



# EL Santiaguillo

Boletín Oficial de la Nao Santiago - Hermandad de la Costa de Chile  
Fundado en marzo de 1993

Nº 246

Noviembre de 2020  
AÑO XXVIII  
Singladura 2019 -  
2020

## PRÓLOGO

*Valerosos y fieros Hermanos:*

*El mes de noviembre tiene una especial connotación para la Nao Santiago y la Hermandad de la Costa en todo el mundo, pues celebramos el acatamiento de nuestro OCTÁLOGO como carta de navegación de la conducta pirata, ese compendio de ocho leyes que contienen los principios, valores y virtudes que debe adornar el actuar de los Hermanos de esta Cofradía, nacida de la pluma iluminada del Hermano Fundador Nº 2, ANSELMO HAMMER, el 7 de noviembre de 1951, a pocos meses de haberse fundado nuestra Nao.*

*Consecuente con ello, incluimos en esta edición el Trazado de Rumbo presentado por el Hermano ME Daslar GUATÓN Granic, en el zafarrancho de 19 de marzo de 1994, que dio también contenido al Cuaderno V del Manual del Condestable.*

*Seguimos amenazados por la pandemia de Covid 19, aunque ya avanzando en algunas etapas de desconfinamiento que permiten reunirnos en aforos pequeños de 25 personas. Para ello, nuestro Capitán ALGARETE dispuso el funcionamiento de un comité de piratas encargado de elaborar un protocolo sanitario, a fin de prevenir eventuales contagios.*

*Este pasquín tiene sus páginas abiertas para incluir las botellas de todos los navegantes de la Cofradía. Esperamos tu trazado!!!*

*Hasta el próximo número. ORZAAA!!!*



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



Sanitización, mascarillas, distanciamiento social, registro de asistentes y transmisión vía zoom, marcaron el regreso a las cámaras y bucanes tradicionales de los miércoles en la Nao Santiago.



Capitán Nao Santiago: Cristian ALGARETE Sotomayor  
Editor : Manuel JACK Arancibia  
E-mail: [naosantiago@hotmail.cl](mailto:naosantiago@hotmail.cl)  
Web: [www.naosantiago.cl](http://www.naosantiago.cl)

## LA FILOSOFÍA DEL OCTÁLOGO



**Hno. ME Daslav GUATÓN Granic**  
**Nao Santiago.**

Trazado de Rumbo leído por su autor en un Zafarrancho General Ordinario de la Nao Santiago, el día sábado 19 de marzo de 1994.

Nuestros hermanos fundadores fueron hombres sabios al idealizar una agrupación de personas que soñaron la aventura y sintieron nostalgia de volver a ser niños, fomentando su amistad y la comprensión mutua, y todo dentro del marco del amor al mar.

Una fraternidad de esta naturaleza necesitaría, como único requisito, que sus miembros fuesen hombres de espíritu limpio y de corazón bien puesto, cuyo factor común fuese el amor al mar con su constante lección de belleza y libertad.

Como toda agrupación humana, a esta naciente hermandad había que darle una organización con ordenanzas y protocolos que regularan su funcionamiento.

Al ejemplo de los antiguos navegantes que fueron su inspiración, había de ser reglas simples, sencillas; puesto que hombres de espíritu puro y corazón bien puesto, siempre pondrían la máxima comprensión en su mutuo entendimiento y organización. A modo de ejemplo, podemos leer en las primeras ordenanzas en algunos de sus párrafos: "...que en caso de no haber acuerdo, esta se echará a la suerte de los dados."

En este aspecto, queridos hermanos, debemos reconocer que los continuadores de la hermandad hemos fracasado, ya que nuestras ordenanzas se han vuelto cada vez más complicadas; pero, ... algunos de los fundadores, tal vez el hermano Anselmo Hammer, previendo que en este país somos, por vocación, muy aficionados a complicar las cosas, pensó que los miembros de esta renaciente hermandad, debíamos tener **NORMAS INVARIABLES DE EXCELENCIA MORAL O VIRTUDES** que regulen una **CONDUCTA OPUESTA A LAS DEBILIDADES MORALES LLAMADAS VICIOS**. Su práctica desarrollaría en nosotros **PODERES INTERNOS PARA FORTALECER NUESTRO ESPÍRITU**,

ampliar el horizonte y henchir nuestros corazones en el marco de la comprensión, fraternidad y amor al mar,... y acá se encuentra el punto de partida, **LA SEMILLA DEL OCTÁLOGO**.

A todos nosotros desde pequeños se nos ha enseñado que existen siete pecados capitales; capitales, porque son la cabeza de serie de unos 10.000 pecados más, o sea, cada uno tiene miles de otros derivados.

Estos pecados capitales son: **PEREZA – ORGULLO – CODICIA – IRA – LUJURIA - GULA - ENVIDIA**.

También algunos les llaman defectos psicológicos; algunos de sus derivados son:

**De la PEREZA:** Apatía; Desidia; Tardanza; Indolencia.

**Del ORGULLO:** Soberbia; Arrogancia; Vanidad; Altanería.

**De la CODICIA:** Avaricia; Ambición; Mezquindad; Tacañería.

**De la IRA:** Violencia; Enojo; Furia; Odio; Rencor.

**De la LUJURIA:** Lascivia; Impudicia; Deshonestidad; Obscenidad; Procadidad.

**De la GULA:** Glotonería; Embriaguez.

**De la ENVIDIA:** Celos; Deseos; Emulación.

Y hay muchos más derivados de cada una de estas cabezas de serie.

Bien. Pero también se nos enseñó que contra siete pecados capitales existen siete virtudes y estas al igual que los pecados, tienen sus derivados.

A los pecados capitales (vicios) se oponen las virtudes que regulan nuestra conducta moral y que tienen al amor envolviéndolas a todas ellas.

**EL OCTÁLOGO NO ES OTRA COSA QUE LA EXALTACIÓN DE ESAS VIRTUDES EN UN MARCO DE AMOR AL MAR COMO FACTOR COMÚN DE TODAS ELLAS.**

A los pecados se oponen virtudes:

A la pereza; apatía; desidia; tardanza; indolencia, **se oponen la Disciplina, Obediencia; Fe; Fortaleza, Diligencia, etc.**

Al Orgullo; Soberbia; Arrogancia; Vanidad; Altanería, **se oponen la Humildad; Compasión; Modestia; Decoro.**

A la Codicia; Avaricia; Ambición; Mezquindad; Tacañería, **se oponen la Caridad; Hospitalidad; Desprendimiento.**

A la Ira; Violencia; Enojo; Furia; Odio; Rencor, **se oponen la Prudencia; Paciencia; Bondad; Cordura; Calma.**

A la Lujuria; Lascivia; Impudicia; Deshonestidad; Obscenidad; Procacidad, **se oponen la Templanza; Recato; Probidad; Pudor; Honestidad; Integridad.**

A la Gula; Glotonería; Embriaguez, **se oponen la Temperancia; Moderación; Sobriedad.**

A los Celos; Deseos; Emulación, **se oponen la Justicia; Generosidad; Nobleza; Equidad.**

Al analizar entonces los mandamientos del "Octálogo", veremos que su práctica desarrollará en los hermanos de la Costa, esas virtudes que combatirán a estos siete pecados capitales y sus derivados, dentro del marco señalado del amor al mar como octavo mandamiento.

Veamos, pues, estos mandamientos en detalle:

**I. Acata con respeto las órdenes del Capitán como si fueran las de tu padre espiritual o hermano mayor.**

Este mandamiento desarrolla la Disciplina, la Obediencia, la Fe y la Fortaleza, virtudes que combaten la Pereza, la Apatía, la Desidia, la Tardanza y la Indolencia.

**II. No acometas con armas o malas palabras al Hermano de la misma caleta ni de ningún litoral.**

Este mandamiento desarrolla la Templanza, el Recato la Probidad, el Pudor, la Honestidad y la Integridad, virtudes que combaten la Lujuria, la Obscenidad, la Deshonestidad, la Procacidad, la Lascivia y la Impudicia, así como también en parte la Ira y el Odio.

**III. Recibe en tu nao al hermano que te visita; ofrécele refrigerio en tu mesa y el mejor coy de tu camarote.**

Desarrolla la Caridad, la Hospitalidad y el Desprendimiento que combaten la Codicia; la Avaricia; la Ambición; la Mezquindad y la Tacañería.

**IV. Como trates a tus hermanos serás correspondido y el Capitán alabará tu fraternidad o te castigará.**

Desarrollará la Justicia, la Generosidad y la Nobleza.

**V. No tengas envidia de la nave de tu hermano ni de sus velas ni motores.**

Desarrollará al igual que en el caso anterior, la Generosidad y la Justicia los que combaten otro aspecto de la Envidia, cuales son los Deseos y el Consumismo.

En los mandamientos que siguen, se combinan la Humildad y la Prudencia, que combaten el Orgullo, la Codicia y la Ira.

**VI. Trae al piloto sin puerto a tu caleta y si no posee otra riqueza que su corazón, embárcale en tu yate y considéralo como hermano.**

Desarrolla combinadamente la Compasión derivada de la Humildad; la Hospitalidad derivada de la Caridad y la Bondad derivada de la Prudencia, aspectos que combaten la Arrogancia derivada del Orgullo, la Mezquindad y la Tacañería derivados de la Codicia y el Odio así como el Rencor derivado de la Ira.

**VII. No seas orgulloso ni violento; al serlo, sólo conseguirás que tus hermanos se alejen de ti y quedarás solo con tu peste.**

Este mandamiento contiene una advertencia para quienes se dejan llevar por el Orgullo y la Ira. Por eso hay que desarrollar la Humildad con sus derivados la Modestia y el Decoro, que combaten el Orgullo, la Soberbia, la Arrogancia, la Vanidad y la Altanería.

Además, hay que desarrollar la prudencia con sus derivados la Paciencia, la Bondad, la Cordura, y la Calma; para combatir la Ira con sus derivados la Violencia, el Enojo, la Furia, el Odio y el Rencor.

Finalmente, el octavo mandamiento nos señala el objetivo final:

**VIII. El amor al mar debe ser el culto de tus días; haz sacrificios a él observando estas leyes.**

Este mandamiento significa algo que se ha dicho desde un principio: la práctica del "Octálogo" desarrollará en nosotros las virtudes necesarias que nos harán merecedores de ser Hermanos de la Costa y todo ello, dentro del marco del amor al mar.

En ninguna parte se menciona la GULA con sus derivados de Glotonería y Embriaguez de bebidas espirituosas... ¿Querrá decir que los hermanos de la costa gozamos de la dispensa de ese pecado? ¿Tenemos esa licencia? Pareciera que sí, así es que.....

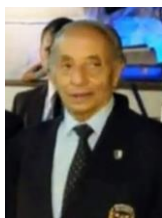
¡¡¡ ORZA, HERMANOS!!!

Hno. ME Daslav GUATÓN Granic

Fuente: Manual del Condestable, Cuaderno V, La Filosofía del Octálogo, Edición 2014.



## ANÉCDOTAS DE UNA TRAVESÍA



**Hno. Fulvio TANO Corcione  
Nao Santiago**

En 1980 la Armada nos invitó a un viaje de tres días a la Isla Juan Fernández, a un grupo de 12 tripulante de la Hermandad de la Costa, entre ellos, Walter Arriaza (presidente de Fedesub), Óscar "Cacho" Ascui (Ex dirigente Fedesub del Mundial de 1971 de Iquique) y yo, en el buque canalero (de quilla baja ) el "Aquiles".



Ya en el puerto de Valparaíso el buque se movía hart, tanto así que el oficial que nos dio la bienvenida (su primer viaje como nosotros), no pudo terminar el discurso y lo encontramos desahogándose por la borda....

El zarandeo fue tal que cuando Cacho Ascui pidió una botella de Whisky en el bar, esta voló de la barra y el Cacho la agarró en el aire....



Yo me fui a la popa y vi como con el tremendo cabeceo se salía parte de la hélice cuando se hundía de proa y el buque se remecía entero. Yo había visto una película en que escorando más de 30 grados se iba "por ojo" y se lo tragaba el mar.

Confieso que estaba un poco nervioso. De nuestro grupo el único que se mareó fue Arriaza, quien no me aceptó Bonamina antes de partir. El pobre estuvo enfermo hasta que llegamos a la isla. El regreso fue una taza de leche y para qué decir de una buceada fantástica, saqué una vidriola que me toreó un buen rato frente a la llamada Cueva de Robinson Crusoe, hasta que me atreví a arponearla. La bestia debe haber pesado unos 14 a 15 kilos, que me arrastró un buen rato...Y aprendí a sacar langostas con la técnica que me enseñó Nino Cristi antes de partir. El Capitan Bobilier que nos acompañaba, sacó con caña un bacalao de unos 30 kilos.



En la noche investimos en su camarote, como "Hermano de la Costa" al Comandante del buque, Fernando Lazcano. Al día siguiente llegamos a puerto en Bahía Cumberland, con una inédita bandera pirata en el mástil, que hizo confeccionar durante la noche.

Yo llevé una cámara submarina, pero pasó algo que me da vergüenza recordar:

Un amigo buzo me prestó la cámara, pero al poner el rollo se torció el sello de goma y cuando llevé unos días después la máquina a Casa Loben de calle Ahumada, donde trabajaba un alumno de Fotografía de nuestro instituto, le recomendé que la abriera con cuidado y manipulara bien el rollo porque estaba llena de fotos de pescados endémicos de la Isla, y de la isla misma.

Cuando fui a retirar las fotos me dijo socarroneamente: "Profe, no había ningún pescado, tan solo pirigüines, musgo y... agua de mar y lo peor que el mecanismo se oxidó..." Plop!!



## RAM BRITO Homenaje a sus Mártires



Hno. Roberto SEA HORSE  
Monardes  
Nao Quintero

El 22 de Octubre del 2020, se cumplieron 68 años de la tragedia sufrida por el Remolcador de Alta Mar RAM BRITO de la Armada de Chile, con una dotación de 27 tripulantes, perdieron la vida 23, muchos de ellos no se encontraron sus cuerpos. Hecho ocurrido en una noche con mucha niebla en los Farellones de Quintero, conocida también antiguamente como "La Isla de los Lobos".



### Las Operaciones de la Escuadra

La Escuadra se encontraba en Papudo, había terminado parte de su entrenamiento y se aprestaba a regresar a Valparaíso después de varios meses de ejercicio y dar descanso a su tripulación.

La Comandancia en Jefe de la Escuadra dispuso el zarpe del RAM BRITO, buque auxiliar de la Escuadra a las 18.30 horas hacia el puerto de Valparaíso, para esperarla al día siguiente objeto de apertrearla de víveres, aguada, correspondencia y otros. Labor de rutina que cumplía regularmente durante el período de Escuadrilla en Puerto Aldea, Coquimbo y otros puertos de entrenamiento, como en este caso a la cuadra de Papudo.

## La Dotación

Estaba compuesta por 27 hombres, pero en aquella oportunidad la conformaban 29, en atención a que viajaban de pasajeros el Subteniente del Estado Mayor Carlos Martínez Astorquiza y el Sargento de la Armada Norteamericana Linwood Jarvis Foster, ambos en comisión de servicio dispuesto por el mando; de Comandante del RAM BRITO venía el Subteniente Ramiro Frías Fernández.



## La terrible tragedia

El día Miércoles 22 de Octubre de 1952, en una noche de escasa visibilidad y mal tiempo, el RAM BRITO venía navegando a la cuadra (al frente) de Punta Horcón, y en los roqueríos que tantas veces han dado cuenta de varamientos de embarcaciones desde tiempos pretéritos, como es el caso del Pentatur, vapor alemán siniestrado en dicho lugar en 1886, el Northen Brezze en 1975, el Dusseldorf en 1923, entre otros, en ese mismo lugar se produce la tragedia en comento.

Al descender el buque de la cresta de una ola, tocó fondo y dio tres o cuatro golpes a medida que pasaba sobre unas rocas sumergidas, se estrelló contra unas rocas de los Farellones de Quintero.

El Comandante Frías ordenó al Sargento 2° Carlos Barrientos que diera "marcha atrás" pero el golpe fue tan violento que produjo una vía de agua que

inundó el departamento de máquinas, lo que provocó una explosión que destruyó la nave, hundiéndose en escasos minutos, de las 29 personas que se encontraban a bordo solo 4 sobrevivieron, cayendo al costado de estribor (lado derecho), perdiéndose en las profundidades del mar en medio de una gran cantidad de vapor, arrastrando consigo a muchos tripulantes.

## Acciones realizadas por la tripulación

Varado el BRITO sobre las rocas, se escoró (ladeó) a la banda de estribor (lado derecho), el Comandante Frías ordenó al radio operador Cabo (Rt) Raúl Aravena que emitiera un S.O.S. al acorazado Latorre, informando la situación en que se encontraba el buque y se dirigió al Puesto de Mando para guiar a sus hombres y ordenó arriar los botes salvavidas, Frías cae al agua y alcanza a escuchar el llamado de salvataje. A gritos ordenó a los que aún se encontraban a bordo abandonar la nave, no alcanzó a escuchar la explosión de la caldera.

El cabo Luna arrió la chalupa con Vera, Donoso y Sereno cuando el buque se escoró a babor y logró lanzarse al agua con un enrejado de madera y el timón del bote. Tras emerger a la superficie divisó al Sargento 2° Barrientos, pero el fuerte oleaje les impidió reunirse. Vio a Gaete y a Fuentealba tomados de una puerta y posteriormente encontró a Ávila y a Silva tomados de un trozo de madera. Escuchó los pedidos de auxilio del Subteniente Martínez y del marinero Tolosa.

Un grupo conformado por los Cabos Riveros, Ávila y Silva, quedaron flotando, tomados de un tambor de combustible.

Mientras tanto Frías encontró un salvavidas circular que entregó a Riveros, pues no sabía nadar y Romero le ayudó a sacarse los zapatos. Luego nadó, arrastrando una puerta y un casillero de señales hasta el grupo que se encontraba en el sereni volcado y junto a Barrientos, Castellón que se apoyaban en una puerta y Foster lograron enderezarlo, colocándole trozos de madera por debajo, aunque quedó a media agua.

A gritos Frías ordenaba, como buen líder, a su gente para que se reuniera y luego escuchó al Subteniente Martínez y al marinero Tolosa pidiendo auxilio, nadó a su encuentro. Tras una hora nadando, sufriendo un calambre en sus piernas y estómago, el agotamiento lo venció, y con mucho esfuerzo se subió a horcajadas al casillero de señales que arrastraba y logró regresar al serení (bote pequeño que llevaban los antiguos buques de guerra). Fuentealba en el intertanto había logrado llegar también al serení, pero en estado de shock tan tremendo, que cuando el bote se dio vuelta una y otra vez, no logró mantenerse firme y finalmente se hundió, siendo infructuoso los intentos por encontrarlo. El Sargento Barrientos también se soltó.

### El Rescate

Los gritos de los sobrevivientes habían ido disminuyendo cuando avistaron las luces de una fragata que pasó a unas 500 yardas pero que no los detectó. Luego encontraron la chalupa volcada que no lograron enderezar y los tres que aún lograban sostenerse con vida aferrados a una puerta, fueron rescatados finalmente por el Crucero O'Higgins que gracias a sus potentes proyectores localizó a los pocos naufragos que aún se mantenían a flote a las 00.27 horas del día 23 de Octubre. Cerca encontraron a Luna flotando en una puerta, a Salvo y poco después a Barrientos. Lamentablemente el Sargento Barrientos y Salvo fallecieron momentos después de ser rescatados. A las 04.00 am la Baquedano rescató los restos sin vida de Ossandón, poco después el cuerpo de Mercado y a las 13.00 horas el de Ávila. En el intertanto a las 07.00 am la Covadonga encontró la chalupa y el serení pero sin tripulantes. La Escuadra con la cooperación de aviones de la Base Aérea de Quintero y la Capitanía de Puerto continuaron la rebusca durante una semana encontrando restos materiales del RAM BRITO como muebles, puertas, libros; entre ellos la Bitácora, pero no más cuerpos. Y lamentablemente durante ese periodo no se pudo bucear dada las fuertes marejadas y rompientes reinantes.

### Buzos Quinteranos al rescate

El día 2 de Noviembre de 1952 los buzos particulares quinteranos Gilberto Ramírez y Bonifacio Cisternas, se sumergieron en el sitio del siniestro después de haber pasado las marejadas, ubicando a la nave hundida a 12 metros de profundidad y a unos 100 metros de las rocas que chocó el RAM BRITO, tumbado sobre el costado de estribor (derecho), Tras recorrer el interior del casco lograron rescatar el malogrado cuerpo de un tripulante que luego fue identificado como el marinero Mario Campos Gaete. Posteriormente se concluyó que dadas las condiciones de mal tiempo, mala visibilidad y tiempo transcurrido, era difícil que algún otro tripulante hubiese salvado con vida o alcanzado la costa, lo más probable era que hubieran perecido ahogados, por frío o por heridas recibidas con la explosión de la caldera. Se resolvió por ende declarar como fecha presunta de muerte las 23.00 horas del Miércoles 22 de Octubre de 1952 para los 17 servidores desaparecidos, para lo cual se dictó una ley especial. Y, al igual que en el caso de aquellos cuyos restos si fueron encontrados, se determinó que todos fallecieron en actos del servicio.



## De las responsabilidades

Quedó establecido también que no existió responsabilidad criminal de ninguna persona que se encontraba a bordo del RAM BRITO, por lo que la causa fue sobreseída.

## Condecoraciones

Por otra parte, en el Sumario Administrativo que se instruyó a continuación, se acordó la entrega de Medallas al Valor al comandante del buque Subteniente Ramiro Frías Fernández y a los deudos del ex Cabo (Rt) Raúl Aravena Coloma.

## La Hermandad de la Costa

La Sra. María Valderrama Figueroa, viuda del Sargento 2° Carlos Barrientos Barrientos, encargado de la sala de máquinas del RAM BRITO, quien hizo el último intento de zafar de la roca el buque al ejecutar la orden del Comandante Frías para “dar marcha atrás”, la que no tuvo éxito, se encontraba embarazada de un niño, ese fatídico día 22 de Octubre de 1952, y que al nacer le puso el mismo nombre de su padre, Carlos.

En su edad juvenil, Carlos Barrientos Valderrama ingresa a la Armada de Chile a la especialidad de Escribiente, haciendo su carrera naval en distintas unidades de la Armada. En el año 2006 fue Contramaestre del Buque Escuela Esmeralda, y, mientras se realizaba el track de Valparaíso a Talcahuano para reparaciones, después del regreso de su viaje de instrucción, toma contacto con un grupo de Hermanos de la Costa que iban en ese viaje, así conoció a nuestra fraternidad.

Pasa a retiro con el grado de Sub Oficial Mayor. El año 2017 es invitado a participar del homenaje que la Nao Quintero realiza a los mártires del RAM BRITO asistiendo con más de 20 familiares, ocasión en la que ingresa a la Hermandad de la Costa como Polizón.

Y continuando con la tradición naval, hoy su hija, la Teniente 2° (LT) Paula Barrientos Barrientos, está destinada a la Capitanía de Puerto de Quintero.

## Hallazgo de restos náufragos

Hace un par de años, buzos deportivos encabezados por el buzo Sanmartín, encontraron el Puente de Mando y la Caldera del RAM BRITO, distantes a unos 100 metros de distancia de los roqueríos de los Farellones de Quintero.

## Homenaje de la Hermandad de la Costa de Chile

La Nao Quintero, de la Hermandad de la Costa de Chile, a partir del año 2015 genera la iniciativa en conjunto con la Armada de Chile, Capitanía de Puerto de Quintero, de conmemorar este desgraciado naufragio con la pérdida de 23 valiosas vidas de esos servidores de la patria en los Farellones de Quintero.

Se realiza este acto solemne el día sábado más cercano al día 22 de Octubre de cada año y consiste en invitar a familiares de los mártires en una navegación a bordo de un buque de la Armada de Chile, generalmente la LSG Quintero, y nos acompañan Hermanos de la Costa de otras ciudades.



Se zarpa a las 11.00 horas hacia las cercanías de los Farellones de Quintero donde ocurrió el naufragio, llegando al lugar alrededor de las 11.45 horas.

Se comienza la ceremonia entonando el Himno Nacional. El Capitán de la Nao Quintero hace uso de la palabra con un discurso que contempla en parte la narración de los hechos acontecidos en aquel lugar a los tripulantes mártires, luego alocución del Sr. Capitán de Puerto de Quintero y después palabras de un representante de los familiares descendientes.



El Diácono de Quintero realiza una Liturgia conmemorativa. Posteriormente se lanzan al mar ofrendas florales por parte de la Hermandad de la Costa de Chile, Nao Quintero, de la Armada de Chile y de los familiares. Se termina la ceremonia con la entonación del Himno de la Armada de Chile y se procede a regresar a puerto.



### Zafarrancho RAM BRITO

Recalada la tripulación de los Hermanos de la Costa Nao Quintero junto a los familiares e invitados especiales, se realiza un Zafarrancho (reunión de camaradería y fraternidad), que consiste en una navegación simbólica acompañada de comidas y bebidas espirituosas capturadas en la comarca y sus alrededores por estos piratas quinteranos, denominado “Zafarrancho RAM BRITO”.

Este año 2020, producto de la pandemia que sufre el país y el mundo, lo realizamos el Miércoles 21 de Octubre por la Plataforma Zoom, con la tripulación completa de nuestra Nao y las invitadas especiales Sra. María Isabel Barrientos Valderrama, hija del Sargento Segundo Carlos Barrientos y las nietas del Sargento 2°, Débora Cecilia Alarcón Barrientos y María Isabel Alarcón Barrientos y la bisnieta Camila Chávez Alarcón. Este Zafarrancho RAM BRITO 2020 se realizó especialmente en homenaje a todas las viudas de los mártires del buque siniestrado.

Roberto SEA HORSE Monardes Fierro  
Investigador Autodidacta  
Oficial Condestable Nao Quintero  
Hermandad de la Costa de Chile



## MAREA ROJA

### Causas y efectos en el mar



Hno. Juan Luis ARGOS Orellana  
Nao Santiago

Desde tiempos remotos los pueblos costeros vieron que, en ciertas épocas del año, el mar se teñía de rojo o café.

En las costas de la corriente de Humboldt, al fenómeno se le llamó “aguaje” y más recientemente, “marea roja”.

Se trata de un fenómeno provocado por la multiplicación acelerada y exponencial de una única especie unicelular de microalga, eventualmente un protozoo, en el agua de mar. Este crecimiento desmedido de decenas a cientos de millones de células, provoca la decoloración del agua.




Estas microalgas son el principal alimento de organismos filtradores, principalmente moluscos de dos valvas o bivalvos (choros, cholgas, choritos, machas), los que concentran los productos metabólicos de estas microalgas en sus tejidos y al ser extraídos por pescadores o cultivados en cuelgas bajo la superficie del mar y luego consumidos por las personas, pueden provocar enfermedades severas e incluso la muerte de quienes los consuman.

El fenómeno se conoce como “Floraciones Algas Nocivas” (FAN). Sus causas pueden ser naturales o antrópicas. Siendo la contaminación marina por descarga de nutrientes la principal de éstas últimas. Las FAN del tipo tóxico generan sustancias altamente tóxicas, conocidas con el nombre de toxinas marinas.

En Chile se ha descrito la presencia de las siguientes biotoxinas marinas (Tabla 1): Veneno Paralizante de Mariscos (VPM); Veneno Amnésico de Mariscos (VAM), y el Veneno Diarreico de los Mariscos (VDM), ahora conocido como Biotoxinas Marinas Lipofílicas (BML).

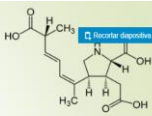
	Toxina Paralizante de los moluscos	Toxina Diarreica de los moluscos	Toxina Amnésica de los moluscos
Sigla	PSP	DSP	ASP
Ruta de Acceso	Ingestión	Ingestión	Ingestión
Periodo de Incubación	5 a 30 minutos.	Menos de 24 horas	55 horas latencia
Duración de los Efectos	Días	Días	Días
Sintomatología Aguda	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensación de hormigueo en labios.</li> <li>Adormecimiento de cara y extremidades que luego se propaga al resto del cuerpo.</li> <li>Sensación de liviandad, dificultad para hablar y tragar.</li> <li>Paro respiratorio.</li> <li>Muerte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dolor abdominal, náuseas, vómito y diarrea.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Náuseas, vómito, diarrea, dolor abdominal.</li> <li>Dolor de cabeza, pérdida de concentración.</li> <li>Pérdida de equilibrio, visión borrosa, confusión.</li> <li>Pérdida de memoria.</li> <li>Coma.</li> <li>Muerte</li> </ul>
Sintomatología Crónica	Desconocida	Cancerígenos	Amnesia
Terapia	Medidas de soporte (Respirador artificial)	Medidas de soporte	Medidas de soporte

Tabla 1. Cuadro informativo de las características de las tres principales toxinas encontradas en los mares de Chile. Fuente: IFOP.



### Veneno amnésico de mariscos (VAM)

- Ácido domoico** es un análogo del ácido glutámico
  - Soluble en agua y termoestable.
  - Agonista del glutamato en receptores tipo *Kainato*
    - Estos receptores están ubicados en hipocampo, su activación genera entrada de iones generando apoptosis de neuronas.
    - También tiene un efecto inductor de crisis epilépticas.
- Presenta un cuadro dramático.
  - Pérdida de memoria a corto plazo, confusión, gastrointestinales, náuseas, pérdida de equilibrio
  - Coma y muerte en casos extremos
  - Problemas de memoria en sobrevivientes
  - Requiere asistencia respiratoria en casos severos, BDZ en caso de necesidad.
  - Propuesto el uso de carbón activado



El Instituto de Fomento Pesquero, IFOP informó que en Chile, desde el año 1972 a la fecha se han

registrado floraciones del dinoflagelado *Alexandrium catenella*, principalmente en la zona austral, desde la Región de Los Ríos al sur, registrándose varios eventos de intoxicaciones y a la fecha se registran 36 casos fatales.

### Veneno paralítico de moluscos (VPM)

- Saxitoxinas** Bloquean canales de Na<sup>+</sup>
  - ALTERANDO INDISTINTAMENTE LOS POTENCIALES DE ACCIÓN ELECTRICOS
- Cuadro clínico agudo (minutos a 2 horas)
  - Síntomas neuromusculares que culminan con falla respiratoria (2 horas a 24)
    - Adormecimiento peribucal, cefalea, debilidad muscular, alteración del equilibrio y de coordinación
    - Afectado mantiene la conciencia!!
  - Pueden requerir soporte ventilatorio inmediato
  - Luego de 12 horas comienzan a mejorar generalmente.

### Veneno diarreico de moluscos (VDM)

- Ácido okadaico**, inhibe fosforilación de proteínas y altera proteínas que controlan la permeabilidad del epitelio intestinal
- Cuadro clínico agudo (30 minutos a pocas horas)
  - No tiene diferencia con cuadros diarreicos virales agudos
  - El antecedente epidemiológico orienta el dx
- Toxina carcinogénica en células de pulmón de ratones
- Terapia de fluidos, antieméticos.

En el año 2016 se produjo un extenso bloom de esta microalga, extendiendo su distribución desde la zona austral a la región de los Ríos.

Si bien esta floración produjo un gran impacto social y económico las medidas precautorias establecidas por la Autoridad Sanitaria permitieron que no se lamentaran personas fallecidas a causa de este fenómeno y solo se registraron algunos casos de intoxicaciones leves por transgresiones a las medidas implementadas.



## ÉXODO DE CHILOTES A LA PATAGONIA



**Hno. Minor GUAITECAS Braniff  
Nao Santiago**

Después de la Toma de Posesión del Estrecho de Magallanes por la Goleta Ancud y su tripulación chilota el año 1843, la fundación de la ciudad de Punta Arenas, y como consecuencia del abandono en que se encontraba el archipiélago desde mediados del siglo 19 y primeras décadas del siglo 20, empieza el éxodo de chilotos a tierras magallánicas, en busca de mejores condiciones de vida, en las grandes estancias de Punta Arenas y Puerto Natales.

Se encuentran allí los sufridos chilotos, con sus manos encallecidas por el uso de las tijeras en las esquilas de miles de ovejas en cada temporada y cuyo resultado final eran las grandes hilanderías de los mercados europeos, que eran finalmente los beneficiarios del producto y del trabajo de los humildes chilotos.



¿Chilotos? Quiénes más podrían haberse aventurado en esos confines, que los sufridos insulares, descendientes de quienes fueran otrora, orgullosos soldados de Quintanilla.

Dejaron atrás los oscuros nubarrones de esas décadas y continuaron internándose en las pampas de la Patagonia, sufriendo con entereza los rigores

de lo desconocido y dejando atrás, muchos de ellos para siempre, sus humildes chozas, perdiéndose en las pampas heladas. Solos con su caballo y sus perros, en miserables puestos de vigilancia, a decenas de kilómetros de la estancia.

Muy común era también que los chilotos residentes en Punta Arenas y Puerto Natales, pasaran a la Argentina en épocas de las esquilas, durante la temporada, con buenos ingresos.

Terminada las esquilas, muchos de ellos regresan a sus hogares en el archipiélago y con el dinero ganado, les permitían mantenerse todo el año, por la gran responsabilidad de ser sostenedores de las familias, y durante todo este largo tiempo, sin comunicación, esperar la temporada siguiente, en que estancieros y trabajadores se confunden en un abrazo, ya que para ellos no existen fronteras, solo tangos y tonadas, brisca y truco (estos últimos juegos de mesa ya casi desaparecidos).

Las difíciles condiciones laborales, los hacen levantarse pidiendo mínimas condiciones laborales que no fueron aceptadas.

El levantamiento cubre la Patagonia y en Argentina, son reprimidos con extrema dureza y brutalidad, con centenares de isleños muertos, bajo la represión de los años 1920 y 1921, hechos poco mencionados por la historia. (Estos son otros temas.)



En las lejanas islas que estuvieron en la disputa con Argentina el año 1978, en las abandonadas

casuchas de madera, se encontraron empapeladas algunas piezas con diarios y revistas o periódicos chilenos y que también se esgrimiera como prueba de la legitimidad de las islas para los chilenos. Ahí estaba el engrudo hecho por manos de hijos de Chiloé, empapelando las paredes, para cubrirse del penetrante frío.



Para aquellos que se radicaron en el sur argentino, particularmente en las ciudades de Rio Gallegos y Comodoro de Rivadavia, al momento de pisar estas tierras extranjeras, la adoptaron y algunos nunca más volvieron.

Otros regresaban temporalmente, luciendo, con humilde soberbia, la prosperidad que en su archipiélago les fue negada.

Ingresaban a sus humildes viviendas hablando con un exagerado acento argentino, luciendo ropas impecables, nunca soñadas, muchos de ellos con amplias sonrisas mostrando a los sorprendidos familiares y amigos, grandes tapaduras de oro.

Así se presentaban después de algunos años de ausencia, ahora en calidad de visitante, dejando palmariamente claro el respeto y admiración por la nación que les brindó la oportunidad que por tantos años les fue negada.

Magistral aparición, como personajes irreales de la ficción, rebosantes de personalidad y desconocidos por su elegancia, casi fantasmales envueltos con el humo de los gruesos leños que ardían con acariciantes lenguas de fuego en todos los rincones del acogedor reducto familiar.

Envanecidos de orgullo, miles de chilotes levantan la bandera del vecino país, como si fuera la propia, y van adoptando esa nacionalidad con su descendencia, que nacen en hospitales argentinos, son patriotas argentinos, formando sus familias y hogares en ciudades Argentinas, como Rio Gallegos y Comodoro de Rivadavia y sus hijos, hoy orgullosos ciudadanos que visten el uniforme de Policía, de sus Fuerzas Armadas, Maestros, ocupan cargos públicos, están presente en todos los estratos de la vida nacional Argentina.

Hasta hace aproximadamente un siglo, el archipiélago se había mantenido en el ostracismo y el olvido, sin cambios profundos, con su pueblo hundido en diluvios de agua, postergación y promesas incumplidas.

Hoy día Chiloé, Tierra de Gaviotas o Nueva Galicia, por la similitud que encontraron con las tierras gallegas los primeros hispanos, dejó de ser el territorio en que históricamente la vida fue tan dura, ya que los primeros hispanos que la habitaron, constantemente solicitaron ser evacuados por las difíciles condiciones climáticas, convirtiéndose hoy Chiloé en un lugar masivamente visitado por turistas, por su hermoso paisaje, gastronomía y especialmente la calidez de su gente.

Quienes lo visitan regresan felices entonando “El gorro de lana” y convencidos de la existencia del Caleuche y la Pincoya.



# RECUERDOS DE INSTRUCTOR B.E Esmeralda 1988

(Primera Parte)



**Hno. Leonidas LOBO Valenzuela**  
**Capitán**  
**Nao Valparaíso**

Después de más de 28 años de haber efectuado el XXXIII Crucero de Instrucción del Buque Escuela Esmeralda, el año 1988, y teniendo a la vista diferentes antecedentes, he querido recordar esos inolvidables momentos de una singladura que nos permitió darnos la vuelta al mundo.

Track efectuado:



Punta Arenas, Puerto Williams, cruce del Cabo de Hornos, cruce del Meridiano de Greenwich, Ciudad del Cabo (Sudáfrica), East London (Sudáfrica), Durban (Sudáfrica), Mombasa (Kenya), Singapur, Surabaya (Indonesia), Guam (Estados Unidos), La Haina (Hawaii), Pearl Harbor (Hawaii), Tahiti e Isla de Pascua.

Para cada Isla efectuaré un análisis histórico, características geográficas y otros antecedentes que creí interesantes en aquellos años 88, basados en los antecedentes que recuperaré de apuntes y fotos de aquella época. Creo importante hacer presente que estos apuntes no son una Guía Turística, por lo que las fotos que se presentan, en gran parte, son de aquella época con excepción de los mapas que los incorpore con fines ilustrativos.

## 1.-Punta Arenas.



Después del zarpe del día 03 de julio del año 1988 desde Valparaíso, sólo teníamos en mente la ciudad de Punta Arenas. A excepción del segundo día, que fue muy lluvioso, los demás estuvieron despejados, pero conservándose las bajas temperaturas. A proa se visualizaban los panoramas montañosos y nevados, y los canales con su belleza sublime.

El día 10 de julio, con el objeto de hermostear la Dama Blanca, recalamos en el puerto de pintado de Fortescue. Una vez preparado el buque, zarpamos rumbo a Punta Arenas y en el trayecto se podía disfrutar del esplendoroso paisaje de los fiordos, señalado por los faros y balizas que indicaban la ruta más segura.

Al amanecer del día 13 de julio, junto con el acostumbrado Repetido General, se podía divisar a los lejos la ciudad de Punta Arenas. Después de recalar, se efectuó una corta práctica de infantería para prepararnos para el desfile.

Al salir franco, se podía apreciar el hielo en las calles, lo que no impidió visitar la Zona Franca, el monumento al "Ovejero", la Plaza Muñoz Gamero y el monumento del "Indio" en la plaza central.

El segundo y último día en esta bella ciudad, efectuamos el desfile en la Plaza Muñoz Gamero y a las 23:45 hrs. zarpamos para emprender nuestro próximo desafío que era el cruce del temido Cabo de Hornos.

Punta Arenas es la capital de la Región de Magallanes y Antártica Chilena. Se ubica en la costa este de la Península de Brunswick a orillas del Estrecho de Magallanes. Punta Arenas es también la capital de la Provincia de Magallanes y posee la mayor densidad poblacional de la región con 113.519 habitantes.

Su temperatura anual es de 6,5 ° C, sin embargo en cualquier mes del año se pueden registrar temperaturas sobre los 10°C en las estaciones de verano, primavera y otoño y bajo los 0°C en invierno. La cantidad de lluvia promedio anual es de 425 mm y las precipitaciones de nieve son frecuentes en invierno, no superando los 40 cms. Los vientos predominantes del oeste alcanzan en algunas oportunidades los 150 km/hora.

Una de las características del clima de la zona es el contraste de horas luz entre la temporada invernal (8 hrs) y verano ( 17 a 18 hrs).

## Historia

La ciudad de Punta Arenas nació como tal el 18 de diciembre de 1848, cuando las autoridades de dicha época deciden trasladar la población de Fuerte Bulnes (1ra Guarnición chilena en el Estrecho de Magallanes) a una zona denominada "Cabo san Antonio de Padua", "Laculet" por los indígenas y años más tarde (1869) John Nordoudouch la rebautiza como "Sandy Point" (Punta Arenas), nombre que trascendió pues se adecuaba mejor a la geografía del lugar. Se establece así el primer núcleo humano civilizado permanente en la Patagonia Austral.

A través de los años, la incipiente colonia se va transformando en un interesante polo motivador de integración nacional y extranjera, tanto por su calidad de puerto libre como también por ser el puerto de paso obligado para las naves que realizaban el cruce interoceánico. Con esto se elevó violentamente el número de habitantes, el auge del comercio y otras actividades.

Por otra parte, el hallazgo de yacimientos auríferos y la implantación de la ganadería lanar, fueron reforzando y desarrollando la actividad mercantil, hasta que Punta Arenas alcanza su verdadero

desarrollo y es considerada hasta nuestros días como el más importante centro cultural, comercial, industrial y ganadero de la Patagonia.

Por su trascendencia histórica y ubicación estratégica, respecto al tráfico interoceánico junto con la infraestructura y servicios que presta, Punta Arenas se transformó en la puerta de acceso hacia todos los atractivos turísticos de la región.

Sus bien trazadas avenidas y coloridas construcciones, recuerdan la huella colonizadora de muchos inmigrantes. Posee un completo centro comercial y zona franca, interesantes museos acordes a su historia, plazas y monumentos entre los cuales destaca el de "Hernando de Magallanes", "El Ovejero" y "al inmigrante Yugoelavo".

En la actividad recreativa destacan los sitios naturales de: Río Las Minas, María Bemety, La Cueva del Milodón, Fuerte Bulnes y Puerto del Hambre.

La actividad deportiva se concentra en la Pesca Deportiva de truchas y otras especies en Río San Juan, Canela y Pérez, entre otros. El Sky se realiza en las canchas del cerro Mirador, ubicado a 9 Km al poniente de la ciudad y desde donde se aprecia en días despejados el Estrecho de Magallanes y la Isla de Tierra del Fuego, siendo unos pocos lugares del mundo en donde se puede practicar este deporte mirando el mar.

## 2.-Puerto Williams



Después del zarpe de Punta Arenas, pusimos rumbo sur hacia Puerto Williams. Al recalar a este pequeño puerto de excepcional belleza, un gran grupo de personas nos esperaban.

Puerto Williams esta conformado por un par de calles completamente congeladas, pero destaca la Hostería Walla, la Iglesia, el Museo, la Laguna de Hielo y el Santuario de la Virgen del Carmen.

El segundo día se efectuó un desfile en la calle principal el cual fue muy especial por lo resbaladizo.

Con fecha 17 de julio zarpamos rumbo al Cabo de Hornos y nos alejamos del último puerto chileno.

Puerto Williams se ubica en Latitud 54° 56' S y longitud 067° 57' W, siendo la Capital de la Provincia Antártica Chilena y pertenece a la comuna de Navarino a orillas del Canal Beagle y a 200 mn de Punta Arenas.



## Historia

Puerto Williams fue fundada hace 34 años pero en ese entonces se le denominó "Puerto Luisa". Los yamanas llamaron a esta zona "Uspachon", siendo estos el grupo étnico más austral del mundo que habitaban en la isla y canales adyacentes. Estos fueron evangelizados a finales del siglo pasado y a comienzos de éste por los Misioneros Ingleses de la Patagonia: Missionary Society.

Pioneros y buscadores de oro llegaron a establecerse en un principio, hasta que en el año 1954 la Armada de Chile establece una Base Naval con el nombre que tiene actualmente, para el resguardo de la soberanía.

## Atractivos naturales

Dientes de Navarino:

Son agudos torreones de montañas de formas que asemejan dientes.



Sus cumbres terminan en formas de picachos ya que la formación de este macizo rocoso es producto de la acción erosiva del hielo y el viento, sus paredes son rocosas y de pendientes semi verticales.

La belleza escénica que despliega esta formación montañosa, la hacen ser un atractivo singular de la zona y a sus pies se extiende una gran variedad de flora autóctona.

Salto del agua La Cascada:

Se encuentra a 2 kms al sur oeste de la ciudad, a través de un camino lleno de exuberante vegetación y rocas de corte vertical.

Puerto Navarino:

Ubicado a 58 kms al oeste de la ciudad, se llega a este por medio de un camino que bordea el Canal Beagle. Este puerto no es más que un pequeño caserío que se dedica a la pesca artesanal.

Desde ahí se puede apreciar la belleza de los paisajes que bordean este canal y a la vez se pueden apreciar los conchales, que son agrupaciones de conchas de moluscos que se han ido petrificando con el tiempo, siendo vestigios de la presencia de los yamanas en el sector.

### 3.- Cruce del Cabo de Hornos



Con razón, diferentes autores señalaban al Cabo de Hornos como uno de los mares más inhóspitos. Sin embargo, ese 18 de julio de 1988, parecía que todos se habían equivocado. Los famosos CapHorniers, selecto grupo de capitanes que han cruzado el Cabo de Hornos a vela, parecía ser un grupo anacrónico.

Navegábamos en el Trigésimo Tercer Crucero de Instrucción del Buque Escuela Esmeralda, bajo el mando del Capitán de Navío Hugo Bruna Green, de quien he usado parte de su relato.

Este crucero se había iniciado el 3 de julio y habíamos zarpado la noche anterior de Puerto Williams. Para ello, navegamos a la vela el Canal Beagle, en un día de excelentes condiciones de visibilidad, viento y mar siendo acompañados por lanchas patrulleras argentinas y posteriormente por torpederas chilenas.

Iniciamos el cruce del Cabo de Hornos, de Este a Weste, al amanecer del día 18 y aproximadamente a las 09:15 hrs de ese día, el buque ya se encontraba al sur de los islotes Deceit, con un rumbo general Weste, navegando a palo seco y con un andar de 10 nudos.



Cabo de Hornos

Al tocarse maniobra general, todos sentíamos vibrar en nosotros la emoción de cruzar el famoso y temido cabo de Hornos, pero como se presentaba ese día, solo sería una maniobra de rutina.

Como Oficial Encargado del palo Mesana, con mi Contra Maestre el Sargento Valencia, verificamos que todos los puestos estuviesen cubiertos e informamos al puente.

Al momento de caer al rumbo Weste el viento era, del 015°/020° y con una intensidad de 15 a 18 nudos, parejo y estable. Desde el puente se dispuso cazar el aparejo de maniobra compuesto por 4 foques, las velas del trinquete, el estay bajo y medio del palo trinquete y las tres velas cangrejas.

Se detuvo la maquina y se comenzó a recibir un viento fresco por la cuadra de estribor, el cual comenzaba a aumentar su intensidad y a rolar hacia el Norweste.

De improviso nubarrones negros cerraron el cielo ocultando esa limpia y tranquila mañana.

Alrededor de las 10:00, cuando ya se había terminado de cazar el aparejo y afinar las escotas y brazas, el viento aumento de 20 a 24 nudos, navegando el buque a un andar de 10 nudos, en excelentes condiciones y recibiendo una mar de fondo del SW de olas muy largas y una marejada del Norte, con olas mas cortas, por efecto del viento reinante desde la noche anterior.



Así se mantuvo la situación general por un lapso de, aproximadamente, una hora. Luego, el viento empezó a aumentar, comenzando también a rolar al Nor - Norweste. Para mantener trabajando el aparejo de la mejor forma se acortaron las escotas, tratando de mantener un rumbo lo más al Weste posible.



Cuando ya las velas de la cruz empezaban a perder el viento, con la vela trinquete cazada para ceñir al máximo, se fue ajustando el rumbo cayéndose a babor, de cinco en cinco grados, llegando finalmente hasta un rumbo 215º/ 210º, alrededor de las 11:00 Hrs. El viento había seguido aumentando, al tiempo que continuaba rolando al Weste. El viento para entonces era de 40/45 nudos del W/NW, con rachas de hasta 50 nudos, con tendencia a continuar rolando al Weste y a aumentar aún más su intensidad.

En cuanto el Oficial Navegante Tte 1 Christian Soro Korn confirmó, con su situación, que habíamos completado el cruce del meridiano del Cabo de Hornos de Este a Weste, a unas doce millas al Sur de éste y luego de escuchar las congratulaciones del personal del faro Cabo de Hornos con un ¡Viva CHILE! por la radio, se comenzó a preparar la maniobra para virar por redondo y hacerlo ahora, de Weste a Este, para lo cual se cubrieron los puestos de maniobra general en cada una de las estaciones de maniobra, coordinándose previamente con los Oficiales jefes de las partidas, exactamente cómo se iría a ejecutar ésta.

El viento no disminuía y se mantenía en 40 a 45 nudos. Comenzaba la acción.

Bajo la dirección del 2º Comandante, Capitán de Corbeta Alex Tavra Checura y a la orden de “En acción, se inicia la maniobra para virar por redondo, caña de arribada”, se gobernó con caña a babor para iniciar la caída, suavemente al comienzo, mientras las diferentes estaciones de proa comenzaban a acortar las escotas, llevando la botavara del palo mayor proel al centro, mientras que se regulaba el braceo de las vergas de la cruz del palo trinquete, alargando las escotas por estribor y acortándolas por babor, coordinadamente, mientras la velocidad del buque se mantenía sobre los 10 nudos de andar.

Simultáneamente, se alargaban las escotas de la botavara del palo mesana y del mayor popel, para disminuir la resistencia sobre la popa, en atención a la fuerte tendencia de orza que tenía el buque. En cuanto éste mostró una más clara tendencia de su caída a babor, se inició en una rápida, pero muy

segura secuencia, el movimiento coordinado de acortar las escotas de las velas cangrejas, trabajando con las contraescotas de las botavaras y las ostas de los picos de dichas velas, para obtener un movimiento uniforme y un paso controlado de la popa por el viento. Cuando esto ocurría, llegamos a tener rachas de 52 nudos. Ya estabilizado el nuevo rumbo general al Noreste y recibiendo el viento desde el 260º/270º, muy fresco y largo, con una mar gruesa por la popa, el andar del buque comenzó a aumentar a unos 12/14 nudos, ó aún más, en excelentes condiciones de escora y buscando llegar cuanto antes a una posición al sur de los Islotes Deceit para luego, ganar el socaire de las islas Hermite y Wollaston, para iniciar así la bordada final que nos permitiera navegar hasta Ciudad del Cabo, en el Cabo de Buena Esperanza.

Apenas trincada la maniobra general, la dotación comenzó a disfrutar de la experiencia vivida y la que se iniciaba en esos momentos, antes de tomarse un descanso y prepararse para cubrir las guardias y actividades normales de la tarde, quedando sólo el personal de las partidas de maniobra, atentos a efectuar los necesarios afinamientos del aparejo.

En consecuencia, se ordeno cubrir parcialmente los puestos de maniobra general para cargar las velas más altas de la cruz del palo trinquete; algunos foques y los estayes del mismo palo.

Estando ya todo el personal listo en sus estaciones de maniobra y el disponible en cubierta, mientras el buque ya navegaba en una posición más al norte de la latitud del islote Deceit, se escuchó repentinamente un fuerte estallido a popa, similar a un cañonazo, producto de haberse reventado el herraje del arraigado del cuadernal inferior del aparejo de la escota de la botavara de la vela mesana, arrastrando a ésta, a la contra escota, con su sistema de sujeción (“burro”), y a parte de la baranda de la borda, por estribor.

Corrí a toldilla a ver que pasaba y veo el desastre.

Lo que más me preocupaba era el Grumete de Guardia de Picaron que no estaba. En esas condiciones un hombre al agua era un hombre perdido.

La botavara de la vela cangreja quedó apoyada entre la tabla de jarcia, burda y obenques del palo mesana por estribor, y parte de la vela tocando el agua, producto de la escora que tenía el buque.

De inmediato se tocó zafarrancho de “Emergencia en la Mar” y se colocó en acción a todas las partidas de maniobras, cubriéndose las diferentes estaciones para afrontar esta situación.

Eran alrededor de las tres de la tarde. El 2º Comandante se hizo cargo personalmente de la maniobra del palo mesana, junto con el Oficial de Maniobras Tte. 1 Álvaro Aguirre Barrientos, concentrando el esfuerzo de todo el personal de los palos mesana y mayor popel para la recuperación, trinca de la botavara y posterior aferrada de la vela.

Primero se pasó una tira por la botavara para luego ayustarle una espía, con la que se comenzó a llevar lentamente la botavara al centro, al mismo tiempo que se comenzaba a arriar el pico y se aferraba la vela cangreja, con gran esfuerzo y dificultad.

Para facilitar la maniobra anterior se cayó con el buque un poco más a babor, buscando un rumbo Norte para amurarlo algo más el viento. Si bien se logró lo deseado, las velas estayes del palo trinquete comenzaron a gualdrpear cada vez más fuertemente y al estay del medio se le descosieron, en forma violenta, sus paños y prácticamente, se desarmó, antes de lograr cazarlo más firme, o cargarlo definitivamente.

Así se descubrió una característica muy particular de estas velas de dacrón, cual era la de ser poco resistentes a esta condición de gualdrapeo.

Mientras se ejecutaba la faena a popa, se cargaron algunas velas a proa, entre ellas el foque y el petifoque, el estay bajo y el estay medio, éste último ya rifado, aferrándolos para soportar el mal tiempo y preparándose a la gente que cubría las vergas de la cruz del palo trinquete, para iniciar la cargada y aferrada de sus velas.

Se mandó a los capitanes de alto a cubrir las vergas y luego, después de cargar todas las velas cuadras sobre brioles, comenzaron a subir por alto los Guardiamarinas del sobre y del juanete, en primera instancia.

Ya había comenzado a oscurecer y el viento seguía aumentando. Los chubascos traían, junto a fuertes rachas de viento, granizos enormes que impactaban a una velocidad increíble. Hubo rachas de más de 75 nudos y jamás olvidaré el silbido siniestro que producía el viento en la jarcia del buque.

Aproximadamente a las 07:00 horas del día 19, fondeamos en rada Picton, en un amanecer de viento calmo y mar llana.



Nuestro buque, con parte de sus velas cuadras rifadas en los puños de escota y otras aferradas “de fortuna” sobre sus vergas, presentaba un lamentable aspecto a esa hora. En efecto, un poco más tarde nos sobrevoló uno de los helicópteros asignados a la Base Naval de Puerto Williams y por el canal de trabajo sólo se escuchó al Piloto decir, en lenguaje claro, el siguiente comentario: “¿¿¿Qué les pasó???”.

¿Y el Grumete? Bueno, el Grumete fue hallado escondido bajo la caña de gobierno.

**La historia de esta travesía continuará en las siguientes ediciones de El Santiaguillo**

## ALMIRANTE JOSÉ GALVARINO RIVEROS CARDENAS



Hno. Laureano EL CORDÉS  
Marcelli  
Nao Santiago

Héroe de la Batalla de Angamos en la Guerra del Pacífico y uno de los oficiales más famosos en este enfrentamiento entre naciones hermanas, estratega y gestor de la captura del Huáscar, un ya lejano 8 de octubre del año 1879, fue y será siempre el héroe de tantas jornadas navales de esta cruenta guerra. Falleció el 11 de enero de 1892 y fue sepultado en el Cementerio Católico de esta capital con los honores correspondiente a su alto grado y por los servicios entregados a la Patria, con la presencia de muy pocos familiares puesto que, al igual que el gran General Baquedano, no tenía descendencia directa.



Los historiadores poco han dicho del oficial insigne y parecieran haber olvidado su lugar de origen, sin embargo, la Armada de Chile destaca en su página web sobre la participación de la división liderada por el Comandante Riveros en la captura del Huáscar:

*“debía situarse a la entrada de la bahía de Antofagasta, en observación y en situación de poder defender la plaza, si el “Huáscar” la atacaba.*

*En este escenario se produjo la Batalla Naval de Angamos, donde el monitor “Huáscar” fue capturado el 08 de octubre de 1879”*

El recientemente fallecido periodista y ex presidente de la Corporación Chiloé en Santiago, don Eduardo Caimapo Alvarado (amigo de nuestra cofradía), efectuó innumerables trámites con la familia y la Armada para lograr trasladar los restos del Almirante a Curaco de Vélez y la municipalidad de esa ciudad se comprometió a construir y lo hizo, una cripta en la plaza de la ciudad, para que los restos del viajero glorioso, descansen definitivamente en su tierra natal y en el corazón de todos los chilotes.

El programa se inició con la exhumación de sus restos y los que estuvimos presentes, pudimos apreciar, se encontraban en un muy buen estado de conservación, ya que la bóveda se encontraba herméticamente cerrada en ladrillo y loza. Vestía su uniforme de gala y un escapulario que decía “Jesús está contigo” y después de un oficio religioso a cargo del obispo castrense, la urna cubierta con el Pabellón Nacional fue trasladada hasta Puerto Montt en un avión naval, acompañada de dos directores de la Corporación Chiloé (el suscrito y el actual presidente de esa tradicional corporación).

El diario El Llanquihue, en su edición impresa del 07 de octubre de 1998, señala:



*“El comandante del Distrito Naval Chiloé, Vicente Fontaine, recibió los restos del Almirante Riveros que llegaron acompañados de dos directivos de la Corporación Chiloé de Santiago, Juan Gómez y Laureano Marcelli”*

Entonces, gracias a la voluntad y esfuerzo de estas personas, se logró cumplir con el objetivo de trascendencia histórica nacional, regresando a su tierra natal los restos del insigne marino chilote, donde recibirá en forma permanente los merecidos honores, de parte de una ciudadanía agradecida y sus restos descansarán para siempre bajo el encanto de Chiloé.



Fuente: <https://curacodevelez.jimdofree.com/>

El Almirante Riveros ha permanecido anónimo durante mucho tiempo en la historia. Algunos historiadores chilotes piensan que fue porque no tuvo una alcurnia social que lo hiciera destacar dentro de la galería de los personajes de relevancia nacional, pero, la hazaña de Riveros no solo pasa por la captura del Huáscar, sino también por su brillante participación en las campañas marítimas durante la Guerra del Pacífico, por tanto, marcan un hito en el aspecto estratégico de la historia nacional.

Curaco de Vélez y toda la comunidad de Chiloé, rindieron un sentido homenaje al hombre que se consagró a su patria.



Fragata Almirante Riveros, de la Armada de Chile

En la siguiente imagen, la Armada de Chile y la comuna de Curaco de Vélez rinden homenaje al héroe local, en el monolito ubicado en la calle 21 de mayo de la misma ciudad.



Fuente: <https://curacodevelez.jimdofree.com/>



Fuente: [decimatv.cl](http://decimatv.cl)

**Laureano EL CORDÉS Marcelli**  
**Nao Santiago.**



## PROTOCOLO GENERAL DE ACCESO A LA NAO SANTIAGO

TODAS las personas que ingresen a las instalaciones de la NAO SANTIAGO deberán cumplir obligatoriamente con el siguiente Protocolo general de Acceso a fin de garantizar las medidas de protección e higiene social que las autoridades han determinado, producto de la Pandemia que estamos viviendo.

### AL INGRESO

1. Limpieza de calzado en limpiapiés con amonio cuaternario
2. Aplicación de Alcohol gel en sus manos
3. Tener puesta su mascarilla
4. Toma de temperatura
5. Registro en libro de acceso y trazabilidad de los siguientes datos:
  - Temperatura corporal
  - Nombre y apellidos
  - Rut
  - Teléfono de contacto
  - Firma

### DURANTE LA PERMANENCIA

1. Deberá permanecer SIEMPRE con la mascarilla puesta, salvo que se estén ingiriendo alimentos o bebidas.
2. Se deberá guardar un mínimo de un (1) metro de distancia con toda persona que se encuentre cerca.
3. No está permitido darse la mano ni a dar abrazos.
4. Se dispondrá de alcohol Gel para el uso sin discreción en las zonas donde se encuentren personas.
5. Se recomienda lavarse las manos con jabón dispuesto en los baños después de manipular objetos. El secado se realiza preferentemente con toalla de papel.

### INGESTA DE ALIMENTOS

Si se realiza algún consumo de alimentos dentro del recinto, este SIEMPRE será con cumpliendo las siguientes normas.

Las bebidas y alimentos serán de consumo personal sin posibilidad de compartirlos  
La vajilla y utensilios de alimentación serán de uso personal sin posibilidad de compartirlos.

## PROTOCOLO GENERAL DE SANITIZACION DE LA NAO SANTIAGO

Con el fin de garantizar las medidas de protección e higiene social que las autoridades han determinado, producto de la pandemia que estamos viviendo, el recinto de la Nao Santiago se encuentra afecto a las siguientes medidas generales de sanitización.

### LAVADO DE AREAS COMUNES

Después de cada uso por parte de alguna actividad que implique más de cinco personas:

1. Lavado con agua de las áreas exteriores tales como: patios, muros, mesas y sillas.
2. Aplicación de amonio cuaternario nebulizado en todas las superficies exteriores.
3. Aplicación de Lisoform en todas las superficies sensibles no lavables.

### LIMPIEZA INTERIOR

1. Limpieza de pisos con sanitizante en base clorada.
2. Limpieza de muros con desengrasantes con base clorada.
3. Nebulización con amonio cuaternario semanal.
4. Limpieza de puertas , pasamanos y mobiliario con amonio cuaternario.
5. Aplicación diaria de Lisoform.

### RECUERDE SIEMPRE:

- Use su mascarilla siempre
- Aplique Alcohol gel a sus manos cada vez que manipule algún objeto
- Si siente algún síntoma asociado al COVID-19 como fiebre, tos persistente, dolor de garganta, u otra sospecha de contagio, **avise de inmediato al encargado de la actividad.**

# De vuelta a las bancadas!!!!

Con estricto apego al protocolo sanitario elaborado por la Nao Santiago, el bajel abrió su portalón para recibir a los tripulantes de todo el litoral, realizando tanto la cámara de los miércoles como el posterior bucán en espacios abiertos, manteniendo la distancia social y con transmisión vía zoom de las actividades, para permitir a los hermanos que no pueden asistir que también participen de ellas



# Cumpleañeros del mes....

Dedicamos un saludo quiebra costilla, pleno de mar, a los hermanos que este mes iniciaron una nueva singladura. En esta ocasión, celebramos a los Hermanos Alejandro ENFACHADO Gallardo (5), Angello BICHI BRUNO Corcione (6), Ricardo NÓMADE Castillo (7), Marcelo ESCULTOR Böhlm, Roberto ESCORPIÓN Cuevas (14), Mario EL CHONO Guisande (16) y Manuel JACK Arancibia (21). OORRRZZZAAAAA!!!!



**BICHI BRUNO**



**ENFACHADO**



**NÓMADE**



**ESCORPIÓN**



**ESCULTOR**



**EL CHONO**



**JACK**

# Octalogo

1. **Acata con respeto las ordenes del Capitán como si fueran las de tu Padre Espiritual o Hermano Mayor.**
2. **No acometas con armas o malas palabras al Hermano de tu misma caleta, ni de ninguna del litoral.**
3. **Recibe en tu nave al Hermano que te visita; ofrécele refrigerio en tu mesa y el mejor coy de tu camarote.**
4. **Como trates a tus Hermanos serás correspondido y el Capitán alabará tu fraternidad o te castigará.**
5. **No tengas envidia de la nave de tu Hermano, ni de sus velas y motores.**
6. **Trae al piloto sin puerto a tu caleta y si no posee otra riqueza que su corazón, embárcale en tu yate y considérole como Hermano.**
7. **No seas orgulloso ni violento; al serlo, conseguirás que tus Hermanos se alejen de ti y quedarás solo con tu peste.**
8. **El amor al mar debe ser el culto de tus días, haz sacrificio a él observando estas leyes.**

