



Edición N° 308

El Galeón de Chicureo

Singladura Agosto 2016

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

Representante Legal: Capitán Tai Fung

EDITORIAL

El 30 de agosto se ha conmemorado el primer centenario de la gesta del Piloto Segundo Luis A. Pardo Villalón, que al mando de la escampavía Yelcho, rescató en la Antártica a los naufragos de la expedición de Shackleton.

Pardo nació en 1882 en Santiago de Chile, ciudad en la que falleció en 1935, a la edad de 54 años, víctima de una neumonía. A los 18 años, ingresó a la escuela de pilotines. En 1906 se incorporó a la Armada de Chile en calidad de Piloto Tercero. Cuatro años más tarde asciende a Piloto Segundo, y tras otras destinaciones, asume el mando de la escampavía *Yañez*. En esa situación se encontraba, cuando el 3 de agosto de 1914, a pesar del estallido de la Primera Guerra Mundial, el entonces Primer Lord del Almirantazgo (Ministro de Marina), Winston Churchill, ordenó el zarpe del *Endurance*. Este dejó aguas británicas el 8 de agosto, dando inicio a la *Expedición Imperial Transantártica Británica*.



Concebida por el marino mercante anglo-irlandés Ernst Shackleton, convertido en explorador y líder de la expedición, ella aspiraba a ser la primera en atravesar por tierra el continente antártico. La distancia a recorrer era de unos 2 900 kilómetros, y la mitad del trayecto, entre el mar de Weddell y el Polo Sur, aún estaba sin explorar. Disponía de dos barcos: El *Endurance*, al mando del capitán F. Worsley, que llevaría el equipo de Shackleton por el mar de Weddell, y el *Aurora*, al mando del teniente J. Stenhouse, que llevaría el equipo del mar de Ross hasta el estrecho McMurdo. El segundo al mando del *Endurance* era el experimentado explorador Frank Wild. La expedición fracasó, y pronto pasó al olvido.

Shackleton fue «redescubierto» a fines del siglo XX, y en poco tiempo se convirtió en una figura de culto y un modelo de liderazgo a seguir, como alguien que, en circunstancias extremas, mantuvo unido a su equipo en una historia de supervivencia descrita como «increíble». Poco o nada se dice en el mundo anglófono acerca de quien, el 30 de agosto de 1916, los rescató sin perder una sola vida: el Piloto Segundo de la Armada de Chile, Luís A. Pardo Villalón, al mando de la obsoleta escampavía *Yelcho*

EL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN DE SHACKLETON

Antes de llegar a la bahía de Vahsel, el 15 de enero de 1915 el *Endurance* quedó atrapado en el hielo del mar de Weddell. A pesar de los esfuerzos por liberarlo, se fue a la deriva hacia el norte en un témpano. Finalmente, el hielo aplastó y hundió el barco, dejando sobre el hielo a los 27 hombres de la tripulación. Estos se vieron sometidos a una serie de duras pruebas: meses de espera en campamentos improvisados sobre el hielo; un viaje en botes salvavidas a la Isla Elefante, la más septentrional de las Shetland del Sur; una segunda travesía de 1300 kilómetros en un bote abierto, el *James Caird*; y tener que atravesar a pié las montañas de Georgia del Sur. Allí alquiló un pequeño ballenero, el *Southern Sky*, pero agotó todo el combustible tratando de penetrar en la banquisa para acercarse a isla Elefante.

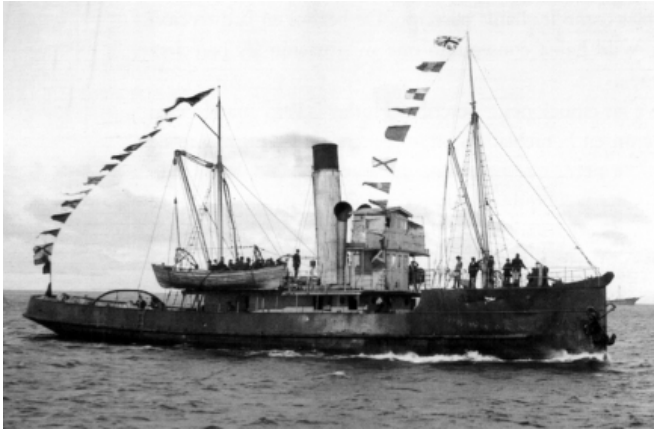


El bergantín *Endurance*, aprisionado en los hielos antárticos

Se dirigió entonces a las *islas Malvinas*, desde donde realizó una desesperada llamada de socorro para auxiliar a sus hombres.

El primero en responder fue el gobierno uruguayo, que puso a su disposición el *Instituto de Pesca N° 1*. Con ese barco intentó otra vez el rescate, y volvió a fracasar. De regreso a las Malvinas reiteró su llamada de socorro, y respondieron los gobiernos inglés, noruego y estadounidense, ofreciendo buques, pero que tardarían demasiado tiempo en llegar.

Con la esperanza puesta en Chile, Shackleton partió a Punta Arenas, y contrató la goleta *Emma*, pero averiada por impactos con los témpanos, tuvo que regresar a Punta Arenas remolcada por la escampavía *Yañez*, comandado por Pardo. Recordando que en las Malvinas había conocido al Vicealmirante chileno *Joaquín Muñoz Hurtado*, quien regresaba de una misión en Londres, y ahora era Director General de la Armada de Chile, *Shackleton* recurrió entonces a él. La respuesta fue inmediata. El Almirante dispuso que el Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Contraalmirante *Luis Victor López Salamanca*, le proporcionara un buque, pero en Punta Arenas sólo había dos disponibles: las escampavías *Yañez* y *Yelcho*, y ninguna de las dos reunía las condiciones necesarias para aventurarse en los hielos antárticos.



Construida en *Glasgow, Escocia*, por los astilleros de G. Brown y Compañía, originalmente como remolcador para la empresa *Yelcho*, al ser transformada en escampavía (de escampar: despejar), estaba destinada a labores auxiliares, como guía y exploradora para naves mayores o flotas, reconocimiento de calas poco profundas, para apoyo a faros,

patrullaje, persecución del contrabando, y salvamento. Para ello contaba con un desplazamiento de 467 toneladas, 36,5 metros de eslora, 7 de manga y 1,5 de calado, y un cañón Hotchkiss de 37 mm. Poseía una tripulación de 8 hombres de mar, y su caldera, con una potencia de 450HP, le daba un andar de hasta 10 nudos. A pesar de haber sido botada en 1906, no contaba con electricidad, por lo que carecía de radiotelegrafía. Tampoco contaba con calefacción. Su casco sin doble fondo la hacía vulnerable al choque con témpanos, y hacia la popa, su borda baja era inapropiada para las tormentosas aguas antárticas. Sin embargo, era la mejor de las dos.

Luego de que su comandante alegara estar enfermo, hubo que buscarle sustituto. Debido a la peligrosidad de la misión, se decidió pedir voluntarios. El Piloto Segundo Luís A. Pardo se presentó ante el jefe del apostadero naval, desplegando las cartas de navegación con el plan que preveía para el rescate, y manifestando que él elegiría a los tripulantes. Se aceptó su propuesta, y la *Yelcho* fue reforzada con personal del *Yáñez* y con algunos tripulantes de la goleta *Emma*. Por último, embarcaron Shackleton, Worsley y Crean, y la *Yelcho* zarpó de Punta Arenas el 25 de agosto de 1916.

Tras recalar en Ushuaia (Argentina), el 26 de agosto, el 27 lo hace en la Isla Pícton (Chile), donde se reabastece de carbón. Navegando con precauciones extremas, debido a la presencia de témpanos y la fragilidad de la nave, el 30 de agosto logró llegar hasta la isla Elefante. La alegría fue inmensa al comprobar que los 22 náufragos dejados atrás, habían sobrevivido. Quinientos noventa y dos días llevaban atrapados en los hielos antárticos, y los rescataron en dos horas. Debido al mal tiempo Pardo regresó por la boca oriental del Estrecho de Magallanes, y el 3 de septiembre arribó a Río Seco, a 20 kilómetros de Punta Arenas.

La noticia del rescate corrió por todo el mundo, y tanto los tripulantes de la *Yelcho* como los náufragos rescatados fueron recibidos como auténticos héroes en Punta Arenas. Continuando viaje con Shackleton a bordo, la escampavía arribó a Valparaíso, donde le dio la bienvenida el presidente Juan Luís Sanfuentes. Pardo fue ascendido a Piloto 1º, aunque ya reunía todos los requisitos para el ascenso, y era el primero del escalafón. Fue citado en la orden del día en las unidades de la Armada chilena, y se le concedió un abono de 10 años de servicio. En la cartografía chilena, el grupo de islas más próximas a la isla Elefante, en las Shetland del Sur, son denominadas islas Piloto Pardo. Después de su retiro fue nombrado cónsul de Chile en Liverpool.

Con absoluta falta de sentido histórico, el 27 de enero de 1958 la *Yelcho* fue dada de baja por la Armada, y vendida a ASMAR para su desguace. Afortunadamente

se conservó su proa, que hoy puede verse como un monumento recién inaugurado en la costanera de Punta Arenas.

CARTA DEL PILOTO LUIS A. PARDO A SU PADRE

"La tarea es grande, pero nada me da miedo: soy chileno. Dos consideraciones me hacen hacer frente a estos peligros: salvar a los exploradores y dar gloria a Chile. Estaré feliz si pudiese lograr lo que otros no. Si fallo y muero, usted tendrá que cuidar a mi Laura y a mis hijos, quienes quedarán sin sostén ninguno a no ser por el suyo. Si tengo éxito, habré cumplido con mi deber humanitario como marino y como chileno. Cuando usted lea esta carta, o su hijo estará muerto, o habrá llegado a Punta Arenas con los náufragos. No retornaré solo."

L. A. Pardo

SUIZA Y EL MAR

El porta-contenedores *Flavia*, el más grande que arriba a nuestro país, nos recuerda la tradición marinera de Suiza, pues forma parte de la flota de la empresa naviera suiza Mediterranea Shipping Company (MSC), la segunda mayor del mundo.



Su condición de pequeño país mediterráneo, no ha impedido a Suiza convertirse en un gigante en los siete mares. Suiza es el segundo país del mundo en número de embarcaciones deportivas per capita, produce toda clase de implementos náuticos incluyendo los famosos motores marinos Sulzer, diseña y construye embarcaciones como la que le permitió ganar la Copa América, máximo trofeo internacional de la navegación marítima deportiva a vela. Más aún, desde el año pasado hemos sido visitados por tres expediciones marítimas suizas, que exploran el Pacífico investigando como combatir su polución.

Ejemplo de buque de transporte de carga, correo y pasajeros, en los lagos suizos.

Esa vocación náutica llevó a los suizos a interesarse de tal manera en Robinson Crusoe, que un pastor luterano, Johann David Wyss, publicó en 1812 la novela *La familia Robinson suiza (Der Schweizerische Robinson)*. Su residencia en una isla, le brindaba la oportunidad de enseñar los valores familiares, las buenas costumbres, el uso racional de los recursos naturales, y la confianza en uno mismo. No es extraño entonces que un Patricio de



Berna, el barón Alfred von Rodt, haya establecido su residencia permanente en la isla de Robinson Crusoe, hasta su muerte, ni que 16 lagos cuenten con empresas de navegación, cuyos barcos transportan cada año a más de un millón de pasajeros. El 1º de agosto, Suiza celebró su Día Nacional



Antiguo velero del lago Lemán, restaurado por una fundación de amigos de la tradición marina

ASAMBLEA NACIONAL DE CAPITANES

Tomando el toro por las astas, el CN Luís “McGiver” Pellegrini convocó a una Asamblea Nacional de Capitanes de Naos, para que se abocara a una revisión total de las Ordenanzas y Protocolos que rigen nuestra Cofradía. Esta se realizó en la remozada guarida de la Nao Santiago, los días sábado 13 y domingo 14, en un ambiente de franca camaradería.

Tanto el bucan como su servicio, fueron en todo momento impecables. Ello facilitó animados intercambios de opiniones entre los 20 Capitanes de Naos presentes, que sumadas a las expresadas por los oficiales nacionales, dieron como resultado unas OO.PP. que por su depurado contenido, serán una útil herramienta de gestión para los Capitanes, y de formación para los Condestables. Por otra parte, el hecho de que sean producto del trabajo conjunto de todas las Naos, y no de la inspiración de unos pocos Hermanos, implica un compromiso que inducirá a su cumplimiento, y a una validez que se prolongará en el tiempo.

SIRENAS A BORDO

Continuando su travesía por el Pacífico en el *Mi Casona*, un Jeanneau 2012 de 53 pies (16 metros), cuatro amigas, unidas por su amor al mar, Sofía Ohaco, Catalina Hotz, Estefanía Melus e Isidoro Ureta, las primeras chilenas en emprender tan larga navegación, arribaron a Mangareva (Polinesia Francesa)

Han aprovechado su estadía en las islas para practicar el surf, deporte nacido en esa región del mundo, y popularizado en Hawái, así como Stand Up Paddle, que cada

día gana más adeptos en nuestro país. Los interesados en seguir las peripecias de estas nautas, pueden hacerlo en las redes sociales bajo *Sirenas a bordo*.

CRECIMIENTO EN TRANSFERENCIA DE CARGA BOLIVIANA

El aumento en un 45% durante los primeros siete meses del 2016, de las transferencias de carga hacia y desde Bolivia que se realizan en puertos chilenos, pone en evidencia cuán infundados son los reclamos que su gobierno formula periódicamente, acusando a nuestro país de enclaustrarlo. Más aún, en la concesionaria del Puerto de Iquique, hubo en julio pasado un aumento de 86% de transferencia de carga boliviana respecto de igual periodo del 2015, lo que representó el movimiento adicional de más de 700 contenedores con cargas del vecino país.



Por otra parte, la eficiencia mostrada por los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta, que sirven a Bolivia, desmienten las afirmaciones del canciller Choquehuanca. Si de verdad desea reducir los costos que enfrentan los exportadores e importadores bolivianos, basta que la Administradora de Servicios Portuarios de Bolivia (ASPA), deje de recargar tan fuertemente los costos que cobran las empresas portuarias chilenas. El 24 de Agosto, directivos de la Empresa Portuaria de Arica se reunieron con las autoridades en La Paz, para aclarar las observaciones que tiene Bolivia sobre el supuesto aumento de tarifas en el terminal chileno.

Este aumento de la carga boliviana ha sido bienvenido en los puertos norteños, afectados por el frenazo de la minería del cobre, debido a la disminución de la demanda internacional, especialmente la de China. Un país con el grado de apertura económica que tiene nuestro país, inevitablemente está sujeto a los vaivenes de la economía mundial. Por el momento estamos surfeando la actual crisis internacional con bastante destreza.

HISTORIA DEL MES DE AGOSTO

En 1582, el Papa Gregorio XIII instituyó un calendario diferente del romano, que regía desde que Julio César lo instaurara en el año 46 a.C. En este último, el año comenzaba en marzo, y el sexto mes se llamaba sextilis, pero en el año 24 antes de nuestra era, Octavio Augusto decidió darle su nombre. Desde entonces, sextilis se llamó augustus = Agosto. En ello imitó el ejemplo de Julio César, que había hecho lo mismo con el quinto mes, hasta entonces llamado quinctilis, el que con él pasó a llamarse iulius en homenaje a la familia Iulia, a la que él pertenecía. Sin embargo, a Octavio le pareció poco dar su nombre a sextilis, porque consideraba que ese mes no tenía la misma gloria que iulius, ya que iulius tenía 31 días y augustus, solo 29. Por esa razón, el emperador alteró la duración de varios meses, quitando y poniendo días, hasta lograr que su mes

tuviera 31 días. Es por eso que aún hoy, dos mil años después, julio y agosto tienen 31 días cada uno.

Colaboración del Bichicuma Jean Pierre Hulaud

EFFECTOS DEL MODERNO CANAL DE PANAMÁ EN PUERTOS CHILENOS

El arribo el 10 de agosto del MSC *Flavia*, al puerto de San Antonio, el primer super-portacontenedores Post-Panamax que lo hace, sirve para ilustrar los efectos que el ensanche del Canal de Panamá tendrán sobre las actividades portuarias y el transporte marítimo en nuestro país. Con 366 metros de eslora, 48 metros de manga, y un calado máximo de 15 metros, sólo puede utilizar el sitio 1 de San Antonio Terminal. También Valparaíso y Coronel cuentan con sólo un sitio de atraque para estas naves. Aunque su capacidad de carga supera los 13 mil TEUs, en San Antonio la nave de bandera panameña sólo descargó 1.600 contenedores, y cargó 1.900. Esos 3.500 movimientos demoraron 35 horas, y requirieron cinco turnos compuestos por cuatro cuadrillas, cada una de 90 personas. Se emplearon cuatro grúas pórtico, dos de ellas STS (Ship-to-Shore), y dos RTG (Rubber Tired Gantry). Montadas sobre ruedas, estas últimas también son llamadas *transtainer*. El MSC *Flavia* continuó a Coronel, donde cumplió una jornada de carga y descarga de 1.519 contenedores. O sea, cargó y descargó en nuestro país un total de sólo 5.000 contenedores.



Una grúa pórtico STS puede elevar un contenedor a razón de 70 a 175 metros por minuto, y mover el carro horizontal a 240 metros por minuto.

En las 17 horas que duró la faena, 300 personas participaron en la gestión de la carga, lo que sumado al funcionamiento simultáneo de dos grúas Gantry y dos grúas STS Liebherr, permitió alcanzar una transferencia promedio de 90,2 contenedores por hora, nivel de productividad que genera favorables perspectivas para servicios similares. En lo que va del año, Coronel ha recibido cinco naves de similar envergadura, entre ellas la primer New Panamax que llegó a Chile. El próximo será el MSC *Régulus*, de 366,3 metros de eslora que arribará el 2 de septiembre.



Finalmente, el MSC *Flavia* hizo escala en Puerto Angamos, parte del Complejo Portuario Mejillones, una empresa del grupo CODELCO. Ello confirmó la visión de largo plazo que hace 15 años dio origen a ese polo portuario, que agrega valor a toda la

cadena logística pues permite a los exportadores e importadores de la Región de Antofagasta mejorar así su posición competitiva, bajando sus costos de transporte.

Los próximos destinos de la MSC Flavia serán el puerto peruano de Callao, para posteriormente dirigirse a los puertos mexicanos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

Las limitadas ventajas de emplear super-portacontenedores para el transporte desde y hacia Chile, ha inducido a la naviera francesa CMA CGM, la tercera mayor del mundo, a establecer un nuevo servicio, llamado Med Americas, que conecta puertos conecta puertos del Mediterráneo, la Costa Este de Estados Unidos, el Golfo de México, Panamá y la Costa Oeste sudamericana, incluyendo recaladas en Buenaventura, Guayaquil, Callao y San Antonio.



Según un comunicado emitido por la empresa el pasado 29 de julio, el servicio Med Americas será cubierto por 11 naves PANAMAX, cada una de 2.500 TEUs de capacidad, manteniendo un movimiento mensual de 2 mil TEUs en San Antonio.

VISITA A NAOS DEL NORTE

Acompañando al Capitán Nacional Hermano McGiver, durante los días 18 a 24 del presente mes, los Hermanos Toñópalo y Américo, oficiales de la Nao Chicureo y Oficiales Nacionales, visitaron las Naos Coquimbo -La Serena y Ovalle –Tongoy.

ALMUERZO HOMENAJE A LA DGTM y MM.

El martes 23 el Capitán Tai Fung participó en el almuerzo ofrecido por la *Liga Marítima de Chile* en honor de la *Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante*. Rindió el homenaje el almirante Miguel Ángel Vergara Villalobos, Presidente de la Liga Marítima de Chile, que fue agradecido por el Director, vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg Ashton. Como Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, es decir, directamente relacionado con las actividades de la Nao Chicureo y sus tripulantes, encontramos al contralmirante LT Mario Montejó Orellana, Hermano de la Costa.

NUEVO PARQUE NACIONAL MARINO

El 24 de agosto, la Presidente de la República firmó el decreto que crea el Parque nacional Nazca-Desventuradas.

Ubicado a 482 millas náutica del continente, alrededor de las islas San Félix, San Ambrosio, González, y la roca Catedral de Peterborough (Desventuradas), protegerá el rico ecosistema marino de un área oceánica de 297.518 kilómetros cuadrados (114.872 millas cuadradas).



Con la formación este parque Chile protegerá el 12% de su superficie marina, un aumento del 4.4%, y habrá creado el parque marino más grande del continente americano. Cabe tener presente que este archipiélago es zona de pesca de langostas, realizada a partir de Juan Fernández.



CONSEJO DE POLÍTICA OCEÁNICA

Como antesala a la constitución de un Consejo de Ministros para la Política Oceánica, el 24 de agosto se reunieron en la Cancillería el Ministerio de Relaciones Exteriores, Hernando Muñoz, y sus colegas José Antonio Gómez, de Defensa Nacional; Pablo Badener, de Medio Ambiente; y el Subsecretario de Pesca, Raúl Súnico, en reemplazo del Ministro de Economía Luis Felipe Céspedes. Según declaraciones del Canciller, el objetivo será presentar a la Presidente una política nacional que contenga los intereses, prioridades, alcances e institucionalidad en la materia. Agregó que “hay sólo ocho países en el mundo que tienen una política oceánica nacional, y ya era tiempo que Chile la tuviese”

ZAFARRANCHO DE AGOSTO 2016

Como se va haciendo tradicional, en el último miércoles del mes, el 31 de agosto, se realizó el zafarrancho mensual de la Nao Chicureo, que esta vez fue cerrado. El trazado de rumbo fue “Suiza y el Mar”, ilustrado con un video, y el Capitán Tai Fung informó sobre la Asamblea Nacional de Capitanes de Naos, realizada recientemente en Santiago, ambos temas incluidos en este boletín. También se presentó al nuevo bichicuma Juan Díaz Porzio, y el hermano Anfíbio trasbordado desde la Nao El Quisco-Algarrobo.



REFRÁN MARINERO

Si el barómetro oscila lentamente, es porque mal tiempo presente

**¡¡¡ OORRRZZZAAA HERMANOS!!! ...Y HASTA LA PRÓXIMA
RECALADA**