, que pensaba Valdivia, sería la capital del Reino de Chile. Ciudad destruida varias veces por los mapuches, finalmente abandonada y refundada por el ejército chileno durante la ocupación de la Araucanía. Los trabajos de la fundación de la ciudad se iniciaron en enero del año 1552.

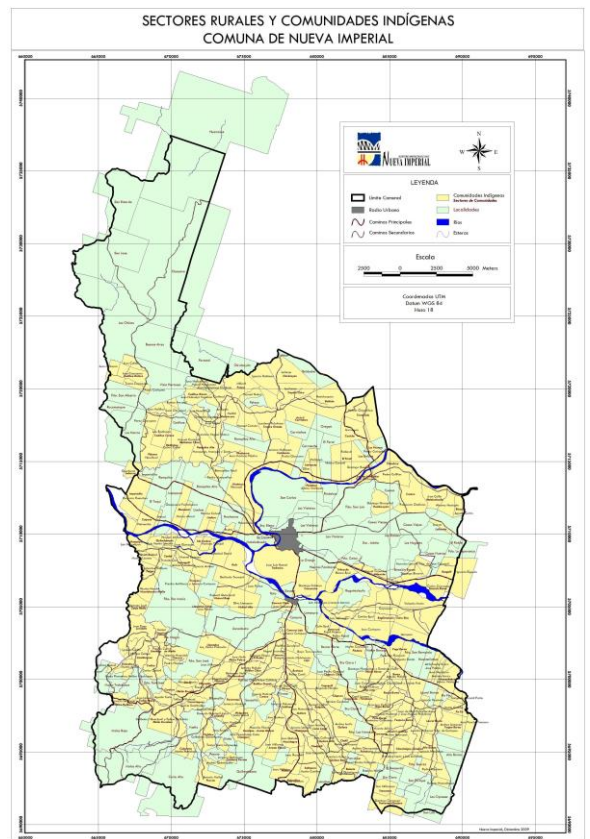
Constituyó el primer cabildo el 16 de abril de ese mismo año. El nombre de La Imperial que propuso Valdivia, fue por la similitud que encontró en los techos de las rucas de los indígenas, que tenían unas águilas talladas en madera, que le recordaban las armas del Emperador Carlos V, convirtiéndose esta ciudad, en la cuarta, después de Santiago, La Serena y Concepción.



La Imperial tuvo mucha prosperidad durante el siglo XVI. Se construyeron conventos e iglesias con las ordenes religiosas de Los Franciscanos, Santo Domingo y La Merced. Se construyó también un hospital y prosperaron las Fábricas de paños, bayetas y el asiento de un obispado. Por Real Cedula de 18 de marzo de 1554, se le concedió el privilegio de armas.

Según el historiador José Bengoa, en su libro "Historia de los Antiguos Mapuches del Sur", estudioso de la cultura mapuche, el lugar que cautivó a Valdivia para fundación de la ciudad, fue una especie de plaza, lugar de concentración de los indígenas, antes de la llegada de los españoles. Entorno con ríos navegables, zona pantanosa que se cubría de agua en invierno y que tenía canales durante el verano. Vivía allí la mayor parte de la gente que había en Chile.

Hoy es la comuna con la mayor concentración de habitantes de origen mapuche, manteniendo su religiosidad, costumbres, artesanía en madera, comida, lenguaje y cultura y conocida también como la ciudad Acuarela, por el colorido de sus casas.



Laureano "El Cordes" Marcelli
VLM. Rol Nro.2097

VERSOS MARINEROS

Del Barómetro

Cuando oscila lentamente
es que gran viento presente

...

Si lentamente se eleva
es porque el viento se lleva

...

Tiempo que viene despacio
en irse también es reacio

...

Descenso con suavidad
trae viento y tempestad

...

Tiempo pronto en declararse
no tardará en ausentarse.

De las Nubes

Nubes barbadadas
Viento en carretadas

...

Nubes con franjas y ribetes
piden aferrar juanetes

...

Cielo jaspeado
viento fresco y agarrado

...

Si en forma de globo están
viento o nieve traerán

...

Nube baja y como humo
que trae mucha agua presumo

Del Sol

Sol no afeitado
Pronto es aguado

...

Arreboles por la tarde
el sol arde

...

El invierno noche muy clara
el sol que viene no da la cara



De la Luna

Luna amarilla y rojiza
que lloverá profetiza

...

Luna puesta o salida
a vigilancia convida

...

Luna al salir colorada
anuncia que habrá ventada

...

Como pinta quinta
como quinta, octava
como principia acaba

De las estrellas

Estrellas con luz brillante
cambiará el viento al instante

...

Noche serena y estrellas sin brillo
Toma la gavia pronto un ricillo

De la neblina

Neblina que al levantar
permanece en sitio dado
esto nos vendrá a anunciar
que habrá viento de aquel lado

...

Neblina en la mañana
pescador a tu cabaña

...

Neblina en el valle
pescador a la calle

...

Después de lluvia, neblina
hacia buen tiempo camina

De relámpagos y truenos

Mucha luz y pocos truenos
agua trae por lo menos

...

Un trueno no repetido
nunca buen tiempo ha traído

...

Si relampaguea y truena
viento habrá de donde suena

...

San Telmo en la arboladura
mucho viento y mar augura
y si en cubierta brilla
cierra bien la escotilla

...

Horizonte claro y relampagueante
tiempo bueno y sofocante

De las aves marinas

Aves de mar que buscan madrigueras
anuncian temporal de esta manera

Del tiempo

Noche de invierno sombría
al día siguiente hermoso día

...

Si del Norte el viento es
botas de agua a los pies

...

Norte claro Sur oscuro
aguacero seguro

...

Círculo en la Luna
novedad ninguna

...

Círculo en el Sol
aguacero o temblor

...

A joven Sur y Norte viejo
no le fíes tu pellejo

De la lluvia

Si la lluvia te coge antes que el viento
alista drizas, sin perder momento,
y si el viento te coge primero
las gavias arriba marinero

REGLAMENTO DE CHOQUES Y ABORDAJES

Si ambas luces de un vapor
por la proa has avistado,

debes caer a estribor
dejando ver tu encarnado

...

Si da el verde con el verde
o encarnado con su igual
entonces nada se pierde
siga el rumbo cada cual

...

Si a estribor ves colorado
debes con cuidado obrar
pasa a uno u otro lado
modera, para o da atrás

...

Si acaso sobre babor
el verde se deja ver,
sigue adelante, ojo avizor
debiese el otro mover

...

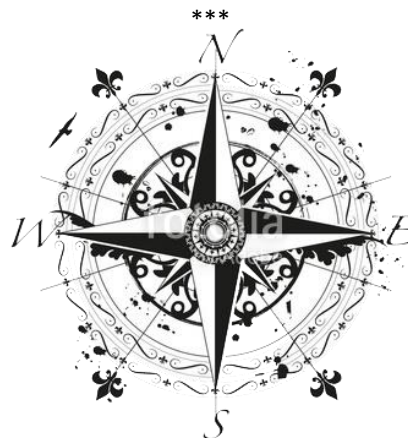
Buque que a otro alcanza
gobernará sin tardanza

...

Entre un vapor y un velero,
gobierna siempre el primero

...

Estad siempre vigilante
y ten presente además,
que si, hay riesgo por delante
modera, para y da atrás



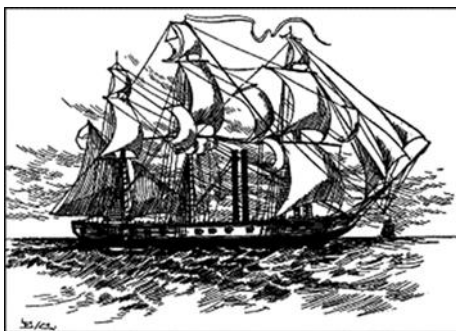
Florilegio del hermano M.E. Carlos "Yucatán" Torres,
presentado por el Hno. Sergio ZALAGARDA Rowe, de
la Nao Santiago.

A 200 AÑOS DE LA VISITA DEL RISING STAR A QUINTERO



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

El pasado 7 de Julio recién pasado, recordamos los 200 años de la visita del primer buque de guerra de Chile propulsado a vapor, el Rising Star. El que también usaba velas para su propulsión, utilizaba los dos sistemas. Fue mandado a construir por el primer Almirante de la República, Lord Alexander Thomas Cochrane Chilcrist el año 1817 en Inglaterra, quién veía las ventajas militares que podía ofrecer un buque de guerra de este tipo en operaciones navales bélicas. El Rising Star (Estrella Naciente), fue un pionero entre los navíos de guerra a vapor, primero en cruzar el Océano Atlántico, en cruzar el Estrecho de Magallanes, en navegar por el Océano Pacífico y en visitar a la cuadra de Quintero en 1822.



Construcción del Rising Star

Este buque fue construido en astilleros de Brent de Rotherhirte, Thames en Inglaterra. La perspectiva de un buque que no tuviera que depender del viento para obtener energía para navegar, atrajo mucho la atención del Almirante Cochrane, quién financió con 3000 Libras

Esterlinas (15.000 pesos a la sazón), de su propio dinero, al empresario Edward Ellice, que era un comerciante de América del Sur; quién suministró otras 4000 Libras Esterlinas.

La buena reputación de Cochrane como un hábil Comandante y estrategia naval, lo llevó a construir un buque de guerra, cuyo objetivo era eliminar las diferencias de capacidad entre las fuerzas navales de su nueva flota y la armada española. Hizo esfuerzos para ocultar el verdadero propósito del buque, con el pretexto de que iba a ser utilizado para navegar hacia el Polo Norte.

El Rising Star fue un vapor construido para ser un navío de guerra con un diseño revolucionario de propulsión por una rueda de paletas internas y retráctiles con diferencial de transmisión en embudos gemelos. Como ya se dijo, con propulsión a vapor y vela. Contando con una potencia de 70 Hp con la que alcanzaba la velocidad de 12 nudos, desplazamiento 410 tn. La rueda de paleta en línea central giraba en un compartimento interior hermético con el fondo abierto al mar. El motor se consideraba como auxiliar, para tener velocidad adicional, en la eventualidad de no contar con la potencia de Eolo.

Perteneció a la Armada de Chile, asignado a operaciones en el año 1822.

Armamentos que poseía el Rising Star

Este vapor, era un buque de guerra pequeño, que compensaba su tamaño con la instalación de una batería de 20 cañones, que se distribuían a lo largo de la cubierta de mástil abierta, y contaba con 10 cañones por cada banda, a babor y estribor respectivamente.

Modificación del Rising Star

El buque no se había diseñado correctamente y el motor era demasiado pequeño para la propulsión que requería una nave con esas características. Dado que el error de cálculo no

podía remediarse fácilmente, se modificó su construcción, que tuvo lugar en los astilleros de Kier en 1820, producto de aquello no se entregó en el tiempo esperado. Recién realizó sus pruebas en el río Tamesis en Junio de 1821. El buque logró alcanzar los 6 nudos a vapor.

Cruce del Océano Atlántico

El Rising Star zarpó del puerto de Gravesend el día 22 de Octubre de 1821, con destino al puerto de Valparaíso. Cuando venía en navegación a la cuadra (frente) de Portugal, tuvo una fuga y se dispuso que se dirigiera al muelle de Cork para una reparación del casco. Una vez reparada la nave, zarpa cruzando el Océano Atlántico, pasando a través del Estrecho de Magallanes, realizando su viaje sin interferencias de ninguna naturaleza.

Recalada a Chile

Aunque Lord Cochrane esperaba verlo terminado al buque, debió partir a Chile para dirigir la Campaña Naval de la Expedición Libertadora del Perú, contratado por el Director Supremo de Chile, el General Bernardo O'Higgins; y convencido por el General José de San Martín para unirse a la causa de la independencia de las colonias hispano americanas, arribando a Chile el 28 de Noviembre de 1818 al puerto de Valparaíso junto a su familia y algunos oficiales retirados de la marina real. Cuando el Rising Star estuvo terminado, no pudo recibirlo a su llegada, sino que lo hizo su hermano mayor, William Cochrane el día 6 de Junio de 1822. Esta recalada sería tardía para la guerra, Lord Cochrane renuncia a su comisión en Chile en el mes de Noviembre de 1822, se va a Brasil, zarpando desde Quintero en Enero de 1823 a bordo del Capitán Allen, acompañado de un grupo de oficiales junto a su amiga y escritora Mary Graham.

Cochrane solicita Licencia para descansar en Quintero

En sus memorias Cochrane escribe: "Teniendo necesidad de descanso, después de la ansiedad fatigosa que me había abrumado durante dos años y medio. Pedí licencia al gobierno para retirarme a

mi posición de Quintero. Al mismo tiempo me proponía visitar la hacienda que me habían dado en Río Claro, en reconocimiento de mis servicios rendidos en Valdivia, con el ánimo de ponerla en estado de cultivo y dar impulso a la atrasada agricultura que entonces tenía Chile. En estas circunstancias llegó a Valparaíso el Rising Star, buque de vapor, que había quedado construyéndose en Londres. Llegaba tarde para tomar parte de las acciones navales que ya estaban terminadas. La tardanza provenía de la falta de fondos para complementar sus equipos; habiendo sido necesario que mi hermano, el mayor William Cochrane, suministrara cuantiosas sumas de dinero, las que no han sido reembolsadas hasta ahora. Aunque el Rising Star a su llegada fue de poca utilidad, sin embargo fue el primer vapor que surcaba el océano Pacífico". Fin de la cita.



Julio 7, 1822

En el Diario de mi Residencia en Chile, la escritora Mary Graham, en la página 77 señala lo siguiente: *"Invitada por Lord Cochrane, me dirigí ayer por la mañana al puerto para reunirme a un grupo que debía embarcarse con él a bordo del buque a vapor Rising Star, e ir de paseo a su hacienda de Quintero, situada a unas 20 millas al norte de este puerto.*

La distancia por tierra es de 30 millas, porque el camino va bordeando la bahía de Concón.

Formaban la partida, don José Zenteno gobernador de Valparaíso, su hija, doña Dolores, el honorable Capitán Frederik Spencer, comandante de la Alacrity, fragata de su majestad, el Capitán Crosbie, el Capitán Wilkinson, varios oficiales de la escuadra patriótica a quienes no conozco y unos cuantos caballeros más. El almirante llegó conmigo a bordo a las 10 de la mañana. Lo primero que hice fue visitar las máquinas: son dos a vapor de 45 caballos cada una. Las ruedas van cubiertas. El buque es una gallarda polacra (embarcación de tres mástiles que se usa en el Levante), cuya construcción se activó bastante antes de la venida de Lord Cochrane, pero solo este año arribó a estos mares. Con no poco placer pisé la cubierta del primer buque a vapor que navega por el Pacífico, y pensaba con entusiasmo en los triunfos que el hombre ha alcanzado sobre los obstáculos que la naturaleza coloca entre él y la realización de sus deseos. ¡ Que profunda emoción habría experimentado Almagro ¡, si un mago le hubiese mostrado en el espejo del futuro el puerto de Valparaíso, lleno de buques de Europa, de Asia y de otros países que entonces no existían, y en medio de ellos, este buque, deslizándose suave y tranquilamente, sin una sola vela, contra viento y marea; llevando en cubierta una artillería más fuerte que la que él jamás tuvo bajo su mando y conduciendo a bordo un héroe, cuyo nombre, tanto en Chile como en el Perú, había de sobrepasar no solo el suyo, sino también el de Pizarro, su más afamado compañero". Continúa Mary Graham en su relato : *"Una pieza de la máquina se había descompuesto por estar mal ajustada y ser ésta la primera ocasión en que se hacía una prueba a toda máquina en estos marea, de modo que el viaje quedó interrumpido precisamente cuando enfrentábamos a Quintero. Teníamos el viento a proa, pero como estábamos tan cerca, se votó por unanimidad que siguiéramos adelante, y en consecuencia, nos confiamos a la marea para que nos llevara al puerto".*



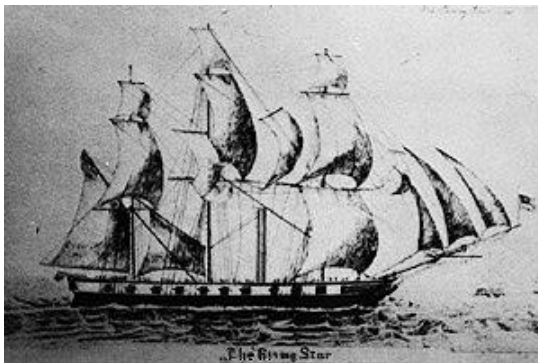
Efectos de la navegación a Quintero

Continúa la narración del viaje a bordo del Rising Star por parte de Mary Graham: *"Pero no siempre ocurren las cosas de acuerdo a nuestros deseos, y así se nos vino encima la noche, una noche pavorosa, fría y nublada. Los que no estaban acostumbrados al mar, empezaron a demostrarse cansados y aburridos, el cura y los demás partidarios de la cerveza blanca, comenzaron a sentir sus efectos, junto con los vaivenes del buque, que zapateaba al empuje de las olas que comenzaban a agitarse impelidas por el viento contrario; de suerte que todos resolvimos irnos a acostar. Poco después, se largaron las velas, que hasta entonces se habían tenido recogidas, tan seguros estábamos de nuestro viaje, y lo primero que aconteció fue que el trinquete (mástil de proa *) se estrelló contra las dos chimeneas de la máquina.*

Luego aumentó el viento y el mal tiempo y todo el aparejo (conjunto de palos, jarcias y velas *) comenzó a correrse, hasta que por fin en la mañana nos encontramos más lejos que nunca del lugar de nuestro destino.

El almuerzo, sin embargo, nos dio valor, y resolvimos perseverar unas cuantas horas, pero el tiempo comenzó a hacerse amenazador y el cielo se volvía cada vez más negro, de modo que por último tomamos rumbo a Valparaíso, donde desembarcamos a las dos de la tarde.

Un gran placer nos esperaba, que algo nos consoló del fracaso de la expedición, si es que las noticias de orden público pueden consolarnos". Fin de la cita. Las notas con asterisco son de este autor.

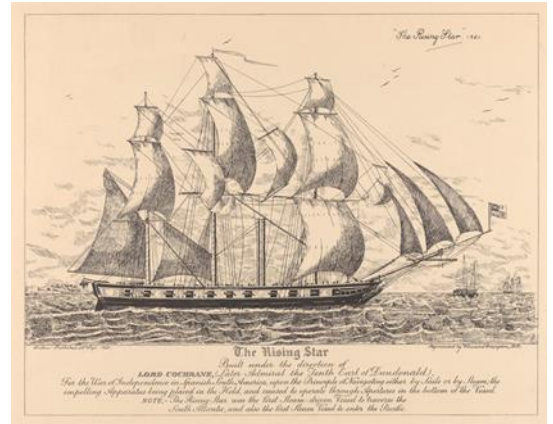


Venta del Rising Star

El buque fue vendido a la sociedad de Winter and Brittain, de la ciudad y puerto de Buenos Aires el año 1824 para uso comercial. Retiraron su motor y toda la maquinaria a vapor, las que fueron puestas a la venta en Londres en 1826, quedando solo propulsado por el viento, es decir, a vela.

Muerte del Rising Star

Se hundió el año 1829, habiendo encallado en la Península de Porkkala, frente o a la cuadra de la costa de Finlandia; cuando realizaba un viaje de San Petersburgo a Londres.



Roberto "Sea Horse" Monardes Fierro
Investigador autodidacta
Oficial Lugarteniente Nao Quintero
Hermandad de la Costa de Chile

Bibliografía

Diario de mi Residencia en Chile, en 1822 Memorias de Lord Cochrane, www.memoriachilena.gob.cl

HISTORIA DE LA FORMACION DEL PUERTO DE VALPARAISO

Capitulo V



Hno. Aldo PINGÜINO
CAMANCHACA Palma
Rol 2771
Nao Santiago

Resumen del capítulo anterior

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, Raúl Claro y Jorge Lira O.

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, en especial el del ingeniero Salazar.

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

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.

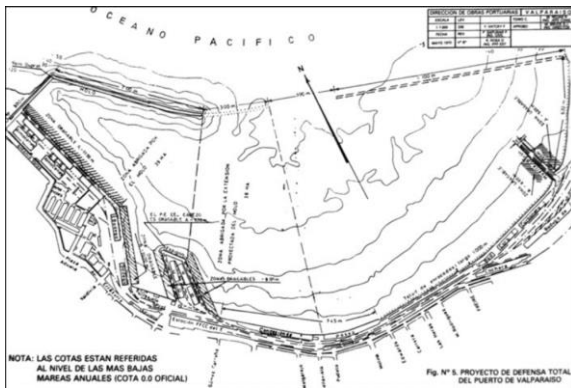
Para el muelle Barón se fijó un plazo de 3 años a contar del 14 de julio de 1913 sin embargo, este fue entregado en 1917 con un año de retraso.

El plazo total de este contrato era de 7 años a contar del 11 de mayo de 1912 para la construcción de todas las obras, esto 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 que finalmente las obras originalmente contratadas, fueran entregadas el 10 de noviembre de 1924, demorando más de 12 años, casi el doble del plazo original

Con relación al molo de abrigo, transcurrieron más de 3 años de discusiones políticas, para que 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 ofertas 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 entre el 11 de mayo de 1912 y el 2 de abril de 1930 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

El monto total de la inversión en moneda de oro de 18 peniques fue de \$52.495.240.

Molo de Abrigo primera parte de 300 mt	\$	5.747.737	
Molo de Abrigo segunda parte de 700 mt	\$	19.682.921	
Sub Total	\$	25.430.658	48%
Obras de Atraque	\$	14.962.627	
Obras para defensa de la ciudad	\$	5.836.061	
Obras complementarias	\$	6.265.894	
Sub Total	\$	27.064.582	52%
TOTAL	\$	52.495.240	

Las obras de abrigo representan prácticamente la mitad del costo total de las obras.

Antes de 1960 los puertos en Chile eran administrados por el Servicio de Explotación de Puertos del Servicio Nacional de Aduanas.

Bajo la presidencia de Jorge Alessandri Rodríguez, mediante el Decreto con Fuerza de Ley (DFL) N° 290 de 1960, se crea la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), empresa del estado que sería la encargada de la propiedad, administración, mantención y explotación de los siguientes puertos de Chile; Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt, Puerto Chacabuco, y Punta Arenas.

Mediante la Ley N°19.542 del 30 de diciembre de 1997, bajo el gobierno del presidente Eduardo Frei Ruiz Tagle, se disuelve EMPORCHI y en su reemplazo son creadas como sucesoras empresas estatales en cada uno de los puertos que antes administraba. Estas nuevas empresas son dependientes del Sistema de Empresas Públicas (SEP).

De esta manera el puerto de Valparaíso queda a cargo de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) Desde 1930 hasta el año 2016 en el puerto de Valparaíso, solamente se habían realizado trabajos de mejoramiento de las explanadas con la ampliación de estas mediante la demolición de antiguas bodegas de almacenamiento y otros galpones dedicados a la mantención de las instalaciones.

Esto como consecuencia del cambio en el manejo de las cargas las cuales de ser a granel y en forma de grandes bultos, estas fueron reemplazadas por la utilización de envases metálicos estandarizados como son los contenedores.

Las empresas portuarias que por ley son las dueñas de los recintos portuarios, mediante licitación pública han entregado en concesión por una determinada cantidad de años, a diferentes empresas privadas la operación y explotación de los sitios de atraque.

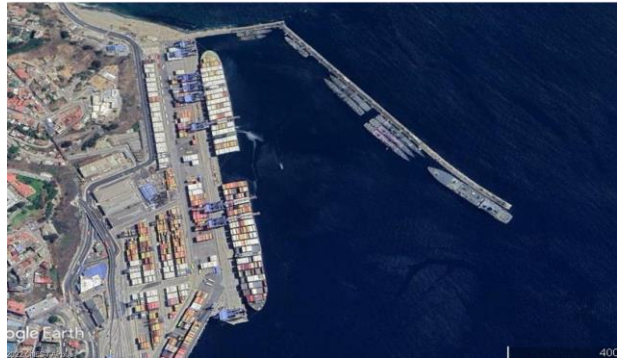
Las empresas concesionarias al igual que en las carreteras, tienen entre sus obligaciones, la mantención de los recintos, y pueden realizar inversiones para optimizar su explotación.



En 1999 la EPV adjudicó a la empresa Terminal Pacifico Sur S.A. (TPS) por un plazo de 20 años la concesión para la operación y explotación de los sitios 1-2-3-4-5, iniciándose está a partir de enero del año 2000. En el año 2017 se realiza la primera modificación desde su construcción en 1930, a los frentes de atraque del puerto, con la extensión del sitio 3 transformando los antiguos sitios 1, 2 y 3 de bloques de hormigón, en un nuevo y continuo frente de atraque de 740 metros de largo formado por un tablero de

hormigón armado de 26 metros de ancho apoyado sobre pilotes tubulares metálicos.

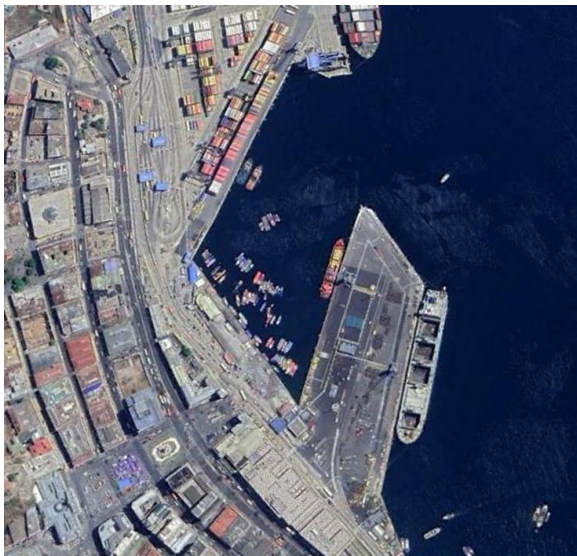
Esta modificación le otorgo a este nuevo frente de atraque, una profundidad de 15 metros posibilitando la operación de los grandes buques portacontenedores, constituyendo el "TERMINAL 1" del Puerto de Valparaíso. Además, TPS opera 266 m de los antiguos sitios 4 y 5. Mediante esta inversión, EPV otorgo al concesionario TPS, un aumento de 10 años más, a su concesión.



En el año 2013, EPV adjudico la concesión por un plazo de 30 años la operación y administración del Terminal N°2 a la empresa Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (TCVAL). Este nuevo terminal consideraba una inversión de 500 millones de dólares para la construcción de 2 nuevos frentes de atraque con una extensión total de 785 metros y 16 metros de profundidad para recibir simultáneamente a 2 buques del tipo Post-Panamax. El proyecto además contemplaba ganar 11,36 hectáreas al mar.

El 8 de marzo de 2019 TCVAL anuncia que, por las excesivas demoras en la tramitación ambiental, su decisión de no continuar con la concesión adjudicada. Su salida se concretó en abril del 2021, tomando EPV la titularidad del proyecto.

En diciembre 2021 EPV entrego por un plazo de 4 años la concesión a la empresa Terminal Portuario de Valparaíso (TPV) los sitios 6 y 7 ubicados en el espigón con profundidades de 8 y 7 metros respectivamente, y 240 metros al oriente de este (sitio 8) para la realización de cualquier tipo de faena



Se debe mencionar que, en sus planes de expansión EPV está considerado la construcción del futuro Terminal N°3 “Yolanda” que considera la construcción de 1.282 metros de frentes de atraque distribuidos en 3 sitios para contenedores con una explanada de respaldo que permitan atender a naves del tipo New Panamax de 366 m de eslora y Triple E de 400 m de eslora.

La materialización de este ambicioso proyecto requiere resolver entre otros problemas el acceso desde la variante Santos Ossa o ruta 68 accediendo por la quebrada Cabritería, a través de un túnel de aproximadamente 400 metros seguido por un viaducto de 1,6 kilómetros aproximados, para llegar al sector Yolanda-Barón.



Mediante este relato formado por V capítulos, he querido resumir brevemente la historia del Puerto de Valparaíso considerando sus orígenes, crecimiento y desarrollo en el tiempo. Su futuro está condicionado por las decisiones que se logren consensuar entre las diferentes autoridades como son EPV, Municipalidad de Valparaíso, Gobierno Regional y Gobierno Central, las cuales en mi opinión deben considerar que la capacidad para la transferencia de cargas marítimas a terrestres y viceversa dependerán del tipo de carga a movilizar, de la evolución de las naves (eslora, manga y calado), las facilidades de acceso a los frentes de atraque mediante la creación de caminos y vías expeditas a ellos.

Por la forma de la bahía de Valparaíso y como se fue desarrollando la ciudad entorno al puerto, este tiene una capacidad limitada para el movimiento de carga expresada en toneladas por año. La media del total de carga movilizada considerando el período 2011 a 2021 por el puerto de Valparaíso fue de 10 millones de toneladas al año. El Puerto de San Antonio había movilizado a noviembre 2021, un total de 22,88 millones de toneladas, y se espera que este 2022 supere los 25 millones de ton/año.

Los expertos deberán analizar y determinar la capacidad máxima de carga que podría movilizar el Puerto de Valparaíso expresado en ton/año, considerando los 3 Terminales que contempla EPV en sus planes futuros de expansión.

FUENTES:

Fuente propia
Memoria Chilena.gob.cl
Historia de la Ingeniería Portuaria 1870 – 1930. Alejandro Ubeda Opgaard
El Puerto en la conformación de la ciudad de Valparaíso. Raúl Araya Bugeño
Puertovalparaíso.cl
Wikipedia

HASTA EL PROXIMO NÚMERO!!!!