



El Galeón de Chicureo

Nº 910

octubre 2021

Editor : Enlabrecha

Capitán: Nemo

Chupatinta : Américo

web : chicureo.hermandaddelacosta.cl

email : naochicureo@gmail.com

SE SIGUE NAVEGANDO - ESTA VEZ CHILOE

NAVEGANDO POR LAS ISLAS DE CHILOE

Por Hermanos
Barbossa y Merquenauta
Navegantes Internacionales de Alta
Mar

Chiloé, la Isla Grande de Chiloé y sus islas son una atracción y el sueño de todo navegante; las tradiciones, su gente, las islas y la belleza de cada rincón hacen del navegar un sinnúmero de emociones que cautivan a las tripulaciones.

No somos la excepción; duros navegantes de otros mares fuimos cayendo ante los paisajes que va



presentando el suave navegar en placidas aguas y un entorno lleno de vida, color y tranquilidad. En cada isla un fondeo y frente a cada fondeo un rincón para levantar un muelle y una guarida.

Navegar Chiloé es un permanente soñar.

Tres matrimonios formamos la tripulación del MAMUT; Trawler de 50 pies, fabricado en Taiwán, dos motores Diesel, un amplio lugar para compartir y cómodos camarotes para descansar mecidos por imperceptibles olas.

Las islas, todas hermosas, nos reciben con sus colores y generosa naturaleza: Chidhuapi, Puluqui, Quemchi, Puduhuapi, Abtao, Mechuque son parte de nuestra track y las ensenadas abrigaron nuestro descanso nocturno después de largas navegaciones y agradables conversaciones.

Pasear por las Islas y recorrer su entorno es todo un agrado; la belleza de sus construcciones y la tranquilidad de los paisajes es sobrecogedor; pequeños poblados y botes descansando en sus bahías de lejos una lancha chilota iza sus velas para deslizarse suavemente en tranquilas aguas iluminadas por un sol generoso.

Las maniobras a bordo se realizan con entusiasmo y activa participación de la tripulación; las instrucciones del Capitán se cumplen al pie de la letra no podría ser de otra manera cuando todo a bordo es colaboración y buena disposición a disfrutar cada minuto la belleza de navegar en Chiloé.

UNA COINCIDENCIA QUE NO PUEDO DEJAR DE CONTAR.

La ciudad de Valdivia ha sido para mi una querida tierra, queridos lagos, queridos ríos y querido Mar. En el año 1964 me asignaron un proyecto de defensa fluvial en el río Calle Calle, en el barrio Collico, que fue la base de mi Memoria de Título para recibirme de Ingeniero Civil en la Universidad de Chile.

El estudio era bastante interesante y con muchas interferencias técnicas, hidráulicas, meteorológicas e imposibilidad de aislar el sector para realizar los trabajos, pues afectaba un camino interregional y sectorial que no podía suspender el tránsito vehicular. Para demasía había dos esteros Demmerer y Kutsman que desembocaban al río por debajo del mismo camino.

El problema se había provocado con el terremoto de 1960 donde la plataforma continental descendió un metro, sesenta centímetros, los ríos Valdivia y Calle Calle aumentaron su profundidad en esa misma dimensión ya que el fondo del río descendió, pero el agua referida a su descarga al nivel del mar se mantuvo en su altura. El Ingeniero de la Dirección de Obras Portuarias de Valdivia lloraba y se alegraba al mismo tiempo; por el desastre mismo del Terremoto y posterior inundación por el agua que se acumuló en el lago Riñihue y que inundó la ciudad. Gritaba a los que querían escucharlo “hemos tenido muchas desgracias, pero hemos ganado un puerto”.

Se refería a que el puerto fluvial que tenían era para embarcaciones menores, pero ahora podrían ingresar barcos mayores hasta la misma ciudad de Valdivia.

Varios años los dediqué a esa ciudad, tanto por el proyecto como en la etapa de construcción de las obras. Posteriormente, ya ingeniero y dueño de una empresa constructora y hermano de la costa realicé dos rampas de carga y descargas de transbordadores en Niebla y Corral en la desembocadura del río, lo que significó alrededor de un año alojado en el sector. Ello me facilitó participar mensualmente en los zafarranchos de la nao de Valdivia y conocerlos como amigos y hermanos.

Uno de los primeros resultados de esta publicación es el aporte del hermano Roberto Ihl de la nao Valdivia que nos señala después de leído un resumen que publiqué de la vida de los hermanos fundadores: “Me voy a permitir un aporte pequeño. (texto que está en la página web hermandaddelacosta.cl en el link TESOROS, /HERMANDAD DE LA COSTA. SU HISTORIA /De los fundadores.)

“En los años 1964 - 65 estuvo radicado en Valdivia, el Hermano Fundador N° 5 Raúl Molinare (así lo escribía, y no Molinares), quién obtuvo la propuesta para las obras de construcción de la Costanera de Valdivia que había sido destruida por completo con el sismo de mayo del 60. Más de 2 km. desde Aduana hasta casi el puente Calle Calle”.

“Grandote y bonachón, Raúl Molinare se allegó a la mesa juvenil que a la sazón habíamos erigido los cabros locales en subsidio a la mesa original (la N° 3 de 1952) la que por motivos evidentes había quedado muy malherida - al igual que todas las instituciones valdivianas - los primeros tiempos post terremoto.”

“La placa recordatoria de la reconstrucción de la Costanera, ubicada en la misma costanera señala que esa obra fue ejecutada durante los gobiernos de Alessandri y Frei Montalva. Indica 1964 - 1965. Y anota a la empresa constructora de Raúl Molinare”.

Que personal coincidencia, terminada la obra de la defensa fluvial y reconstrucción de pavimentos y jardines por el hermano fundador Raúl Molinare rol 0005, me corresponde continuar las defensas y pavimentación en el barrio Collico, unos pocos kilómetros aguas arriba del mismo río Calle Calle. Yo, con el rol 2030 de hermano.

PERDON, NO PUDE AGUANTAR MOSTRAR UN ORGULLO PERSONAL DE ESTA SITUACION REFERIDA CON EL HERMANO FUNDADOR MOLINARE.

EDITORIAL

Nos dimos un gustito, la libertad había llegado, hicimos zafarranchos presenciales, abrimos fronteras territoriales y la gente se juntó en actos masivos.

Si, por cierto, se mantuvo un aforo más holgado, pero el control estuvo en la puerta de acceso con medidor de temperatura corporal, alcohol gel y mascarillas; una vez adentro se soltaron las trenzas y el distanciamiento social fue nulo.

Una empresa al menos que conozco debió cerrar por cuarentena ya que el 80 % del personal estaba contagiado; para volver debían hacerlo con un PCR negativo. Fui parte cercana a la empresa en la semana anterior. Diría que la bala pasó raspando; varios de la empresa eran asintomáticos pero los PCR los delataron. PCR de mi cautiva y mío, por si acaso, dieron negativos.

Equipos de futbol completos suspendidos debiendo jugar con menores. Los índices del Minsal han sido mayores. Cuidémonos, el virus está al acecho.

YATE EN VENTA

En los primeros Abordajes de 1954 una sección era avisos de venta de embarcaciones con mucho éxito. Para no ser menos El Galeón de Chicureo imita esa tradición.

Cada cosa cumple su ciclo y deben adaptarse a las circunstancias.

El yatismo es un gran deporte que permite al ser humano sentirse grato de volver a su hábitat natural que es el mar.

La vida se inició en la Mar y nuestros genes nos llevan a volver al eslabón perdido de la evolución que es el humano anfibio.

Como deporte es de gran costo y sólo asequible a quienes pueden disponer de medios y tiempo suficientes.



En el caso del Mc Gregor 26 del armador Américo, se produjo algo especial en que se mezcló el agrado de la navegación familiar y amigos, con la necesidad laboral de transporte entre las isla y continente chilote, que justificaba sus costos y otorgaba independencia de transporte entre las obras marinas en ejecución, por parte de la empresa constructora.



Hoy ya en la última etapa de descanso del guerrero, ni el cuerpo resiste el esfuerzo de gobernar la embarcación ni la economía permite tener un elefante blanco que alimentar.

Por ello, debe darse a otro la oportunidad de sacarle provecho al BLANCA EMA y por lo tanto ofrecerlo a la venta.

Es un yate de mucho prestigio, 26 pies de eslora (7,87 metros) borda alta. Motor bencinero 50 Hp capaz de arrastrar a un esquiador, mástil abatible, vela mayor y foque. De flotación insubmersible aún con plena carga

de agua. Orza abatible y lastre de agua. Copkit de altura suficiente para desplazarse de pie, cocina, comedor 8 calzos transformables en 4 camas, más 1 cama a proa de 2 plazas, baño químico.

Estado de recuperación total prestigioso. Velas nuevas, motor revisado, alambrado eléctrico nuevo, casco remozado, Carro de arrastre original marca Mc Gregor, neumáticos y rodamientos nuevos. Pintura nueva.

MAS SOBRE EL YATE DOBLON

Exitoso regreso del yate tras su viaje desde USA, Islas Marquesas, Isla de Pascua y desembarco en Valdivia. Los hermanos Pelúo y Navegante de las naos Valparaíso y Quintero preparan un completo reporte por zoom para contar con detalle las anécdotas de la travesía y contestar preguntas que tienen los hermanos.

Temporales, extensión del tiempo de navegación previsto, pesca de alta mar de grandes peces, las guardias nocturnas dobles con pasajeros-tripulantes novatos, comidas y todo el ambiente de grupo de personas limitadas en espacio por más de 3 meses.

Toda una aventura de navegación en los dos hemisferios, el cruce del Ecuador, elección de rutas favorables a favor del viento y de las corrientes marinas. Se necesita mucho estudio de cartas y lectura de experiencias de capitanes que hayan realizado un viaje de esa magnitud y condición.

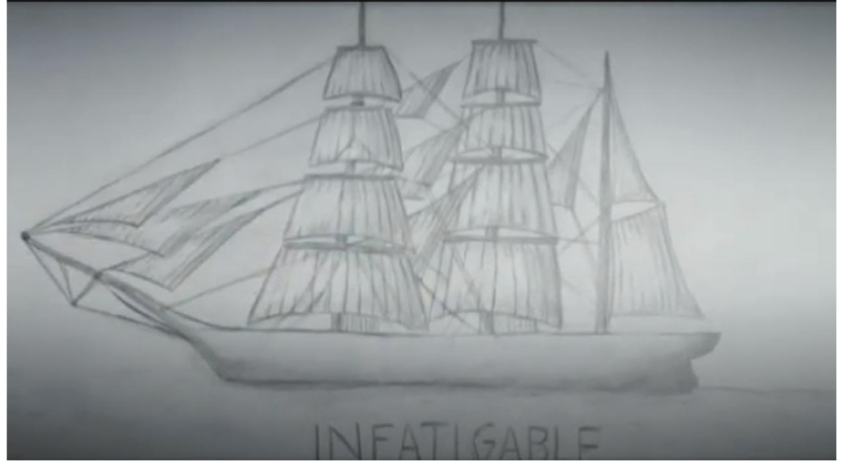
Es un viaje atrevido para un yate recién adquirido, de segunda mano, y que no se les conoce sus mañas.

CULTURA - CIENCIA - TECNOLOGIA

Patrimonio subacuático. Cultura Marítima

El Infatigable

Por invitación del Museo Marítimo Nacional me enteré de la existencia de la CORPORACION PATRIMONIO MARITIMO DE CHILE la que invitaba a participar en reuniones charlas en Zoom sobre el tema, esta vez relacionado con el buque a vela de tres mástiles que pertenecía a la Armada de Chile para uso de transporte de materiales en el litoral.



El buque explotó en 1855 en un sitio de atraque del puerto de Valparaíso y sus restos se hundieron en el mismo lugar a una profundidad de 17 metros. Los años hicieron que se depositaran arenas y lodos sobre el material arqueológico subacuático y se perdiera su contacto físico y del recuerdo.

Muchos años más tarde, con la necesidad de dragados en la zona portuaria y el mayor calado de los nuevos buques para container, se hizo necesario profundizar el lecho y entonces aparecieron piezas interesantes del buque El Infatigable.

Grave problema entre dos intereses tan válidos en argumento por:

- 1.- La urgente necesidad de adecuar y actualizar las faenas portuarias comerciales en puertos cuya capacidad se agota con el desarrollo actual vertiginoso del comercio internacional.
- 2.- El sano derecho de rescatar en la mejor forma y con los estudios pertinentes los conocimientos que se pueden obtener de la historia. No sólo es estudiar la muerte del buque, sino una ventana de tiempo que permiten conocer como vivía la tripulación y sus sacrificios en aras de compartir el uso de LA MAR.

Gran discusión, afortunadamente la empresa portuaria Terminal Pacífico Sur en Valparaíso TPS, ha cooperado y forma parte de la discusión en busca del mejor resultado para todos los interesados. Incluso el Consejo de Monumentos Nacionales y Patrimoniales.

Video disponible en Youtube : <https://www.youtube.com/watch?v=CXMd2mSn6HA>

La Corporación es una institución de derecho privado, sin fines de lucro, creada en 1998 actualmente con 600 socios activos. Está dirigida por 9 Directores titulares y 3 suplentes. El Presidente es don Rodolfo Codina y unos de los Directores es nuestro hermano Víctor Zanelli Suffo, rol 2683, enganchado en la nao Talcahuano, desembarcado en Valparaíso y hace años, ofrecido un cargo de Honorario en nao Chicureo tras valiosos contactos con el hermano Tai Fung en varios proyectos de la nao.