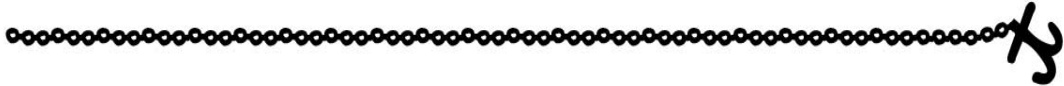




El Galeón de Chicureo



Edición N° 305

Singladura mayo 2016

Boletín Mensual de la Nao Chicureo de Hermandad de la Costa-Chile

Representante Legal: Capitán Tai Fung

EDITORIAL

El Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón, héroe del Combate Naval de Iquique, era hombre de muchas facetas, todas brillantes. Entre las menos conocidas se encuentra que su memoria para titularse como abogado versara sobre *Observaciones a la ley electoral vigente*, pues era un ferviente demócrata, y la de haber sido profesor de Ciencias Naturales y Moral en el liceo Benjamín Franklin, donado a Valparaíso por su tío Jacinto Chacón. Ello le llevó a decir: “*Sólo a través de la educación, el pueblo puede alcanzar su libertad*”.

OSTRAS



Llegaron los meses sin r, los mejores para degustar ostras, a condición de que no se haya prolongado el fenómeno de marea roja que invade el sur del país. Estos moluscos bivalvos aparecieron en la era secundaria, y hasta hoy los geólogos han determinado 500 especies fósiles. Desde la antigüedad las ostras fueron consideradas un plato de excepción. Los chinos las cultivaban hace ya 3.000 años, y también fueron apreciadas por griegos y romanos. El emperador Vitelius exigía que le sirvieran 300 en cada comida. Sin embargo, la ostricultura nació en Francia en el siglo XVIII, con ostras traídas de la India, y pronto esta delicia se convirtió en alimento de consumo popular. En “*The Pickwick Papers*”, de Charles Dickens, Sam Weller comenta al señor Pickwick que: “es un hecho digno de destacar, Señor, que la pobreza y las ostras parecen ir juntas”. Ciertamente, en el presente ese no es el caso.

Aunque en el norte de nuestro país se ha desarrollado una interesante producción de *ostrea japónica*, que sabe mejor preparada a la parmesana, en el sur campea nuestra *ostrea chilensis*, que es tan sabrosa como las mejores del Golfo de Vizcaya, y merece ser disfrutada en estado natural, acompañada sólo de un buen vino blanco y tostadas con mantequilla.

Que la *ostrea chilensis* sea la misma de Nueva Zelanda, y que la *araucaria* sea el árbol nacional de ese país, prueban que alguna vez formó parte del sur de Chile, y que, como afirma la mitología mapuche para explicar los cataclismos que fragmentaron el extremo sur de nuestro continente, fue la violenta lucha entre las serpientes marinas Tren Tren, fuerza del bien, y Kai Kai Filu, potencia del mal, la que hizo derivar las islas que integran ese archipiélago hacia la posición en la que se encuentra hoy en día. Ese es otro lazo que nos une con nuestros hermanos de la Nao Wellington.

Colaboración de Hermano Tai Fung

BOTE SALVAVIDAS

Hemos visto en el muelle Barón de Valparaíso al famoso Bote Salvavidas, que lleva el nombre del capitán danés, Oluf Christiansen, uno de los fundadores del Cuerpo de Voluntarios en 1925. El aspecto del que otrora fuera orgullo del puerto por sus heroicos salvamentos, deja mucho que desear, arrinconado ahora entre contenedores, elementos de pesca y otras especies. Eso llama la atención, especialmente en este Mes del Mar, con el cual mantuvo un peligroso desafío permanente por muchos años.



Construido en Inglaterra en madera de teca, caoba y roble, posee cajas de flotación que le hacen insumergible. En 1940, a inicios de la Segunda Guerra Mundial, participó en la operación de rescate de las tropas británicas acorraladas en Dunkerque. Más tarde fue adquirido para el Cuerpo de Voluntarios de Valparaíso, donde estuvo en servicio por más de 40 años. Su casco ha perdido gran parte de su pintura, le faltan muchos de sus elementos náuticos como faroles y otros, no se puede ver su interior, y solamente su chimenea aún permanece en pie.

Siguiendo una inveterada costumbre nacional de dejar abandonados estos elementos valiosos para volver después a reconstruirlos malamente con premura y a un costo elevado, todavía es tiempo para que ello no ocurra y lo podamos apreciar y recordar como figura emblemática de Valparaíso.

Colaboración del Bichicuma Francisco Vargas Avilés

CEREMONIA DEL 21 DE MAYO EN COLINA



Como es ya costumbre en este Mes del Mar, el viernes 20 de mayo la Nao Chicureo estuvo presente en la ceremonia cívico-militar celebrada en la Plaza de la localidad de Esmeralda, en la que depositó una ofrenda floral ante el monumento erigido en honor al héroe naval Capitán de Corbeta Arturo Prat Chacón. A continuación, tuvo lugar el tradicional desfile de los escolares de la comuna, y un cóctel ofrecido por la Alcaldía a las autoridades invitadas.

INAUGURACIÓN DE LA EXPOSICIÓN FOTOGRÁFICA *BRISAS DEL MAR*



Debido a una demora en obtener el local, el mismo sábado 21 de mayo inauguramos la exposición fotográfica **Brisas del Mar**, en el centro comercial VIVO de Piedra Roja de nuestra Caleta de Chicureo. En años anteriores esta había sido presentada en el Centro Cultural Municipal en Colina. Como cada año, la curaduría de la exposición fue asegurada por la Escuela de Fotografía Fotoarte, de nuestro Hermano Hernán “Congrio Negro” Soza, y entre sus visitantes contó con la presencia de nuestro Capitán Nacional Hermano MacGiver.

Para el Mes del Mar de 2017, esperamos contar con fotos enviadas por Hermanos de la Costa de las diversas Naos de Chile, que publicaríamos bajo el título “Mareas”.

ZAFARRANCHO MENSUAL

El jueves 26 celebramos nuestro zafarrancho mensual. El trazado de rumbo, ya subido a la red, se refirió al testimonio sobre los acontecimientos que tuvieron lugar en Iquique, narrados por un empresario español de paso en esa ciudad. En seguida se rindió homenaje a nuestro Hermano Honorario Humberto Bermúdez, procediendo a entregar a su cautiva Naty un obsequio en su recuerdo, y posteriormente, se le otorgó el rango de Cautiva Emérita, acreditado por el respectivo pergamino. Estuvo acompañada de su hija Marisa y su hijo Humberto.

El zafarrancho contó con la presencia del Capitán Nacional Hermano McGiver, el Hermano Jorge Molina, ex - Capitán de la Nao Valdivia; el Hermano Pirata Coke de la Nao Valparaíso, y su cautivante cautiva; y el Hermano Rodrigo “Leviatán” Pardo, Comisario de la Nao El Quisco-Algarrobo.



ENGANCHE DEL HERMANO ADOLFO “KOALA” KÄHNI

En el zafarrancho de Mayo se procedió al enganche del Patrón de Nave Menor Hermano Adolfo “Koala”Kähni, quien luego de los rituales de rigor, recibió el espaldarazo del Capitán Nacional en persona.

Su vasto Currículo náutico lo inicia como Contraмаestre, Timonel, y luego Piloto segundo del L/M. CANELITO, de 12,50 mts. de eslora, con un motor PARSONS de 100 h.p., 8 literas, cocina y baño; y un andar de 8 a 10 nudos/hora, en el que navegó entre 1965 y 1986. Tuvo varias embarcaciones menores, como un bote de 2,5 mts eslora y vela; una chalupa de 6 mts eslora con un motor ARQUIMIDES de 2 hp. .; un yate clase Pirata con el que navegó por la olla hidrográfica de Valdivia/Corral, y en competencias con su hermano Juan y Konrad Antebach, y ganaron varias regatas. También navegó en el RAM CHULAO de Guillermo Prochelle, y varios Remolcadores de la Naviera Haverbeck/ Skalweit, como el NIEBLA y otros, así como en Yates de Alta Mar (Loumaran, del Capitán Justo Schuler; Caleuche del Capitán Eduardo Moller; Passat del Capitán Oscar Prochelle).



petróleo de 1000 lts. c/u. Fue socio del Club de Yates de Valdivia, y actualmente es socio del Club Nautico de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, y Cadete-Cooperador del Caleuche/Valparaíso. ¡¡OOORRRZZZAAA POR EL HERMANO KOALA!!

En 1972 ingresó en la Primera Compañía de Bomberos Germania de Valdivia, en la que alcanzó los grados de Subtte.1; Subtte 3 fluvial (1985-1989), en la B/F. Bomba Fluvial Chile III , con una eslora de 25 metros, manga de 4,20mts., motor principal de 350 H.P. Mercedes Benz, y turbo, con una Bomba de agua adosada con capacidad de 8000 lts. x minutos, y dos estanques para

PARTIDA DE ABORDAJE A CUBA

Encabezada por el Capitán Nacional, Hermano Luis “McGiver” Pellegrini, 27 de mayo zarpó rumbo a Cuba la partida de abordaje que el 28 participará en el lanzamiento de la Balsa Panamá, y el 30 en el de la Nao La Habana, la primera de la Hermandad de la Costa de Cuba. La Nao Chicureo estará representada por su Condestable, y Condestable Nacional, Hermano Antonio “Toñópalo” Varas. El Hermano Patricio “Américo” Sapiains, Lugarteniente-Escribano de la Nao Chicureo, los despidió agitando su blanco pañuelo, hasta que el avión de COPA emprendió raudo vuelo, y desapareció en el azul cielo.

LANZAMIENTO DE LA NAO LA HABANA.

El lanzamiento de la Nao La Habana, y en consecuencia de la Hermandad de la Costa de Cuba, así como el enganche de los primeros Hermanos Cubanos, constituye la culminación de los esfuerzos llevados a cabo durante tres años por la Nao Chicureo, dando cumplimiento al legado que nos dejaron los Hermanos Fundadores.

Primero, debimos convencer a la Capitania Nacional de la Hermandad de la Costa de Chile, de la necesidad de apoyar la demanda que desde hacía años venía presentando el Comodoro Eschich, hoy Capitán Nacional de la Hermandad de la Costa de Cuba. El entonces CN, Hermano Peter “Blood” Wadsworth, prestó su más decidido apoyo a nuestro proyecto. El Capitán de la Nao Chicureo recorrió varios países de Europa para explicar a Capitanes de Naos y Capitanes Nacionales, la conveniencia de aceptar la candidatura del Club Náutico Hemingway, enriqueciendo la red mundial de Hermandades de la Costa. Muchos Hermanos navegaban las aguas del Caribe, y por falta de información no recalaban en la isla de Cuba. Finalmente, en la reunión mundial

de la Hermandad de la Costa, que en septiembre de 2014 tuvo lugar en Honfleur, Francia, se tomó la decisión de aceptar la candidatura de Cuba y designar a la Nao Chicureo como Nao Guía.

Como primer paso lanzamos la Chalupa La Habana. En un zafarrancho realizado en nuestra Caleta de Chicureo, en presencia del LTN Hermano Renato “Abracadabra” de Lucca, entregamos al entonces Bichicuma Escrich los pergaminos que le acreditaban como su Patrón, así como las OO.PP. de la Cofradía, grabaciones de los discursos de los Hermanos Fundadores, y de las canciones marineras que alegran nuestros Zafarranchos.

En mayo del año pasado, en solemne ceremonia realizada en el Club Náutico Hemingway, en La Habana, Cuba, el Capitán Nacional Hermano Blood, acompañado por el entonces Capitán Nacional Electo Hermano Luís “McGiver” Pellegrini, el Capitán de la Nao Chicureo, Hermano Jorge “Tai Fung” Schaerer; su Condestable, el Hermano Antonio “Toñópalo” Varas; su Cirujano-Barbero, Hermano Mario “Peletero” Carrasco; y el Bichicuma Guillermo Sotomayor, la Chalupa fue promovida a Balsa La Habana, con el ya Muchacho Escrich como su Patrón. Hoy, después de un año de navegación de prueba, cumplida con el mayor éxito, es lanzada como Nao La Habana, y en consecuencia Fundadora de la Hermandad de la Costa de Cuba. Con el sentimiento del compromiso cumplido, la Nao Chicureo desea al Capitán Hermano Escrich y su tripulación, que en la singladura que emprenden disfruten siempre de vientos a un largo, buena mar, y mucha agua bajo la quilla.

¡¡¡OOOOOORRRRZZZAAAAA HERMANOS CUBANOS!!!

LA CORBETA “ESMERALDA”



La corbeta “Esmeralda”, que participó en el Combate Naval de Iquique, el 21 de mayo de 1879, fue fabricado en Inglaterra, y tenía un sistema de propulsión mixta, motor a vapor con hélice, toda una innovación técnica en la época, y velas.

La resolución de construir el primer buque de guerra a vapor impulsado por una hélice, fue concretada mediante una decisión gubernamental de 1852, durante el gobierno de Manuel Montt. La selección del diseño más adecuado, y la contratación del astillero, fueron encomendadas al Capitán de Navío Roberto Simpson, quien se estableció en Gran Bretaña, su patria de origen. El Vicealmirante Manuel Blanco

Encalada, que era Ministro de Chile en Francia, y había sido su superior durante la guerra de la independencia, quedó facultado para firmar los contratos.

Simpson tomó contacto con el Capitán de Navío José María Salcedo, un oficial chileno al servicio del Perú, que se encontraba en Inglaterra supervisando la construcción del monitor Huascar y la corbeta Unión. Después de intercambiar ideas, resolvió adquirir en una oficina especializada del Almirantazgo los planos de una corbeta con las características deseadas por el Gobierno de Chile. Enseguida solicitó cotizaciones, y recomendó seleccionar al astillero de William Pitcher, situado en la aldea de Northfleet, a orillas del Támesis, río abajo desde Londres.

Los contratos de la construcción del casco y de la provisión del sistema de propulsión y armamento, fueron suscritos a fines de 1854, siendo colocada la quilla el 13 de diciembre de ese año. Las dimensiones principales de la nave eran: eslora 64 metros, manga 9,75 metros y puntal 5,49 metros. Su casco fue construido en madera, forrado en láminas de cobre para protegerla de la acción de la broma. Una de las alteraciones más importantes al diseño original, fue la colocación de una cubierta de toldilla generando un espacio cerrado denominado "chupeta" que, debidamente subdividido, fue utilizado para diversas funciones. Su tripulación era de 200 hombres.

La mención en el contrato que la máquina era del tipo de "acción directa", permite suponer que era de biela de retorno, porque ésta era la clase que construía en esa época la firma Miller Ravenhill & Salkhed que lo suscribió. Las calderas eran cuatro, de estructura prismática y de tubos de fuego, las que fueron cambiadas en Chile en 1867. La hélice era de dos palas y podía ser desconectada e izada dentro de un espacio especial creado en el casco, de manera de evitar el arrastre hidrodinámico cuando se navegaba a vela. Para ese mismo propósito, la chimenea era telescópica, lo que evitaba interferencias con las velas.

El armamento original sufrió numerosos cambios a lo largo de la vida del buque, y el 21 de mayo de 1879 tenía la siguiente configuración: doce cañones Armstrong de ánima rayada para munición de 40 Libras; cuatro piezas Whitworth de 32 Libras, de ánima de sección hexagonal y dos cañones Armstrong de desembarco de 6 libras. Los cañones de 32 y 40 libras eran de cargar por la boca ó de avancarga.

La construcción avanzó con cierta lentitud inicialmente. Durante este proceso, Simpson recibió su ascenso a contralmirante y el Gobierno, por Decreto Supremo del 26 de junio de 1855, resolvió dar a la corbeta el nombre de Esmeralda, nombre que se originó en la fragata española capturada en El Callao por la Escuadra comandada por el Vicealmirante Thomas Alexander Cochrane, la noche del 5 al 6 de noviembre de 1820. Otros buques han mantenido esta tradición en la Armada de Chile.

El casco fue lanzado al agua el 15 de septiembre de 1855. Sus padrinos fueron el almirante Manuel Blanco Encalada y la señora Tránsito Yrarrázaval de Guzmán. A la nueva nave se le asignó la consigna "Gloria y Victoria", la misma que sirvió de santo y seña de abordaje del vicealmirante Cochrane. El costo total de la construcción fue de 217.461 pesos de la época. El nuevo buque arribó a Valparaíso el 7 de noviembre de 1856 desde Falmouth, Inglaterra, al mando de Simpson, y fue de inmediato incorporado a las escasas fuerzas navales chilenas.

En sus veintitrés años de servicios la corbeta prestó importantes servicios durante la Revolución de 1859, y la Guerra contra España, donde apresó la cañonera “Covadonga” en Papudo el 26 de noviembre de 1865. El buque sirvió por extensos períodos en el litoral norte, cautelando los intereses nacionales en puertos bolivianos. A lo largo de su existencia sufrió tres accidentes que obligaron a realizar reparaciones de gran envergadura en su casco, especialmente después del fuerte temporal en Valparaíso, el 24 de mayo de 1875. También se hicieron modificaciones en los espacios interiores para el funcionamiento de la Escuela Naval, y para la realización de viajes de instrucción.

En 1879, al iniciarse la Guerra del Pacífico, la Esmeralda estaba al mando del Capitán de Fragata Manuel Thompson. El 5 de mayo se realizó el cambio de mando, que asumió el Capitán de Fragata Arturo Prat. El 16 de mayo, el comandante de la escuadra chilena, Juan Williams Rebolledo, decide atacar el puerto peruano del Callao, zarpando desde Iquique con todos los buques disponibles. Debido al precario estado de sus máquinas, la Esmeralda fue dejada en Iquique junto a la goleta Covadonga y el transporte Lamar, a cargo del bloqueo.

El 5 de diciembre de 1882, el Capitán de Puerto Ignacio Gana, informó al Comandante General de Marina, que el buzo mejicano Teófilo Cleman había extraído del pecio una caña de timón de bote, una grímpola, una escapilladura de bronce de sobrejuanete, y la tapa del cabrestante que tiene al centro una estrella y las palabras "Esmeralda-Chile". A fin de preservarlos, en junio de 1973 el gobierno de Allende, por D.S. 723, declaró los restos Monumento Nacional. En 1979 buzos de la Armada extrajeron el reloj del camarote de oficiales, pistolas, munición, cureñas con sus cañones, y su campana, que se guarda en la Escuela Naval y se usa en cada fecha conmemorativa del combate Naval de Iquique. El Hermano Alfredo Cea, destacado médico, buzo y explorador, llegó a conocer el pecio mejor que nadie. El 9 de diciembre del 2004, personal de la Cuarta Zona Naval logró reflotar el cabrestante que hoy se exhibe en el Museo Naval de Iquique.

Colaboración del muchacho Jean Pierre Huleaud

Basada en el libro “La Corbeta Esmeralda de Prat”, del que es autor el Capitán de Navío
© Carlos Tromben Corvalán.

HOMENAJE AL HERMANO FUNDADOR MIGUEL ROMERO RAMÍREZ

El 29 de mayo de 1994, el Hermano Fundador Miguel Romero Ramírez, Rol 004, pasó a navegar en el Mar de la Eternidad. Fue el último en hacerlo. Nacido el 10 de julio de 1905, fue alumno del curso de Patrones de Yates organizado por la oficina en Santiago de la Liga Marítima de Chile, en el que se encontraron los cinco deportistas náuticos fundadores de nuestra Cofradía.

Aparte de una vida dedicada al desarrollo de la Hermandad de la Costa en Chile, el Hermano Romero le legó su consultorio dental ubicado en la Caleta de Santiago, cuyo arriendo mensual engrosa el botín de la Capitanía Nacional de Chile.

¡¡OOOORRRZZZAAAAA HERMANOS!! Y HASTA LA PRÓXIMA RECALADA