



FUNDACIÓN
VALLE HERMOSO



centro de estudios
HEMISFÉRICOS Y POLARES

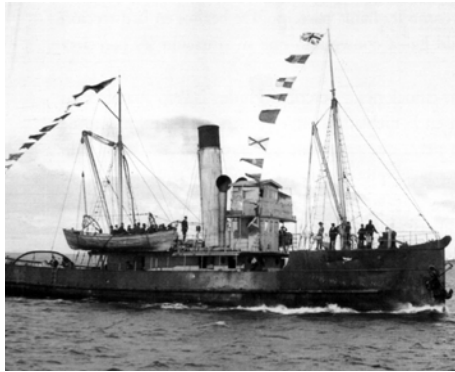


elmagallanico.com

Newsletter

N°27 / agosto 2021

Inauguran monumento en Punta Arenas 105 años de la Hazaña Antártica del Piloto Pardo



Al conmemorarse un nuevo aniversario de la hazaña antártica de isla Elefante, la ciudad de Punta Arenas inauguró oficialmente un monumento en homenaje a Luis Pardo Villalón, piloto chileno que lideró con éxito el rescate de una fallida expedición británica en el continente helado. Esta hazaña constituyó la primera expedición oficial de Chile a la Antártica, y se realizó entre el 27 de agosto y el 2 de septiembre de 1916.

La fallida expedición británica y el rol de Pardo

La Expedición Imperial Transantártica (1914-1917), liderada por Ernest Shackleton, tenía el objetivo de atravesar a pie el continente austral, por primera vez, cruzando del Polo Sur. Sin embargo, a mediados de enero de 1915, la nave de Shackleton -el *Endurance*- quedó atrapada en los hielos del mar de Weddell, antes de arribar al continente antártico. Los miembros de la tripulación permanecieron a bordo hasta que el hielo marino destruyó el buque, viéndose obligados a improvisar un campamento sobre el hielo y quedando a la deriva durante casi un año.

Éste fue sólo el inicio de una proeza nunca antes vista en la región antártica, donde la temeridad, la valentía, y el sentir humanitario se conjugarían para alcanzar un exitoso desenlace.

Contenido

Entrevista a Hellmuth Sievers, oceanógrafo.

Arturo Márquez: marino mercante y educador.

Convocan a III Jornadas de Derecho Antártico.



Monumento al Piloto Pardo

La idea de erigir un monumento en honor a Luis Pardo Villalón era de larga data en Punta Arenas. Luego de varias décadas de postergación, este antiguo anhelo se concretó, inaugurándose en la costanera frente al Estrecho de Magallanes. Consiste en una escultura de bronce que recuerda al marino mercante y la *Yelcho*. La obra es creación del escultor Luis Hevia Salazar, quien ha realizado bustos y estatuas de diversos protagonistas de la historia nacional.

Recientemente, Anelio Aguayo relató a *La Prensa Austral* (Punta Arenas) la historia de este monumento, ahondando en sus orígenes y en los diversos escollos que debió enfrentar para ver la luz. El texto completo se encuentra en:

<https://laprensaaustral.cl/2021/08/29/ho-menaje-al-piloto-luis-pardo-villalon/>

En medio de este complejo escenario, Shackleton y cinco tripulantes decidieron ir en busca de ayuda, navegando en bote a través del paso Drake, rumbo a las balleneras de las Georgias del Sur. Desde allí pidieron apoyo Internacional para ser rescatados. Varios países respondieron a esta solicitud, todos sin éxito, hasta que el Gobierno de Chile, a través de la Armada, envió un antiguo barco ballenero transformado en escampavía, la *Yelcho*, al mando del Piloto 2° Luis Pardo Villalón.

La *Yelcho* tenía un motor a vapor de 350 caballos de fuerza y un andar de 10 nudos. No tenía doble fondo en el casco, tampoco energía eléctrica, calefacción o radio. Comandar ese antiguo buque para atravesar el paso Drake era muy riesgoso. Bien lo sabía el piloto Pardo, cuyas palabras –escritas en una carta dirigida a su padre antes de zarpar– nos hablan de su temperamento: “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...”.



Luis Pardo Villalón junto a su familia. Luego de la hazaña antártica, Pardo se acogió a retiro en 1919. También ejerció como cónsul de Chile en Liverpool, Inglaterra. Murió en 1935, a los 52 años de edad.

FUNDACIÓN VALLE HERMOSO

Es una institución privada y sin fines de lucro. Su misión principal es “conservar, proteger e incrementar el patrimonio histórico, cultural y ambiental de la nación chilena”, generando, apoyando y promoviendo proyectos en las áreas de educación, investigación y cultura. Su actual presidenta es Consuelo León Wöppke.

www.fundacionvallehermoso.cl

CENTRO DE ESTUDIOS HEMISFÉRICOS Y POLARES

Institución académica dedicada al estudio de las diversas realidades del hemisferio occidental y las regiones polares, con énfasis en el continente antártico, educación y temas patrimoniales. Su actual director es Nelson Llanos Sierra.

nelson.llanos@fundacionvallehermoso.cl

www.hemisfericosypolares.cl

www.facebook.com/HemisfericosyPolares

Fono: +56 32 3186296
Roma 116, Recreo, Viña del Mar.

Comunicaciones

Erika Schubert, periodista.
erika.schubert@fundacionvallehermoso.cl

EDITORIAL

Con cada nuevo aniversario del rescate liderado por el piloto Luis Pardo Villalón en aguas antárticas, el mundo naval y marítimo –principalmente- recuerda la figura del héroe chileno: su formación valórica, amor a la patria y destreza en la navegación.

Con distintos énfasis, instituciones como la Armada, la Marina Mercante y la Asociación Nacional de Armadores, entre otras, han colaborado a mantener vivo el recuerdo de la proeza antártica de Pardo y sus hombres. Pese a estos esfuerzos, la hazaña antártica protagonizada por la escampavía *Yelcho*, no es conocida o valorada masivamente por la opinión pública nacional.

Lo anterior resulta paradójico al entender que Pardo contó con amplio reconocimiento popular en su época, especialmente por parte de las instituciones y habitantes de ciudades como Punta Arenas y Valparaíso, donde residía junto a su familia. Prueba de aquello es la existencia de numerosas calles y centros educacionales que recuerdan al héroe antártico y su hazaña. Hoy en día, pese a la importancia de su acción y a la valiosa -aunque tardía- construcción de monumentos públicos en su honor, Pardo sigue siendo un héroe olvidado -incluso desconocido- para parte importante de la ciudadanía.

Considerando aquello, y desde hace algún tiempo, Fundación Valle Hermoso y el Centro de Estudios Hemisféricos y Polares, han impulsado la revaloración de la figura de Pardo y su hazaña, mediante publicaciones y actividades que difundan la importancia de su proeza entre la opinión pública: fundamentalmente su implicancia para los derechos chilenos en la Antártica y el profundo sentido humanitario de su acción en las aguas del fin del mundo.



Hellmuth Sievers Czischke

Una vida dedicada a la oceanografía

Hellmuth Sievers Czischke nació en Rancagua pero se crió en un campo ubicado en la zona de Valdivia. Pionero de muchas maneras, es protagonista del desarrollo de la oceanografía en el país y fue pieza clave al dar la alerta de tsunami a Hawaii, tras el mega terremoto de Valdivia de 1960. En 1963 obtuvo una beca de la United States National Science Foundation para estudiar en la Scripps Institution of Oceanography, en la Universidad de California.

¿Cómo partió su interés en el mar y específicamente en la oceanografía?

Fue una cosa absolutamente impensada, yo podría haber sido campesino pero no me gustaba el campo y decidí ingresar a la Escuela Naval. Hubo un accidente en el sur que afectó a mi mamá, a mi padrastro y a mi novia, que estaba ahí también, así que tuve que hacerme cargo del campo por un tiempo y decidí no seguir en la carrera naval, por lo que pasé a la Dirección del Litoral y Marina Mercante.

Luego me enteré de que necesitaban oficiales para ocuparse en puestos técnicos en dependencias de lo que después sería el SHOA, pero técnicos en qué: meteorología, hidrografía y oceanografía. Sonó ahí un click (ríe) y me interesé, fui y me contrataron como civil, ingresé el año 1956, en septiembre, y estuve hasta abril de 1979.

¿Cómo fueron los inicios de la oceanografía en el país?

A mediados de la década de 1950, prácticamente no había nada de oceanografía en Chile, apenas se conocía. Lo que sí había era biología marina, en Montemar (Universidad de Chile), que se había desarrollado bastante. No se investigaba en oceanografía física, era muy poco lo que se hacía de oceanografía química, más que nada análisis de la salinidad y el oxígeno, hubo que partir prácticamente de cero.

Lo que realmente abrió la investigación oceanográfica fue la realización del Año Geofísico Internacional (1957-1958), que originalmente iba a ser un nuevo Año Polar. Después se decidió ampliarlo, hacer algo planetario, y así surgió el Año Geofísico Internacional, en el cual participó Chile y muchos otros países (...)

Mientras se programaba, se mandó a un oficial al Instituto Scripps de Oceanografía de la Universidad de California, el capitán de corbeta Roberto Peralta. Él fue para ver qué se podía hacer en Chile, puesto que había un ambicioso plan pero no se contaba con buque, instrumentos ni personal para llevarlo a cabo.

Este plan se fue adecuando hasta que llegó a un proyecto que se implementó en las islas Juan Fernández y de Pascua: se instaló un mareógrafo en las islas y un instrumento para medir olas de largo período, para detectar tsunamis (...)

Desde hace mucho tiempo, a los buques se les pedía que hicieran mediciones de la temperatura superficial del mar cada cuatro horas y con esos datos recopilados trazamos las primeras cartas de temperatura superficial del océano. También en esa época realizamos un cruce por el paso Drake. A fines de 1957, este oficial me pasó el mando a mí, así que a contar del 1 de enero de 1958 pasé a ser el jefe de oceanografía, tenía dos ayudantes y ése era todo el departamento (ríe).

Lo que sí había era una sección de mareas, desde siempre se ha tenido que observar las mareas por el trabajo hidrográfico y en esos años se hacía con una escala de mareas, que era una tabla que cada diez centímetros tenía una marca y ahí se controlaba cómo iba



subiendo o bajando la marea. En 1941 se instaló el primer mareógrafo automático en Valparaíso.

¿Podría contarnos sobre el terremoto de Valdivia de 1960 y su labor en la alerta de tsunami en Hawaii?

En Hawaii crearon un sistema para dar aviso a la población ante la ocurrencia de un tsunami, y Chile fue el primer país extranjero en integrar el Sistema Internacional de Alarma de Tsunami del Pacífico, en 1958. Mensualmente, se realizaba un ejercicio de comunicaciones con el Observatorio Magnético de Honolulu, por medio de la compañía All America Cables entre Valparaíso y Balboa, Panamá, y desde allí a Hawaii por intermedio del Servicio de Comunicaciones de la Marina de Estados Unidos. Esto tardaba normalmente entre 2 y 3 horas. El 22 de mayo de 1960, cuando ocurrió el terremoto de Valdivia, yo estaba en mi casa en Viña del Mar y se movía muchísimo, por lo que supe que había sido algo grande.

Empecé a escuchar la radio y todas hablaban del sur (...) en una emisora escuché “hemos recibido información de un radioaficionado que dice que hay olas gigantes que están causando destrozos en la costa”. Llamé a All America Cables para enviar el mensaje. Lograron evacuar las costas de las islas Hawaii a tiempo. Años después leí en una revista la experiencia de un científico que relataba que era muchacho cuando ocurrió el tsunami y que logró escapar gracias a un aviso que había llegado de Chile.

Usted da cuenta del fallido proyecto para construir un buque oceanográfico para el país a comienzos de los '70s, ¿Cuáles fueron las implicancias de esto?

Mientras estuve en Estados Unidos, visité y conocí todo lo que existía para el estudio del mar porque quería ver qué se podía hacer en Chile. Me fui interiorizando en distintas cosas, entre las cuales me encontré con la descripción de un buque oceanográfico que iban a construir (...)

En esos años, teníamos la Ley del Cobre, que destinaba un 2% de recursos específicamente para comprar buques para la Armada, helicópteros, instrumental, etc., o sea que estábamos en el momento preciso para que se hiciera la adquisición de un buque oceanográfico.

Se creó una comisión especial para estudiar un buque oceanográfico, que estaba formada por un ingeniero naval y un oceanógrafo, que era yo. Lamentablemente, el Ministro de Hacienda de la época no quiso que se concretara. Para mí, fue como perder un hijo, es algo que todavía me afecta al recordar que era el mejor buque oceanográfico que había en la época, que teníamos los recursos para construirlo y que por temas de política no se llevó a cabo. Esto significó un atraso de décadas en el desarrollo de la oceanografía en Chile.

¿Cree que somos un país con conciencia marítima?

Algunos que vivimos en la costa, sí, pero en Santiago y en general en el interior del país, no. No sé qué irá a pasar ahora, pero ni en la actual Constitución ni en ninguna de las anteriores se

ha hablado del mar y ésta es una de las inquietudes que ha planteado el Almirante Vergara y la Liga Marítima de Chile. Es de esperar que ahora incluyan un artículo al respecto.

La mayoría de los países tiene en sus constituciones el tema del mar. Esto es un legado que viene de los años de la colonia, cuando al país llegaron principalmente agricultores y donde los ojos estaban puestos en hacerse ricos para volver a España. ¿Dónde estaba la riqueza?, en la minería y la encomienda, así que no miraban mucho el mar, y ésta es nuestra herencia.



Parte importante del conocimiento oceanográfico nacional esta plasmado en el libro "La Oceanografía en Chile. Historia de un Desarrollo Imperativo", publicado por Hellmuth Sievers en 2018.

Arturo Márquez Soto, presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante

“ES EL MAR QUIEN LO ELIGE A UNO”

Cálido, de risa fácil y multifacético es Arturo Márquez Soto. Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, vicepresidente de la Alianza Marítima de Chile y profesor desde 1989, es autor de varios himnos entre los que figuran el de la Marina Mercante y la Escuela de Tripulantes. Escribió una novela y está trabajando en otras dos. Asiduo a la jardinería, disfruta de excursiones y del contacto con la naturaleza.

De su experiencia navegando, reconoce que “si bien hay renunciadas y sacrificios porque uno está lejos de su familia y su patria; también hay una enorme cantidad de estímulos, desafíos logrados, beneficios: haber estado en las pirámides de Egipto, en la India, en Japón, haber conocido Europa, el continente americano prácticamente completo, Corea, Sudáfrica, etc. Eso nos va dando posibilidad de ampliar nuestra cultura, de conocer otras costumbres, entretenernos, visitar museos, etc. Yo digo que terminé de navegar en empate porque entregué y recibí mucho (...) Para ser marino mercante hay que tener vocación, no es uno quien elige su profesión sino que es el mar quien lo elige a uno”.

¿Tiene alguna anécdota que nos pueda compartir?

Anécdotas hay muchas. Recuerdo cuando en 1980 integré el equipo que fue a buscar un buque nuevo a Nagasaki, Japón. El día que la Mitsubishi entregaba el buque yo



observaba cómo los japoneses ensayaban una y otra vez el izamiento del pabellón nacional chileno al compás de la canción nacional, cronómetro en mano.

Eso, en contradicción a que, faltando 10 minutos para la ceremonia, el capitán chileno me dice ‘Arturo, me imagino que tiene listo el discurso’, “¿Qué discurso?” y he partido corriendo a mi camarote a improvisar un discurso, que fue un garabateo lleno de rayas y flechas (...) yo leí mi discurso en español y luego le dieron el pase a un sacerdote mexicano que hablaba japonés y tradujo todo lo que yo había dicho.

Después me encuentro con el gerente general de la Compañía Sudamericana de Vapores, quien me toma del brazo y me dice “lo felicito, es el mejor discurso que he escuchado en los últimos años” (ríe).

¿Por qué es importante la Marina Mercante?

Yo ingresé por vocación, me había estimulado lo que conocía sobre la época en que Diego Portales hizo crecer la Marina Mercante y descubrí la importancia que tenía el transporte de mercancías de un país a otro, que se traduce en bienestar y desarrollo de las naciones (...)

Me gusta aterrizar la significancia de la Marina Mercante y le digo a las personas “mire su mesa, las manzanas, los plátanos, el mantel, sus platos y servicios llegaron en buque mercante antes de llegar a su casa y a su mesa; el combustible, su automóvil, la harina, el azúcar, el té, el café, los productos industriales, químicos, etc”.



La jardinería se ha transformado en una de las actividades favoritas de Arturo Márquez.

“¡Cómo no va a ser importante una profesión que permite que tengamos una vida diaria con necesidades satisfechas!” La persona que sigue esta carrera tiene proyecciones enormes dentro de la industria, no se trata sólo de navegar, también hay trabajo en tierra, en agencias, industrias, exportadoras, muelles, como asesores jurídicos, inspectores, prácticos de puerto y canales, es decir, el campo ocupacional es enorme, tanto nacional como internacional.

¿Cómo se gestó el día de patrimonio cultural?

Me integré al Consejo de Monumentos Nacionales el año '94, cuando funcionaba en la Biblioteca Nacional (...) Por ahí por 1998, 1999, hablando acerca de los grafitis que se hacían en nuestros monumentos nacionales y lo poco divulgada que era la función del consejo, se hizo un simposio sobre patrimonio cultural y recordé que nosotros celebramos el Día de la Marina Mercante de Chile, que se ha traducido en una ceremonia cívico-militar de la DIRECTEMAR, el 26 de junio, a la que se fueron sumando numerosas actividades como el clásico hípico Marina Mercante de Chile en el Valparaíso Sporting Club, cenas, homenajes, galas en el Teatro Municipal de Viña del Mar, entrega de premios, etc.

Entonces, pensando en todo eso, levanté mi mano y les conté acerca de las celebraciones, que era una forma de difundir y terminé diciendo “¿Por qué no creamos el día del patrimonio cultural de Chile?”. Esto fue aprobado y se creó el día del patrimonio cultural el 17 de abril que después, en el gobierno de Ricardo Lagos, se llevó al último domingo de mayo de cada año.

Usted es el autor del himno de la Marina Mercante, ¿Podría contarnos esa historia?

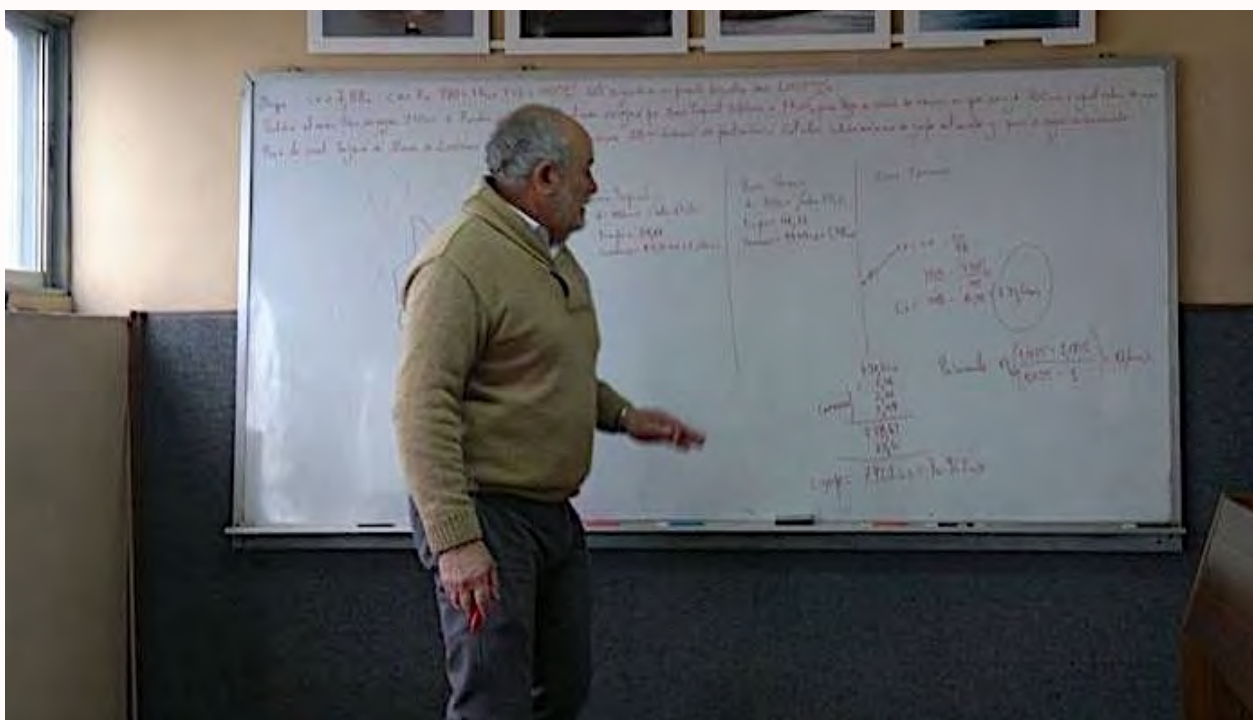
Lo compuse en 1973, tarareando, cuando era un estudiante de 20 años, a raíz de un comentario que al pasar hizo el capitán Julio Castillo Concha, que nos hacía clases de navegación en la Escuela Naval, y él al irse de la sala nos dice “por si acaso, la Marina Mercante no tiene himno”. Para ese entonces yo ya venía haciendo música, así que me di a la tarea de crear la letra y la música y después me acerqué al director de la banda instrumental, don Julio Arenas, y le pregunté si sabía escribir partituras a lo cual él responde “es como si le preguntaras a un panadero si sabe hacer pan” (ríe).

Y este señor, con un alma muy noble, se dio a la tarea de crear la partitura para 30 instrumentos; después se grabó con el sello Odeón y pasó a ser el himno oficial de la Marina Mercante.

¿Cómo ha sido su experiencia en la docencia?

Hago clases desde 1989. La persona que realiza la labor docente es un actor que está en el escenario, pero al que se tiene que aplaudir es al público porque son los participantes en curso quienes se tienen que lucir después. Me cuesta hablar de maestro o profesor porque en cada sesión uno aprende de los participantes, como ellos aprenden de uno.

En estos años yo calculo que deben ser unas 5 mil ó 10 mil personas a quienes les he hecho clases en la Universidad Católica, en la Escuela de Tripulantes, en el Colegio de Capitanes, en la Andrés Bello, antes en la Universidad Marítima, etc. Hemos hecho lazos de afecto muy sincero, he podido acompañar la carrera de muchos de ellos y ahora sus hijos están en clases conmigo en la Universidad, ¿Cómo no va a ser gratificante?



El legado del Piloto Pardo en la labor de monitoreo y rescate de la Armada de Chile

Con un conversatorio online que conectó a Valparaíso y la Antártica, el Museo Marítimo Nacional (MMN) conmemoró el pasado 30 de agosto el aniversario 105 de la expedición de rescate de los náufragos del *Endurance*, hazaña realizada por la escampavía Yelcho, bajo el mando del piloto Luis Pardo Villalón en 1916.

La actividad contó con la participación del capitán de fragata LT Daniel Mardones, Capitán de Puerto Bahía Fildes en la Antártica; capitán de navío Cristián Gálvez, Jefe MRCC Chile; Andrés Rodrigo, director del MMN; y Marco Fernández, profesor de Historia del museo.

Los expositores ahondaron en la magnitud de la hazaña realizada por el piloto Pardo y se refirieron a la importancia de su legado en las tareas de vigilancia, monitoreo y rescate que efectúa la Armada a través de sus Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC).

“El rescate de los náufragos del *Endurance* en 1916 significó la primera expedición oficial del Estado de Chile en el territorio Antártico. De ahí la importancia de la hazaña liderada por el piloto Pardo: cuidar la vida humana en el mar y en la Antártica”, manifestó el profesor Marco Fernández.

Destacaron, a su vez, la habilidad del piloto Pardo para tener éxito donde otras expediciones fracasaron y la rapidez del rescate –demoró menos de una hora–, demostrando gran conocimiento de las condiciones meteorológicas antárticas –que son imprevisibles– y su dominio de la navegación en aguas polares.

“Nuestra presencia permite que, ante un siniestro, podamos entregar la mayor cantidad de información y movilizarnos rápidamente hacia la emergencia, para cumplir nuestra labor de preservar la vida humana en el mar y salvaguardar el medioambiente”, explicó el comandante Daniel Mardones, desde bahía Fildes en la Antártica.

Cabe destacar que Chile se sitúa entre los países con el área más extensa de responsabilidad de monitoreo y salvataje del mundo, con más de 26 millones de kilómetros cuadrados.



Próximos Congresos Antárticos

XXI Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos

El EHAL 2021 se realizará entre el 9 y 10 de septiembre próximo y será organizado por Uruguay. Entre los participantes chilenos se encuentran Consuelo León, Mauricio Jara, Pablo Mancilla, Alfredo Soto, Mariela Vásquez, Karen Manzano, y Nelson Llanos. Esta actividad se transmitirá a través del canal Antarkos de Youtube:

<https://www.youtube.com/antarkos>

Más información:

info@antarkos.org.uy

<https://ehal.antarkos.org.uy/>

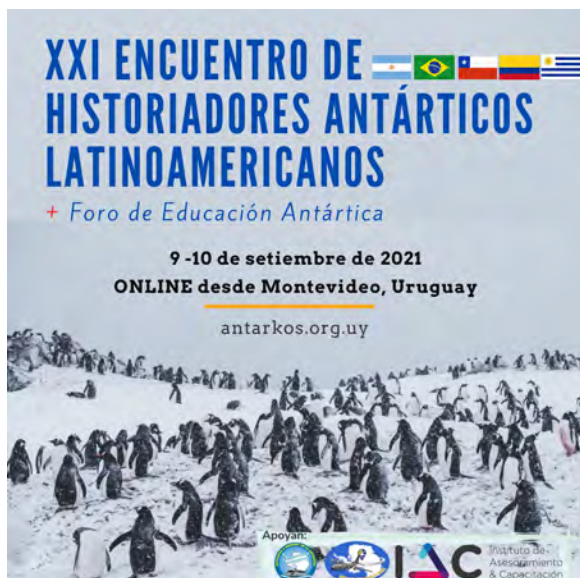
SCAR SC Humanities and Social Sciences Biennial Conference

La Conferencia Biannual del Comité Permanente de Humanidades y Ciencias Sociales de SCAR, se llevará a cabo los días 18 y 19 de noviembre próximo. El profesor Akiho Shibata, de la Universidad de Kobe, Japón, oficiará como coordinador del evento. En esta oportunidad el tradicional *Lewander Lecture* estará a cargo de la destacada historiadora alemana Cornelia Lüdecke.

Más información:

secretariat@2021scarschass.org

<https://2021scarschass.org/>



Terceras Jornadas de Derecho Antártico

Entre el 9 y 11 de noviembre próximo se realizarán las III Jornadas de Derecho Antártico, organizadas por la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Esta actividad cobra especial relevancia en un año marcado por los 60 años de la entrada en vigor del Tratado Antártico y los 30 años de la adopción del Protocolo Medioambiental. A lo anterior, se suma la nueva Ley Antártica Chilena.

Esta nueva edición de las Jornadas de Derecho Antártico, a realizarse vía ZOOM, considerará especialmente los siguientes temas:

1. Conmemoración y análisis crítico de los 60 años del Tratado Antártico y aspectos político-jurídicos del Sistema del Tratado Antártico;
2. Conmemoración y análisis crítico de los 30 años desde la adopción del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección Medioambiental y aspectos relativos a la protección ambiental de la Antártica; y
3. Entrada en vigor de la Ley Antártica y aspectos político-jurídicos de la acción antártica de Chile.

CRONOGRAMA

1. Presentación de resúmenes de ponencias: Hasta el **15 de octubre**, al correo u-antartica@uchile.cl, cumpliendo con las siguientes características:
 - a) Formato Word
 - b) Times New Roman, tamaño 12
 - c) Extensión máxima de 1000 palabras
 - d) Incluir bibliografía preliminar
2. Resultados selección: **25 de octubre.**
3. Publicación del libro de resúmenes: **2 de noviembre.**
4. III Jornadas Chilenas de Derecho Antártico .
 - a) Primera sesión: El Tratado Antártico, 60 años en vigor: **9 de noviembre.**
 - b) Segunda sesión: El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección Medioambiental, 30 años de una nueva perspectiva: **10 de noviembre.**
 - c) Tercera sesión: La nueva Ley Chilena Antártica, un hito en la historia del derecho chileno antártico: **11 de noviembre**
5. Plazo máximo de entrega de artículos para ser considerados para su publicación en *Revista Tribuna Internacional* (cumpliendo con las condiciones generales de la revista): **21 de noviembre.**
6. Publicación de *Revista Tribuna Internacional*: **31 de diciembre.**



EFEMÉRIDES

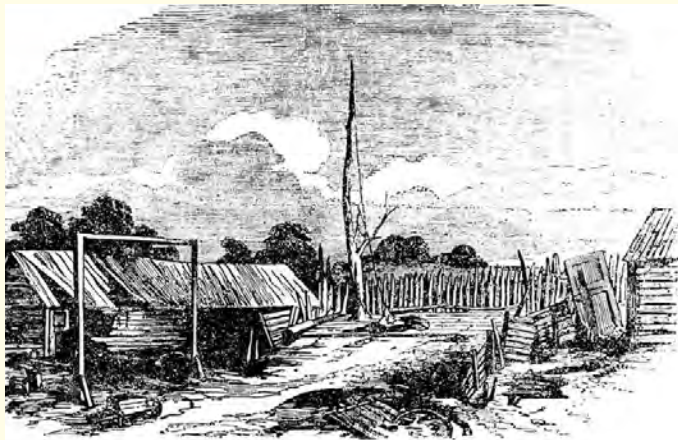
Refundación de Punta Arenas

18 de agosto de 1852: Se inicia la refundación de Punta Arenas tras el llamado motín de Cambiaso que, en noviembre de 1851, había significado el saqueo y destrucción de gran parte de la ciudad.

A bordo de la embarcación *Infatigable*, que fondeó en Puerto del Hambre el 18 de agosto de 1852, llegó el gobernador Bernardo Philippi junto a 79 pasajeros –principalmente colonos alemanes y sus familias– para repoblar la ciudad. Tras un período donde reconstruyeron las distintas edificaciones y organizaron la vida en la zona, Punta Arenas comenzaba a renacer de sus cenizas a partir de un asentamiento de 85 habitantes.

Francis Drake en Magallanes

21 de agosto de 1578: Ingresa al Estrecho de Magallanes la flotilla de Francis Drake, tras haber perdido todos sus barcos –excepto el *Pelican*– y varios hombres en distintos enfrentamientos con los patagones. Al finalizar esta travesía, en septiembre de 1578, Drake cruzó el Estrecho, demostrando que Tierra del Fuego no era un continente, como se creía hasta entonces en Inglaterra.





Acrobacias aéreas en Magallanes

23 de agosto de 1914: Se llevan a cabo las primeras acrobacias aéreas en el país realizadas por un piloto chileno. Se trata de Luis Omar Page quien, a bordo de un monoplano, realizó esta hazaña en Magallanes, uniendo el Club Hípico de Punta Arenas con Bahía Catalina.



Nace la DIRECTEMAR

30 de agosto de 1848: El entonces presidente de la República, Manuel Bulnes, y su Ministro de Guerra y Marina, Pedro Nolasco Vidal, promulgan una ley mediante la cual se fija la dirección del territorio marítimo nacional, formado por un sólo departamento y bajo el mando de un Comandante General de Marina.

Nace, de esta forma, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) para contribuir al desarrollo marítimo de la nación, proteger la vida humana en el mar, resguardar el medio ambiente acuático y sus recursos naturales, regular las actividades y cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales.



Hazaña del Piloto Pardo

30 de agosto de 1916: el piloto chileno Luis Pardo Villalón, al mando de la escampavía *Yelcho*, logra llegar hasta isla Elefante, rescatando exitosamente a los 22 naufragos de la fallida Expedición Imperial Transantártica del Reino Unido. La operación de rescate comandada por Pardo constituyó la primera expedición oficial chilena a la región antártica.

Centenario de la hazaña de Pardo, 2016

En agosto de 2016, Fundación Valle Hermoso (FVH) y el Centro de Estudios Hemisféricos y Polares (CEHP) organizaron una serie de actividades académicas y culturales para conmemorar el centenario de la hazaña antártica liderada por el piloto Luis Pardo Villalón. Para la ocasión, se realizaron conferencias en distintas instituciones, se filmó un documental dramatizado, se publicó un libro, y se organizó una tertulia histórica sobre los hechos acontecidos en isla Elefante.

Esta última actividad contó con la participación de algunos colaboradores y amigos de FVH y el CEHP, y se realizó en el hotel Cabo de Hornos, de Punta Arenas, y posteriormente, se replicó en el hotel Costaustralis, de Puerto Natales.

En esta fotografía aparecen algunos de los participantes, vestidos de época, y posando ante un mural pintado por la artista magallánica Andrea Araneda.

