



# El Santiaguillo

Nº 247

Diciembre de 2020

AÑO XXVIII

Singladura 2019 - 2020

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

## PRÓLOGO

*Valerosos y fieros Hermanos:*

*El último mes del año se nos presenta con premura, como si quisiéramos recuperar en 30 días lo que no pudimos hacer en un año. Es uno de los efectos Covid19, que nos confinó por meses,*

*Sin embargo, seguimos navegando, aunque sea en el ciber espacio, manteniendo el espíritu que nos legaron los primeros 7 tripulantes de esta Nao, los Hermanos Fundadores.*

*De pronto, queremos recuperar la normalidad y aprovechamos los espacios que nos permite la autoridad sanitaria para reunirnos en zafarranchos presenciales, para realizar ceremonias de ascensos, para celebrar la navidad pirata, para recordar a los Hermanos de la Cofradía que zarparon al Mar de la Eternidad, etc.*

*Por su parte, la Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer continúa con sus Cursos de Patrón Deportivo de Bahía, utilizando la tecnología e-learning y adaptándose a las circunstancias, logrando impartir dos cursos de bahía y uno de Capitán Costero, en plena pandemia. Todo un logro!*

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

*Hasta el próximo número. ORZAA!!!!*



*Jack*

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



En solemne ceremonia a bordo de nuestro bajel, fueron ascendidos a muchachos los otrora innombrables que aparecen en la fotografía superior, quienes se hicieron llamar Dálmato, NN, Atalaya y Salgari, respectivamente.



En laguna rapel se realizó la clase práctica del 56º curso de Patrón Deportivo de Bahía de la Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer. Abajo, el cierre del año 2020 en emotiva fraternidad.



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)

# Noticias de la Nao

Con estricto apego al protocolo sanitario elaborado por la Nao Santiago, el bajel zarpó en zafarrancho de ascenso de 4 bichicumas que pasaron a engrosar la lista de muchachos que espera, en los próximos 8 años, ser considerado en algún enganche de Hermanos. Felicitaciones a nuestra tripulación menor y viento a un largo a los nuevos muchachos Salgari, Atalaya, Dálmato y NN.



**Bruno SALGARI Corcione**



**Eugenio ATALAYA López**



**Carlos DALMATO Rojas**



**Ian NN Shultz**



# Noticias de la Nao

El Hermano Mario TIBURÓN BLANCO Cerpa, director y editor de The Tortuga Post, que en diciembre de 2019 celebró su edición de oro, N° 100, envió un conceptuosa nota de reconocimiento al Hermano René **EUZKARO** Olhaberry, que cumplió dicha función en un período de la vida de este boletín oficial. El Santiaguillo aprovecha esta ocasión para reiterar los parabienes al equipo editor de TTP al haber llegado, en diciembre de 2019, a la primera edición centenaria, recogiendo la historia de nuestra cofradía a nivel internacional. OOOORRRZAAAAA!!!!

*“Estimado Hermano Euzkaro, en Diciembre de 2019 nuestro Boletín The Tortuga Post publicó la Edición Nr 100 con gran satisfacción para quienes diariamente estamos preocupados de llenar las páginas con variada información de las Hermandades del mundo. Obviamente en esa oportunidad nuestra preocupación mayor era homenajear al único fundador con vida quien se encuentra en Suiza. Con ayuda de la Nao Chicureo, de su Capitán Tai Fung, del Hermano Américo y también de la Capitania Nacional logramos concretar nuestro deseo, también saludamos a aquellos Hermanos quienes estuvieron más cercanos prestando su cooperación. Las ansias e inquietud de hacerlo bien, no nos permitió saludar a todos aquellos Hermanos Editores que han participado en la edición de nuestro boletín TTP, razón por la cual nos permitimos enviarte el presente pergamino certificando y perpetuando tu gran colaboración hasta esa Edición..*

*Fraternalmente  
TBC  
SECOIN”*



En el Campeonato Nacional Flota Azul, desarrollado en las aguas del Lago Rapel y participando en la clase Snipe, el equipo integrado por nuestro Hermano Alejandro ENFACHADO Gallardo, profesor instructor de la Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer, se coronó Vicecampeón Nacional Snipe.

Un logro deportivo meritorio, que llena de orgullo a la Nao Santiago y pone el valor la misión de difundir la práctica de los deportes náuticos.

Bravo Zulu al Hermano ENFACHADO, Ooooorrrzaaaa!!!

# Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer

El día 5 de diciembre de 2020, en el transcurso del 56° Curso de Patrón Deportivo de Bahía impartido por la Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer, de la Nao Santiago, se llevó a efecto la clase práctica de navegación a vela y a motor, en las embarcaciones con que cuenta la Escuela, trasladándose hasta Laguna Rapel para poner en acción todo lo aprendido en las clases teóricas que, por primera vez, se entregaron en modalidad e-learning.

En diciembre de 1992, se formaliza la creación de la Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer de la Nao Santiago, que ya venía funcionando como tal desde el año 1987, reconocida por la Armada de Chile como institución de educación y autorizada para examinar, por delegación de la Autoridad Marítima, a sus alumnos para la obtención de la licencia deportiva respectiva.



# Zafarrancho de fin de año

En una emotiva cámara abierta, la Nao Santiago realizó su zafarrancho de fin de año, celebrando la navidad pirata con el tradicional intercambio de regalos, a la que se puso término con una comunión fraterna en torno a la oración al mar y las expresiones de los mejores deseos para nuestra cofradía en el venidero año 2021. El Capitán ALGARETE dedicó especiales palabras a todos los hermanos de Nao, a quienes agradeció la colaboración prestada a su gestión, cuya singladura se vio prolongada a consecuencia de la contingencia sanitaria que afecta al país, que impide realizar asambleas presenciales con un aforo mayor.



## MENSAJE DE FIN DE AÑO



**Hno. Cristian ALGARETE**  
**Sotomayor**  
**Capitán**  
**Nao Santiago**

Queridos Hermanos Viejos Lobos de Mar, Hermanos, Muchachos y Bichicumas de la Nao Santiago:

En las postrimerías del 2020, cuando la cortina del tiempo comienza a cerrarlo, he querido ocupar las páginas de El Santiaguillo, boletín oficial de nuestra Nao desde el año 1993, para hacerles llegar y, a través de ustedes, a sus adorables cautivas, sirenitas y escualos, los mejores deseos de un venturoso nuevo año.

Han sido meses difíciles para todos, en que el confinamiento y otras medidas sanitarias, necesarias por cierto, han trastocado la vida que apaciblemente llevábamos hasta antes de la pandemia que nos golpea.

Sin embargo, esta amenaza se tornó en oportunidad y, con el empuje de toda la tripulación, logramos seguir navegando en una modalidad novedosa para muchos de nosotros, como son las videoconferencias.

Nada reemplaza, por cierto, el calor de un abrazo afectuoso ni la cercanía de los hermanos, pero las reuniones virtuales permitieron seguir conectados en largas tertulias que abarcaron no solo las cubiertas de nuestro bajel, sino que cruzamos las fronteras terrestres para navegar por el ciber espacio hasta lejanas latitudes, logrando recibir en nuestros zafarrancho a hermanos desde Italia, Francia, Bélgica, Estados Unidos, Argentina, Uruguay, Paraguay, Venezuela, además de aquellos que a lo largo de nuestro litoral nos acompañaron en cada navegación.

No fue fácil, hubo que capacitar a los hermanos mayores que no dialogaban con la tecnología, contratar una plataforma que acogiera la enorme participación que suscitaba nuestra convocatoria, sortear los vaivenes de la estabilidad de la banda ancha y adecuarse a los desafíos de una herramienta que resultó ser muy útil.

La Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer también conoció de sus bondades, pues preparó un curso piloto para optar a la licencia de Capitán Deportivo Costero, dirigido a la tripulación de la Nao.

Con el positivo resultado de esa experiencia, rápidamente pudo adecuar su metodología al sistema e-learning para las clases teóricas y programar en fechas posteriores las clases prácticas, considerando para éstas el protocolo sanitario adoptado por nuestra Nao para el ingreso y permanencia en la guarida.

Ha sido un periodo intenso para todos y no debemos bajar los brazos cuando se flexibilicen las medidas impuestas por la autoridad sanitaria. Al contrario, la experiencia vivida nos obliga a ser más responsables y cuidadosos, no sólo con la propia salud, sino que, con mayor razón, con la de nuestro entorno y hermanos mayores.

Quiero agradecer a todos los tripulantes de la Nao la colaboración prestada a la gestión de este Capitán, cuya singladura se ha visto también afectada por la prohibición de reuniones y por el acotado aforo de las que se autorizan, lo que ha impedido hacer, conforme a la normativa legal vigente, la asamblea en que ha de elegirse, de manera presencial, al nuevo Capitán, lo que esperamos llevar a cabo en la primera quincena del año que comienza.

Doy gracias a Neptuno que los hermanos que se vieron afectados por el virus lo sortearon con bien y hoy siguen activos.

Pero debemos lamentar el zarpe al Mar de la Eternidad de muchos hermanos de otras Naos del litoral, a quienes oportunamente recordamos y brindamos nuestro homenaje con un minuto de silencio en nuestras cubiertas. Reiteramos a sus familias y cófrades nuestro abrazo solidario.

Les reitero la necesidad de mantener las medidas de protección personal, única manera que poner atajo al contagio de esta peste.

Reciban un saludo que abraza costilla para ustedes y sus familias y disfruten a sus seres queridos. Orrzzzaaaa!!!

## SALUDO DE FIN DE AÑO



**Hno. Rolando CÁSTOR Fuentes**  
**Capitán Nacional**  
**Hermandad de la Costa de Chile**

Valerosos Hermanos de la Costa:

Estamos a un momento de decir adiós 2020.

Tal vez lo digamos con muchas ganas, chao, chao año tan complejo; año que nos ha descolocado a todos.

Hemos visto que muchas de las cosas que dábamos por seguras no lo son y que algo tan simple como caminar por la costanera o llegar hasta el muelle no fue posible en momentos, tomar sol en la playa pasa a ser una infracción sanitaria, qué decir de nuestras navegaciones, de nuestros zafarranchos, abrazos y orzar juntos.

Leía, que la palabra “confinamiento” es la que ha ganado el top este año, al ser usada por todos y por muchos.

Cierto, este año, mayoritariamente, hemos estado sitiados en nuestras guaridas por un enemigo, un virus vil, que muere con bastante jabón y agua, pero que se las ha arreglado para cambiarnos la vida.

Pero, queridos hermanos, vivamos este momento, la vida está hecha de momentos, aprovechemos cada momento que se nos ofrece. ¡Carpe diem!

Como siempre es bueno dar gracias, gracias porque estamos vivos, sanos, privilegiados por tener que comer en nuestra casa, en fin por muchas cosas que hemos redescubierto con este encierro, aunque haya muchas cosas que no fueron y no son como quisieramos.

Además, hermanos, fin de año es el momento perfecto para hacer balance, de lo bueno y de lo malo, pensar con qué me quedo del año, como enfrentamos el que está por llegar.

Ahora sabemos que el tiempo que damos a la cofradía, es un bien preciado, lo echamos de menos, añoramos los encuentros, los abrazos, en saber del otro, en enfrentar la ola en el mismo bajel.

Ahora recordamos que la familia sigue siendo el pilar más importante, que nos protege, ayuda y que hacemos navegar.

Ahora hemos aprendido no dar nada por sentado y prepararse para situaciones complicadas. La vida tiene siempre sus altibajos y cuando sube la marea, es bueno estar preparado.

No olvidemos que lo más importante es la vida. La tuya y la de toda la gente que quieres. Ser consciente de que estamos de paso, te hará cuidarte más, decir más te quiero y tener menos enojos.

No olvidemos a los hermanos que han zarpado al mar de la eternidad en esta singladura, como en otras, que han caído en combate, y otros porque fueron llamados cuando correspondía, orzemos por ellos y recordemos la fraternidad que nos brindaron.

Que el 2021, hagamos las tareas y encuentros que más nos gustan, sin darle tantas vueltas a las cosas.

Hagamos nuestro listado de objetivos que haremos mejor, posibles, es bueno hacerlo, es terapéutico, así al despedir el 2021, veremos cuántos de los propósitos hemos conseguido, podremos desechar los que ya no queremos o persistir en aquello que se nos resisten.

Que tengan un feliz momento en familia esta noche,

Un abrazo y ¡feliz comienzo de año 2021!.

Cástor.

## PRIMER COMBATE NAVAL DE AMERICA Y REBELION HUILLICHE DE 1712



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

*Rodrigo de Quiroga, nuevo Gobernador de Chile y yerno de Martín de Gamboa, lo nombra General y Justicia Mayor de las ciudades entre Concepción y Osorno, Gamboa junto 130 soldados, con quienes marchó a la pacificación de Arauco y Tucapel. Rodrigo de Quiroga amplió el mando de su yerno a todos el Reino de Chile- Una vez pacificada la región, Martín de Gamboa, acompañado de cinco soldados y un criado, sale dispuesto a conquistar la isla Grande de Chiloé. En Imperial, Valdivia, Villarrica y Osorno, recluta 120 soldados. Acampó frente al canal de Chacao. Carecía de medios para atravesarlo, pero logró que los indios transportaran tropas, pertrechos y caballos, cada piragua arrastraba dos caballos. (Museo Regional de Ancud).*

Hasta el año 1500, la vida de los aborígenes en Chiloé transcurría en perfecta armonía entre ellos, sin sombras amenazantes que les altere su existencia, hasta que el año 1567, el mariscal español Martín Ruiz de Gamboa, yerno de Rodrigo de Quiroga, Gobernador del Reino de Chile, parte de Valdivia con más de 100 soldados anhelosos de aventuras y las promesas de reparto de tierras e indios, adentrándose hasta la costa norte del Canal de Chacao.

Por mar arribaron dos navíos con cañones y municiones para pacificar a los tranquilos aborígenes.

En pequeñas embarcaciones que los españoles denominaban piraguas (dalcas) con media docena de indios como remeros, se dan a la tarea de cruzar los soldados con sus pertrechos y caballos, a nado tirándolos amarrados, en un cruce de más de una legua de ancho. Durante cuatro días estuvieron pasando los caballos a nado. Casi todos los historiadores que han escrito sobre el tema, hablan del hecho inédito y sin precedentes de la resistencia de los nobles caballos, pero no se habla de la crueldad a la que fueron sometidos estos animales. Muchos caballos se ahogaron al no soportar tan largo recorrido.

Llegados al otro lado del canal, emprendieron el trayecto en dirección sur, bordeando las costas orientales, porque toda el área geográfica de 8.300 kilómetros cuadrados, estaban cubierta de una sola y compacta selva, donde el silencio se rompía solo con el sonido de los truenos, a solo metros de altura de las copas de los árboles.

En una semana, recorriendo y reconociendo, creyó encontrar el lugar adecuado para instalar sus fuerzas y establecer un villorrio, considerando para ello las características geográficas para la defensa, la abundancia de mariscos y porque creyeron también encontrar evidencias de oro en el lugar. Los muchos nativos que vivían apaciblemente, se dejaron someter sin oponer resistencia y obligados a trabajar como esclavos en la construcción de la ciudad.

### BATALLA DE SOTOMÓ



Al año 1578, desesperados por la cruel esclavitud, los abusos y las violaciones, se levantan en armas unos mil nativos, embarcados en unas sesenta piraguas (dalcas) y se enfrentan a un destacamento español con piedras y palos, en el seno del Reloncaví, furiosos y suicidas, lanzaban piedras que rebotaban en los poderosos navíos. Los españoles, con burlas los iban exterminando en sangrienta entretención.

Los valerosos nativos daban vueltas alrededor de los grandes navíos españoles. El resultado final no podría ser otro y arrojó la pavorosa cantidad de quinientos muertos y dos centenares de prisioneros que posteriormente fueron ejecutados, como corolario final de esta cruel diversión. Este hecho es considerado por algunos historiadores como “El primer Combate Naval de América, la “Batalla de Sotomó” (Mariño de Lobera) .



El resultado final de esta confrontación fue el inicio de un mayor tráfico de esclavos por parte de los españoles y un progresivo desdoblamiento de las comunidades de los sobrevivientes.

Confiados los españoles llevaban una vida placentera en la fundada ciudad (Santiago de Castro) con indios dóciles y mujeres que, obligadas, se producía un cruzamiento vertiginoso, dando lugar al mestizaje, como así venía ocurriendo desde el año del descubrimiento y que comienza en las islas caribeñas. No tenían fuerzas militares importantes para hacer frente a los ataques externos.

Habían transcurrido casi 40 años desde la llegada de Gamboa, cuando el año 1.600, hace su entrada el buque Fidelidad, que formaba parte de la escuadra de Simón de Cordes, comandada por su hermano Baltazar, corsario holandés, con 80 o 90 tripulantes, con daños producidos por la difícil travesía. Desembarca y ofreciendo una falsa amistad, engaña y se apodera de la ciudad, por espacio de dos meses esto con la colaboración de indígenas de Carelmapu. (Aquí nacen las figuras legendarias de las valientes heroínas Inés de Bazán y Elvira Cabezas)



Inés de Bazán. Imagen: es.wikipedia.org

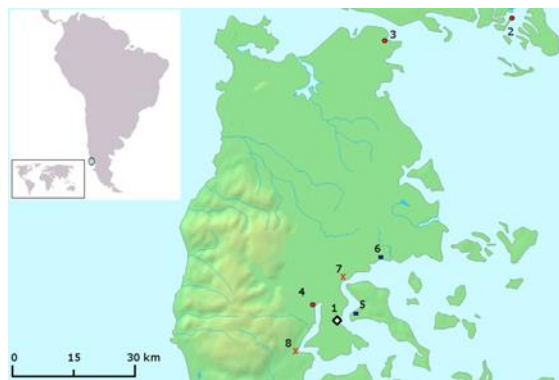
Posteriormente, en auxilio de los españoles llegan tropas acantonadas en Valdivia y Osorno al mando del jefe de la región Francisco del Canto, se internan en Chiloé y es liberada la ciudad de Castro. (Este combate, según historiadores, está inserto en la guerra de los 80 años (1568-1648) entre España y los países bajos por tratarse de la liberación de ciudadanos españoles por el corsario Holandés.)

Otra expedición corsaria a Castro, el año 1643, la expedición de Hendricks Brouwer, ataca el fuerte de Carelmapu y se interna hasta la ciudad de Castro, también con la ayuda de nativos.

La venganza contra los nativos no se hizo esperar, tomando prisioneros a todos los caciques, en número superior a cincuenta. Ahorcan a unos veinte y al resto, se les encerró en una choza y se les quemó vivos. Se internan en las islas y exterminan a unos cuatrocientos nativos.

El año 1608 llegan los primeros misioneros de la orden de los Jesuitas y es el comienzo del asentamiento de la iglesia católica. Los jesuitas aprendieron la lengua de los nativos y comienza la evangelización. Luego estos misioneros son expulsados por orden del rey Carlos III.

## REBELION HUILLICHE DE 1712



Mapa de la rebelión huilliche de 1712 (en azul los campamentos huilliches, en rojo los fuertes españoles, en blanco el punto de organización de la rebelión y una x para los combates): 1. Quilquico, 2. Fuerte de Calbuco, 3. Fuerte de Chacao, 4. Castro, 5. Campamento de Huenao, 6. Campamento de Quetalco, 7. Dalcahue, 8. Rauco. archivo de Wikimedia Commons, un depósito de contenido libre.

El trato oprobioso, inhumano, el maltrato físico, estaban presentes en la vida cotidiana de los nativos, el trabajo forzado que les impusieron los encomenderos, hace germinar la semilla de la rebelión y el año de 1712, (sofocada una semana más tarde) no contra el Rey sino contra los encomenderos, que además les quitaban a sus hijos y parientes para servirse de ellos. Se reúnen todos los caciques chilotes y organizan un levantamiento.

## RECUERDOS DE INSTRUCTOR

### B.E Esmeralda 1988

(Segunda Parte)

Aproximadamente mil Huilliches, el primer día logran matar a varios españoles y quemar sus casas, así como cercar la ciudad de Castro y toman como prisioneros a las mujeres e hijos de los encomenderos (había 48 encomiendas cuyo goce se alternaban 200 familias feudatarias o nobles en lapsos de seis años,) y tres encomiendas asignadas permanentemente a las órdenes religiosas presentes en Chiloé en aquel tiempo.

No pudieron apoderarse de Castro porque los vecinos se atrincheraron en el fuerte que habían construido, pero tampoco pudieron repeler a los atacantes. Los dos principales campamentos de los Huilliches, de unos 200 hombres cada uno, cortan el camino entre Chacao y Castro, y en Henao, en la costa de la isla de Quinchao se distribuyeron grupos estratégicos de pequeños grupos para impedir la fuga de los españoles y el arribo de refuerzos.

Mataron los nativos a 16 españoles, quemaron sus construcciones, robaron la imagen del santo San Miguel Arcángel.

En el enfrentamiento de Henao, los españoles vencieron e hicieron 100 prisioneros, en la persecución mataron a 60 más. Se hizo degollar a los prisioneros para evitar su rescate y en los días siguientes continuaron con la matanza de los nativos, terminando sus represalias los españoles solo cuando los misioneros jesuitas intervienen, para que los españoles no siguieran matándolos.

Este hecho es calificado como el segundo más grave ocurrido en Chile, desde el alzamiento mapuche del mestizo Alejo el año 1655.



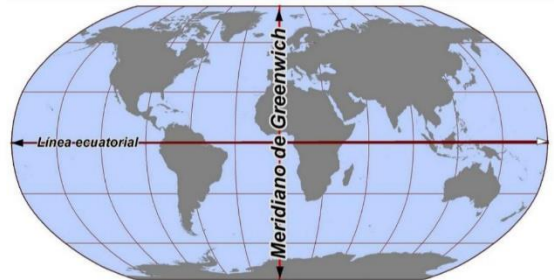
Imagen: memoriachilena.gob.cl



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.

#### 4.-Cruce del Meridiano de Greenwich



Como es tradicional tanto en el Cruce del Paralelo del Ecuador como el Cruce del Meridiano de Greenwich, asume el control del buque el rey Neptuno con su séquito de Escualos y Sirenas por 24

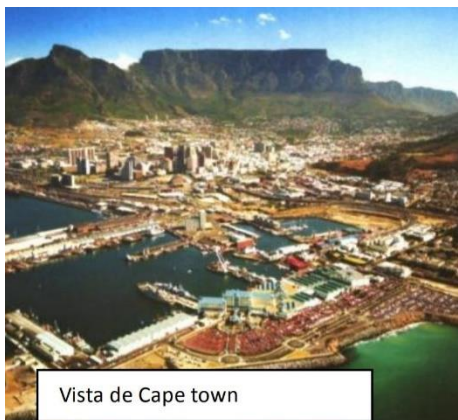
Hrs., bajo la supervisión del Comandante, quien no deja su puesto.

En esta actividad, toda la dotación se disfraza y son bautizados, con agua de mar en una piscina llena de tiburones, todos aquellos neófitos que por primera vez cruzan esas longitudes.

Es una actividad muy festiva y alegre que permite compartir con toda la dotación.



## 5.-Ciudad del Cabo (Sudáfrica)



En la madrugada del 16 de mayo pude observar el resplandor de la ciudad, aunque faltaban horas aún para recalar. De pronto se escuchó Repetido general y comenzaron los saludos de cañón y las respuestas desde la ciudad. Como Oficial Artillero y encargado de los saludos, no tuvimos problemas pero se debe tener presente que Murphy siempre esta listo a actuar y para ello hay que estar siempre prevenido.

En el puerto nos esperaba un gran grupo de personas, muy heterogénea.

La primera actividad que se desarrolló fue una práctica de infantería para preparar el desfile.

Posteriormente comenzaron las visitas abordo, siendo guiados por los Grumetes de Guardia quienes se dieron cuenta de la importancia del "speaking english". Ese día estuve de Guardia y recuerdo largas filas de visitantes hasta la noche, probablemente porque no eran muchos los buques extranjeros que recalaban atendido que Sudáfrica era cuestionado por su "apartheid". En esa oportunidad recuerdo haber conocido a un matrimonio con sus dos hijos que estaban en pijama y que querían conocer la Dama Blanca (Familia Talotti). Les hice un recorrido por el buque y me hice amigo de ellos, al día siguiente me invitaron a su casa y recorrimos después la ciudad. Él era de ascendencia italiana y ella británica, muy simpáticos.

El día 17 en la mañana se efectuó el desfile y las ofrendas florales en la ciudad.

La ciudad es realmente muy hermosa y lo que más destaca es el "Table Mountain" una montaña de cuya cima es plana.

Ciudad del Cabo, llamada la Ciudad Madre, por ser la urbe más antigua de Sudáfrica y su capital legislativa.

Jan Van Reebeeck la fundó en 1652, como puesto de aprovisionamiento para los barcos de la compañía holandesa de las Indias Orientales que tenían sus navegaciones hacia el oriente. Los siglos forjaron esta ciudad en un gran y moderno complejo que con la "Montaña de la Mesa" (Table Mountain) de sobrecogedor trasfondo es una de las ciudades más bellas del mundo.

"Table Mountain" esta situada en el extremo septentrional de la Península del cabo, una montaña que se extiende hacia el sur hasta el Cabo de Buena Esperanza y Cape Point. Allí convergen dos grandes corrientes oceánicas: la cálida Agulhus y la fría Benguela del Atlántico sur.

Hay muy pocos lugares que encierran tanto en tan poco espacio, puesto que la Península de 51 kms de largo y menos de 16 kms de ancho, es un país entero en miniatura. No sólo contiene la Ciudad del Cabo y el dinámico puerto de Table Bay, sino también pesqueras, viñedos, un paseo marítimo de gran hermosura e incontables playas a lo largo de sus dos costas.

Muizenberg y Hout Bay son bulliciosos balnearios que albergan a los nadadores, surfistas, veraneantes durante el verano. También están los balnearios de Sea Point y Clifton de similares características. Un tour muy interesante efectuó en la Ruta del vino Stellenbosch, conociendo la preparación de vino artesanal.

Existen varias reservas naturales como la Reserva del Cabo de Buena Esperanza en la punta austral de la península y el mundialmente aclamado Jardín Botánico de Kirstenbosch en las laderas orientales de la Table Mountain, donde se cultivan y exuberantes flores típicas de la región.

También están los campos de golf, campos deportivos, un gran gimnasio, el Hospital Groote Schuur y muchos edificios históricos.

## 6.-East London (Sudáfrica)



Con fecha 22 de Agosto zarpamos con rumbo general NE hacia East London, recalando el 24 de ese mismo mes. El día estaba nublado y debido a ello fuimos recibidos por pocas personas.

El primer día hubo muy pocas visitas lo que no fue excusa para visitar la playa Eastern (cerca de la Playa Orient) en donde se veía a muchos surfistas.

Los Grumetes participaron en recepción del Servicio de Prisiones; visita al parque Mpongo, que fue muy interesante debido a que se podían ver los animales en su hábitat natural; visita a construcciones indígenas que eran casas de greda con techo de paja; visita a plantaciones de piñas, en donde nos mostraron el proceso de cultivo de estas, su procesamiento hasta ser enlatadas.

Finalmente zarpamos con fecha 27 de Agosto hacia Durban.

A comienzos del siglo XIX, la zona que circunda a East London establecía la frontera entre las tierras cultivadas por los pioneros blancos y los territorios ocupados por tribus negras. Se la llamaba “la frontera”, término que aún se emplea. Su actual tranquilidad desmiente un pasado turbulento.

East London es el único puerto fluvial de Sudáfrica. La entrada del puerto en la desembocadura del Río Búfalo es el punto de embarque de miles de toneladas de mercancías, incluyendo las cosechas de piñas. Arenosas playas vírgenes bordean la costa de East London y tierra adentro existen montañas tales como Hogsback, con una buena oferta turística.

## 7.-Durban (Sudafrica)



Recalamos a Durban con fecha 29 de Agosto a las 16:00 hrs y junto con el Repetido General y los Honores de Cañón, se presentaba ante nuestros ojos una bella ciudad con edificios de gran altura y hermosas playas, en donde los edificios presentaban una lindas piscinas.

Todo esto acompañado por el azul de las aguas del océano Indico.

El desfile se desarrolló frente a una gran cantidad de personas que nos demostraba su cariño y aprobación por medio de aplausos mientras recorríamos las calles de Durban.

Zarpamos con fecha 02 de Septiembre con rumbo hacia Mombasa, Kenya.

Se conoce en muchas latitudes como la “Ciudad del veraneante”, pero este es solo uno de los aspectos de esta bella ciudad ya que es también un puerto grande e importante. En realidad, la ciudad debe su propia existencia a su magnífica bahía. El puerto de Durban mantiene más tráfico de mercancías que cualquier otro sobre costas africanas.

Durban se ha constituido en el balneario más popular de Sudáfrica debido a su clima subtropical, lo suficientemente cálido para posibilitar las actividades playeras en toda época.

De la misma forma, posee hermosos hoteles y una extensa playa que permite a los turistas disfrutar de un hermoso paisaje frente al Océano Indico.

Esta, es una ciudad plena de matices en donde se pueden ver turistas con ropa de verano, hermosos saris(vestido de damas) y ocasionalmente ropa de características tribales decoradas con mostacilla.

En la playa se puede apreciar una gran cantidad de yates, surfistas y cuenta además con un Hipódromo con un Club de Golf, ubicado en el centro de la ciudad. Los balnearios más grandes son: Margati en la Costa Sur y Umklanga Rocks en la Costa Norte.

Efectué un tour a Crockworld en donde vi una danza Massai y comi cocodrilo.

Existen también Clubes de Tenis y de Bolos además de una gran cantidad de Restaurantes, centros de diversión nocturna y un centro de exposiciones permanente. En resumen hay para satisfacer a todos los gustos y presupuestos.

Por otra parte, las aldeas son remansos de paz y tranquilidad.

Al salir a recorrer su calles, me imaginaba Santiago de los años 40 pero en contraste, las playas y los hoteles de grandes dimensiones se veían muy modernos.

Los atractivos de la ciudad son: Castillo de Jesús, Motel (Mambuei Beach), Reef Hotel y las aldeas campesinas .

Zarpamos con fecha 17 de septiembre rumbo a Singapur.

Kenya obtuvo su independencia el 12 de diciembre de 1963 y se encuentra ubicado entre los lagos africanos de Turbana y Victoria y el Océano Indico. Su población es de aproximadamente 14.000.000 de habitantes y se divide en 7 provincias, siendo Nairobi su capital.

La isla de Mombasa, ubicada al suroeste de Kenya, es el único puerto de este país y está ubicado entre las bahías de Kilindini y Mombasa.

Mombasa se encuentra unido al continente por los puentes de Cause Way y Mekupa Cause Way, Liron Ferry y el puente Nyeli.

La población de Mombasa es de 4.000 habitantes, de los cuales 30.000 son africanos y el resto son descendientes Europeos e Hindúes.

El clima de este puerto es muy caluroso en épocas de verano y en invierno, al calor se le suma la lluvia.

El transporte , tanto de vehículos como de pasajeros entre la isla y el continente, se efectúa por medio de transbordadores. Estos transbordadores trabajan durante el día y la noche.

Gracias a su clima, Mombasa es una isla de playas con gran cantidad de hoteles, los cuales son de gran calidad.

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

## 8.-Mombasa (Kenya)



Recalamos a la isla de Mombasa el 13 de septiembre. De este país no habían muy buenas referencias, ya que se nos informó que tenía uno de los índices más alto de SIDA y que se debía de tener mucho cuidado en contraer la fiebre de la “Malaria” que es muy frecuente en dicha zona.

Además, se informó que no era conveniente andar solo debido a un alto grado de delincuencia.

En la recalada se veía mucha gente y se pudo distinguir una bandera chilena, que resultó ser muy grata, ante este país desconocido.

## LA HISTORIA DE UNO DE LOS PIRATAS CHILENOS MÁS BUSCADOS DEL MUNDO



**Bruno SAlgari Corcione**  
**Muchacho**  
**Nao Santiago**

El periodista Ignacio Bazán publicó en el diario La Tercera, edición del 6 de septiembre de 2015, la historia de un pirata. Este relato me viene a la memoria por la maestría con que el autor presenta los hechos y me ha parecido necesario compartirlo con los lectores de este boletín.

\*\*\*

Cuatro oficiales chilenos de una embarcación sin bandera fueron detenidos en abril tras la persecución más larga que se haya hecho de un barco en alta mar. Luis Morales era el ingeniero de máquinas. Con 18 años de servicio en la Armada, fue dado de baja a principios de los 90 por “exceso de contingente”. Tres meses después se embarcaba como marino mercante. Ninguna de sus dos mujeres supo nunca que en realidad era un pirata moderno.

La última vez que Cristina Dellarrosa (60) vio a su ex marido se escondió. Estaba arriba de una micro cerca del Congreso en Valparaíso, a fines del año pasado, cuando percibe una sombra pasar por el pasillo. Luego, escuchó una voz ronca que se sentaba atrás. “Morales”, pensó.

Sigilosamente se fue a sentar detrás del chofer, esperando no ser reconocida.

Dellarrosa nunca pensó que la próxima vez que tendría noticias de su ex marido sería a través de la prensa. Y que en abril en los medios se diría que Luis Morales Mardones (59), oriundo de Valparaíso, había sido arrestado en las costas de África, no solamente acusado de piratería, sino que también se le sindicaría como uno de los participantes en la persecución más larga y espectacular que se haya realizado a un barco en alta mar. Para ella, solo era otro marino mercante.

Las aguas internacionales son las aguas de nadie.

-Se necesita un pirata para atrapar a un pirata-, dicen en Sea Shepherd, la organización ambiental que se encargó de perseguir al Thunder, un barco de piratería moderna capitaneado por un chileno y en el que, además, iban otros tres compatriotas como oficiales. Morales era el ingeniero de máquinas. La persecución empezó en una de las zonas más aisladas de la Antártica y llegó hasta las costas del Atlántico africano.

Fueron 110 días de fuga acuática, que terminaron el 6 de abril pasado.

Desde el día en que la tripulación del Thunder fue detenida, las autoridades de la isla de San Tomé y Príncipe, una ex colonia portuguesa, se tomaron tres meses para investigar. En Cancillería dicen que ninguna de las familias de los cuatro chilenos han solicitado asistencia y que, por lo tanto, solo han seguido el caso por los medios. Hasta el día de hoy no hay noticias de alguna sentencia o liberación de la tripulación.

El día en que el Thunder se hundió ya había quemado todo su combustible en la larga escapada. Luis Rubio (48), el capitán chileno, pidió ayuda a sus perseguidores y dijo por radio que su barco había chocado con una embarcación menor. Ni en el Bob Barker ni el Sam Simon, las dos naves de Sea Shepherd que lo seguían, vieron bote alguno cerca.

Según el relato de The New York Times, se decidió que el Sam Simon haría el rescate, al ser la embarcación más espaciosa para recibir a la tripulación de 40 hombres del Thunder. Tres hombres del Bob Barker subieron al buque mientras este se hundía, con la idea de recolectar evidencia -carpetas, computadores-, cualquier indicio que los pudiera inculpar en los tribunales internacionales. Y lo que vieron ahí apuntaba a que el barco había sido boicoteado por sus propios tripulantes: todas las puertas de la embarcación estaban abiertas, todo lo contrario a lo que debe hacerse en una situación de naufragio.

El Thunder se hundió. Y desde la cubierta del Sam Simon, Rubio pegó un grito y empuñó una mano al aire, como si se tratase de una victoria, mientras su barco de US\$5 millones se perdía en el fondo del océano Atlántico.

El Thunder se hundió. Y desde la cubierta del Sam Simon, Rubio pegó un grito y empuñó una mano al aire, como si se tratase de una victoria, mientras su barco de US\$5 millones se perdía en el fondo del océano Atlántico.



Luis Morales entró con 17 años a la Armada. Ahí, en el taller 38 de Asmar en Talcahuano, conoció a Cristina Dellarrosa, quien era hermana de uno de sus compañeros de generación. A mediados de los '70, hubo una chispa entre ambos, suficiente como para que se juntaran y se terminaran casando. Del taller 38, Morales pasó a la escuela de ingeniería. Ahí hizo un curso de máquinas y mecánica en combustión interna y se convirtió en ingeniero de máquinas. Después de escuchar que el Thunder fue hundido por su propia tripulación, Dellarrosa lo tiene claro: “Él tuvo que haber estado a cargo de hundir el barco, si era el primer ingeniero”.

Dellarrosa describe a Morales como un hombre apático, poco cariñoso, al que le encantaba ver televisión. “Con los años de matrimonio, me fui adaptando a su forma de ser”, explica. Su nieto Alejandro (22) dice que Morales es un hombre que, cuando está en tierra, no le gusta ser molestado. “De verdad, no le conozco gustos, no sé si le gusta el fútbol, por ejemplo”, dice el nieto, quien anda con un pantalón de buzo de Santiago Wanderers. Irónicamente, en su perfil de Facebook, Morales se declara como hincha caturro.

Ninguna de sus dos hijas, de 36 y 33 años, quiso hablar para este tema. “Para ellas es su progenitor, no su padre”, dice Dellarrosa. “Están muy avergonzadas con todo esto”.

Su ex mujer asegura que los años en que vivieron juntos no fueron felices. Dice que su marido la engañó varias veces, hasta que finalmente se distanciaron en 1988. La más importante de todas esas aventuras fue la relación que estableció con un transexual, con quien se fue a vivir a apenas tres cuadras arriba de la casa de Dellarrosa, en el cerro Cordillera de Valparaíso. La mujer comenta que esto le dolió, pero que lo que más le afectó fue que Morales dejara de ver a sus dos hijas, de preocuparse por sus necesidades. Dice que pasaron hambre y que eso la llevó a la desesperación.

Cinco años después de que Morales se fuera de su casa, Dellarrosa partió a hablar con los superiores de su ex marido. “Les dije que estaba viviendo con una mujer que en realidad era un hombre”, cuenta. La Armada le dio el caso a funcionarios del Ancla 2, un grupo de marinos infiltrados que investiga al personal en casos como este. La indagación llevó a que agentes de la Armada visitaran la casa donde vivía con Leticia Álvarez, el actual nombre femenino de la pareja de Morales. De ahí fue sacado y llevado a la base naval. Fue dado de baja ese mismo día. Morales llevaba 18 años de servicio y era cabo primero. Estaba a dos años de convertirse en sargento y de acceder a una pensión, la que se les da a los marinos con 20 años de servicio. Le entregaron una carta con la razón de su salida: para no dañarlo decía que el motivo era por “exceso de contingente”, relata Dellarrosa.

Tres meses más tarde, Morales se embarcaba en su primer pesquero como marino mercante.

La piratería moderna consiste en extraer de aguas internacionales y también territoriales peces que están en veda o en peligro de extinción. El Thunder era buscado por Interpol por ese motivo, además de una serie de delitos económicos asociados al comercio de su pesca, partiendo por la evasión de impuestos. Al momento de la captura de la tripulación se sospechaba que los alrededor de 30 indonesios que iban a bordo de la embarcación eran víctimas de una red de trata de personas.

Cuando el Thunder fue visto por el Bob Barker en aguas de la Antártica en febrero pasado estaba en plenas faenas de recolección de mero, un pescado no muy popular entre los consumidores, que en el mercado norteamericano era conocido como toothfish (por su dentadura prominente) y que a principios de los '90, en un golpe marketinero de una distribuidora de productos del mar, fue rebautizado como chilean sea bass. El efecto fue grande y las ventas de mero se dispararon en Norteamérica.

La alta cotización del pescado hizo que barcos piratas modernos, como el Thunder, se dedicaran a pescar mero, a pesar de las prohibiciones. Para eso, es común que en este tipo de embarcaciones se cambie la bandera y el nombre de la embarcación, algo que el Thunder hizo varias veces. Su último país de registro fue Nigeria, pero en marzo, en plena persecución, el gobierno nigeriano lo sacó de sus registros. Hasta que fue capturado en abril fue un barco sin Estado. Su tripulación estaba compuesta por el grupo de indonesios, los oficiales chilenos y otra media docena de oficiales españoles y portugueses.

El día en que el Bob Barker avistó al Thunder ambos capitanes hablaron por radio. El capitán de los ambientalistas le dijo a Rubio que para ellos estaba prohibido pescar en esas aguas y que serían detenidos. Este le respondió que no tenía derechos para esa acción y que seguirían con sus operaciones. Cuando el diálogo terminó, la tripulación desapareció en sus cabinas. Según cuentan abogados especializados en leyes marítimas al New York Times, el Bob Barker no está dentro de la legalidad al intentar detener al Thunder, pero eso los agentes de Interpol lo dejan pasar. Es tan poco el patrullaje que los países hacen en aguas internacionales, que la asistencia de barcos como este es agradecida en silencio. De los seis barcos piratas más famosos que andan dando vueltas por los mares del mundo, el Thunder era el más buscado y connotado de todos.

Al día siguiente del primer avistamiento, el Bob Barker divisó al Thunder nuevamente, ahora aprestándose a tirar sus redes al mar. Se aproximó bloqueándolo. Rubio tiró su barco encima y los ambientalistas tuvieron que retroceder para evitar el choque.

Un día después, ambos barcos derechamente se enfrentaron. El capitán del Barker le dijo a Rubio que iban a cortar sus redes si las lanzaban al mar. Este último tiró las redes igual y sus perseguidores las cortaron, llevándose parte de ellas, además de las boyas.

-Vamos por nuestras boyas-, le dijo Rubio al capitán del Barker. -Tienen que devolverlas. Ustedes empezaron esta guerra.

Por tres horas, el Thunder persiguió al Barker sin resultados. Después de ese día, el barco empezó a navegar en dirección al Atlántico africano, con la sombra del Barker detrás. Luego se sumaría el Sam Simon hasta ese 6 de abril, el día en que Rubio decidió hundir su propio barco.





# JUAN FERNÁNDEZ, NAVEGANTE Y DESCUBRIDOR

## A 446 años del descubrimiento



Hno. Roberto SEA HORSE  
Monardes  
Nao Quintero

Dentro de la naturaleza humana la sed de aventuras, viajes y descubrimientos era cosa natural en siglos pasados de los hombres de mar, no importando el costo en que ello se incurriese tanto en lo económico, material e inclusive exponer la vida humana en esas empresas de alto riesgo que eran de una incerteza absoluta, a tal punto que se pensaba que la tierra era plana, y los antiguos navegantes pensaban que al llegar a la línea del horizonte caerían a un abismo. Que en alta mar habitaban monstruos marinos de mil cabezas, pulpos gigantes y horribles tempestades. Sin embargo el tesón y la valentía de aquellos osados hombres de mar que navegaban con rudimentarias cartas de navegación e instrumentos poco sofisticados e imprecisos, lograron sus propósitos la mayoría de ellos.

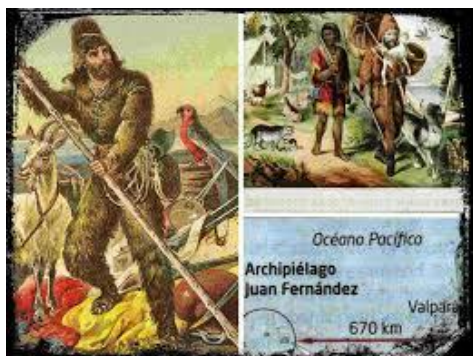


Foto: revistadehistoria.es

### Juan Fernández Sotomayor

Nace en Cartagena, Murcia, España, entre los años 1528 y 1530. Fue Contramaestre, Piloto y Piloto Mayor de la Real Armada Española. Bordeó las costas occidentales de América del Sur. Descubrió las Islas San Félix y San Ambrosio y el Archipiélago que lleva su nombre el 22 de Noviembre de 1574.

Aunque en algunos escritos y obras del siglo XIX aparece Juan Fernández como nacido en Jerez de la Frontera, es posible achacar este error a que fuese confundido con otro Capitán de igual nombre, que participó con Francisco Pizarro y Diego de Almagro en la campaña del Perú. Podemos establecer con bastante seguridad según las escasas biografías y documentos existentes, que el famoso descubridor, Juan Fernández Sotomayor nació en Cartagena en 1530, siendo esta fecha un tanto aproximada y deducida de su propia declaración prestada el día 2 de Febrero de 1590 ante el Licenciado Alonso Maldonado de Torres, oidor de la Real Audiencia de Lima, en la que se cita: "Fue preguntado el dicho Juan Fernández, Piloto, por la generación i dixo ser de sesenta años poco más o menos". Navegó por cerca de 40 años entre el Callao a Valparaíso, Penco y hasta el Estrecho de Magallanes, un gran conocedor de nuestras costas chilenas. Muere en sus tierras en Rautén, antiguo lugar que perteneció a Quintero, hoy a Quillota, en la Quebrada del Malacara, a los pies del cerro Mauco, en el año 1599, fallece a los 69 años de edad.

### Su llegada a Chile y actividades desarrolladas

Llega el año 1550 al Reino de Chile, que consideró como su segunda patria, trabajando como piloto en las naos que llevaban la derrota (ruta) por la costa del mar Pacífico sur.

Ya en 1560 aparece como Contramaestre en una nave de propiedad de Bernardo Ruete y en 1562 acompaña a Francisco Villagra en su expedición a las Islas de Chiloé, desembarcando en ella el 20 de Noviembre.

Siguiendo estas escasas y esporádicas averiguaciones, se encuentra a Juan Fernández en Arauco en 1563, en el mes de Abril en Concepción y en Mayo en la Isla Santa María y en 1567 se embarca en la expedición de Álvaro Mendaña, después de varios años de navegar consiguió el título de Piloto.

En 1570 trabaja como Piloto en la nao San Juan Vizcaíno, que se encuentra en Valparaíso el 7 de Noviembre.

El 8 de Febrero se encuentra en la Capital del Reino (Santiago), dispuesto para salir al Callao a bordo del navío Nuestra Señora de los Remedios como Piloto. Éste sería su último viaje antes del afamado descubrimiento del archipiélago Juan Fernández.

Es preciso señalar que uno de los más eruditos historiadores de Juan Fernández fueron los chilenos José Toribio Medina y don Benjamín Vicuña Mackenna.

### **Demora en navegar entre Valparaíso y El Callao, y viceversa**

La navegación entre los puertos chilenos de Coquimbo, Valparaíso y Concepción con el puerto de El Callao (Perú), a escasa distancia de la Capital del Virreinato, duraban entre un mes y mes y medio de sur a norte costeando, acariciadas las naos con viento sur que las hacía navegar empopadas.

Sin embargo, las navegaciones que se hacían de norte a sur, se traducían en una penosa experiencia que solía durar como mínimo ocho o nueve meses en el mejor de los casos que era los mínimos. Solían hacerse bordeando la costa, a escasa distancia de ella. Tanto es así que muchos viajeros por la lentitud del navegar de las naos, cansados de la desesperante lentitud, pedían ser desembarcados para continuar el viaje a pie, muchos perdían la vida en el intento ya que muchos morían en el trayecto.

Entre las anécdotas que muestran la alargada y terrible experiencia que suponía el trayecto marítimo hacia el sur, muy curiosa y esclarecedora resulta la que comenta el Obispo Fray Reginaldo Lizárraga al respecto: *“este viaje por mar del Puerto de El Callao a Chile, ahora veinte años, solía ser muy tardío porque no hacían cada día más que dar un bordo a la mar, otra a la tierra y surgir en la costa, y así están toda la noche, a cuya causa tardan un año y más en llegar a Chile. Conocí en aquel Reino a un español que embarcándose sus padres para aquel reino, se engendró y nació en la mar y tornó su madre hacer otra vez preñada, y no habían llegado al puerto de Coquimbo”*.

Clamorosa aclaración del largo trayecto del Obispo, así como el del ardor guerrero del español”. Hemos de reconocer los pocos alicientes que se encontraban a bordo en esos años.

### **Aislamiento político económico de Chile**

Producto de la tremenda demora en los viajes marítimos entre el Reino de Chile y el Virreinato del Perú y que por tierra también era un penoso y largo trayecto, permitió que Chile permaneciese aislado política y económicamente del resto del virreinato; tanto es así que el Virrey Andrés Hurtado de Mendoza llegó a pensar en la posibilidad de utilizar Galeras o Galeotas, embarcando a los numerosos malhechores que moraban en las cárceles de la capital, no llegó a ser autorizada su propuesta para construir buques a remo. En realidad la razón de que se necesitaran tanto tiempo en la navegación, se debía a que éstas se llevaban a cabo a escasa distancia de la costa con vientos constantes de componente sur, condición negativa que fomentaban las corrientes que partiendo del Polo Sur (como la de Humboldt), recorren aquellas costas en dirección norte y que, por supuesto no conocidas por aquellos navegantes.

### **Navegación Histórica, el Descubrimiento**

En estas condiciones se encontraba el Piloto Juan Fernández, hace 446 años atrás, cuando el 27 de Octubre de 1574 zarpa desde el puerto de El Callao con dirección a la ciudad de Concepción. Juan Fernández era un Piloto experto en los mares del sur (escribió un único libro con su experiencia, “Navegando contra Corriente”); había tomado notas náuticas cuando participó en la expedición de Mendaña, como también con la experiencia de haber navegado con su paisano y buen Piloto también, don Hernando Lamero, quienes habían observado en los mares del sur mareas con respetable tamaño de oeste y del sudoeste, condición que le llevó a imaginar con excelente criterio marinero que más afuera se encontrarían con suficiente fuerza estos vientos, en condiciones más que favorables para su derrota (ruta) al sur.

Y ese 27 de Octubre de 1574 tomó la decisión que le haría pasar a la Historia de la navegación mundial.

En lugar de aproar su nave, Nuestra Señora de los Remedios con rumbo sur y costear la costa peruana, decidió navegar “hacia afuera” (mar adentro), con rumbo de componente Oeste y con mucho ánimo de encontrar aquellos vientos que presagiaba.

En aquella navegación, que rompía totalmente la norma habitual de los navegantes que tomaban la ruta al sur (Chile), Juan Fernández fue muy criticado por su tripulación, ya que se estaban alejando a 400 millas de la costa (800 Kms. app.), una milla náutica mide 1852 metros.

El día 6 de Noviembre avista unas islas a las que bautiza, como era normal en aquella época, con el nombre del Santo del día, según calendario, como San Félix y San Ambrosio, en realidad eran Las Desventuradas, cuyas islas las descubrió en 1520 Hernando de Magallanes, luego de descubrir el Estrecho de Magallanes, en su viaje hacia la isla de las especias, Las Molucas.

Los nombres de las Islas San Félix y San Ambrosio puesta por Juan Fernández hasta la actualidad conservan esos nombres.

De esta forma el Piloto Cartagenero sigue su derrota. Aproando ahora más al sur, alentado por vientos de componente oeste, hasta que el día 22 de Noviembre de 1574 avista las islas que componen el archipiélago y que hasta el día de hoy se conocen con su nombre, Juan Fernández.



Foto: descubriendomurcia.com

Bautizó las nuevas islas con el santoral del día, Santa Cecilia. No llega a acercarse lo suficiente para conocerlas y pasa a tres leguas de ellas (una legua: 4000 mts), ya que su misión de ese momento era la de llevar la nao hasta Concepción, donde llega el 27 del mismo mes.

De esta forma logró realizar el viaje en 30 días y no en un año como era lo tradicional hasta ese momento. Había batido un record de velocidad en la navegación que acortó el viaje magistralmente. Una hazaña, o un milagro para otros.



Foto: labahiaonline.cl

## Juan Fernández, El Brujo

Como es lógico imaginar, Juan Fernández se apresura en comunicar su hazaña y escribe con rapidez al Virrey del Perú, que en la navegación hacia los mares del sur había descubierto unas islas (archipiélago Juan Fernández) y le había tomado treinta días en unir el puerto de El Callao con Valparaíso. Con esta notificación que había realizado con mucho orgullo y entusiasmo a la máxima autoridad, comenzaron los problemas para él ya que nadie le creyó que había demorado tan poco tiempo en su cometido. Comenzó a correr el rumor de que había recurrido a cometer brujerías y realizar pacto con el demonio, poniéndole la gente el apodo de El Brujo. Esta noticia lo llevó al Tribunal de la Santa Inquisición, que lo llamó a comparecer ante su mesa “acusado de hechicería” y que de no demostrar como realizó el viaje en tan poco tiempo, sería condenado a la hoguera.

## La defensa de Juan Fernández ante el Tribunal de la Inquisición

En su defensa solicita realizar el mismo viaje con un piloto o capitán que comisione el Tribunal de la Inquisición. Afortunadamente, Juan Fernández disponía de las bitácoras y con las fechas de las cartas que transportaba como correo, exponiéndolas como prueba irrefutable.

Expuso con claridad que no había hecho más que lo que todo marino busca en la mar, vientos propicios para sus naves. Aseguró que cualquier piloto con conocimientos suficientes en navegación, aunque fuese reconocido como santo en los altares se haría tan brujo como el mismo, sino más que seguir la derrota (ruta) como la que hizo él. Alejándose de la costa unas 400 millas. Debíó explicar los vientos reinantes en una carta de mareas dibujada por el mismo, de tal forma que convenció a los miembros del Tribunal, que dieron por buenas y aceptables sus explicaciones, absolviéndolo de la acusación de haber recurrido a la hechicería para demorar tan poco tiempo en su navegación.

### **Reconocimiento al Navegante Descubridor**

Juan Fernández continuó navegando en diferentes naves normalmente en misiones oficiales y ordenadas por el Virrey del Perú o por el Gobernador, varias de ellas a bordo del navío Santa Clara.

Sus méritos son especialmente reconocidos en el año 1589 al serle concedido la Real Patente como Piloto Mayor desde Mar del Sur ordenada por el Virrey del Perú por sus méritos navales.

### **Juan Fernández y los Corsarios**

En Diciembre de 1578 el Corsario inglés Sir Francis Drake y su flota se encontraba asolando la comarca de Valparaíso, villorrio en aquella época de no más de 20 casas y ataca algunas naves surtas en la bahía, hundió a la del compañero de Juan Fernández, el piloto Hernando Lamero, roba el cáliz y algunas tinajas de vino de la Iglesia La Matriz, luego se dirige a Quintero, siendo testigo de esto Juan Fernández quién zarpa rumbo al norte avisando a los puertos de la presencia del Corsario inglés Francis Drake, El Diablo, como le llamaban los españoles, y que se dirigía hacia esas latitudes.

### **Robinson Crusoe, la novela**

Novela escrita por el escritor inglés Daniel Defoe (Londres 1659 - 1661) considerado el

padre de los novelistas ingleses, que la popularizó mundialmente en 1719, obra ficticia que se basó en la experiencia del pirata inglés Alexander Selkirk que fue abandonado por decisión propia del navío llamado Cinco Puertos al mando del Capitán Stradling en la Isla. Obra que puso en el mapa al archipiélago siendo tan famosa hasta nuestros días que opacó a nuestro personaje Navegante Descubridor don Juan Fernández, a tal punto que una de las islas se llama Robinson Crusoe, otra Alejandro Selkirk y la tercera conserva el nombre original que le puso el descubridor, Santa Clara.

### **Opinión de don Luis Delgado Bañón, Director Museo Naval de Cartagena**

*“Juan Fernández es uno más de los grandes hombres españoles olvidados, que bautizaron con nombres hispanos todo tipo de accidentes geográficos por los cinco continentes y que murieron tan lejos de su patria. En Cartagena se sabe de su existencia porque una calle lleva su nombre... y poco más. Ni un mínimo recuerdo o un triste centenario, cuando se celebran tantos otros de personajillos mediocres y sin tan importancia. Algún día deberíamos homenajear a todos esos Cartageneros que llevaron nuestra cultura y el nombre de su tierra a tanta distancia y que se merecen al menos el homenaje de nuestra memoria”.* Fin de la cita.

### **Puesta en valor del Navegante Descubridor**

En el año 2016 con el apoyo de la Corporación Mar del Sur y este autor ( Director del Museo de Historia y Arqueología de Quintero a la sazón) crean un proyecto denominado “Juan Fernández, Navegante y Descubridor” para poner en valor a nuestro importante personaje, que consistía en instalar dos esculturas, una en la Isla y otra en Rautén; entre otras actividades culturales, navegación a vela desde la Isla a Quintero, creando documental, libro, charlas, etc., contando con el patrocinio de los municipios de Quintero, Concón, Quillota, Isla Juan Fernández y del Ayuntamiento (Municipio) de Cartagena-Murcia, España, como así también de la Corporación de Patrimonio Marítimo de Chile, Asociación de Armadores de Chile y de la Hermandad de la Costa de Chile . Proyecto que se está retomando para concretar esta iniciativa para perpetuar la memoria de este brillante cartagenero Navegante y Descubridor. Especialmente inspirado por el numeral 8º del Octálogo de la Hermandad de la Costa de Chile que reza lo siguiente: **“El amor al Mar debe ser el culto de tus días; haz sacrificios a él observando estas leyes”.**

# Cumpleañeros del mes....

Dedicamos un salado quiebra costilla, pleno de mar, a los hermanos que este mes iniciaron una nueva singladura. En esta ocasión, celebramos a los Hermanos Eugenio ATALAYA López (1), Rodrigo MALVADO González (2), Juan Luis ARGOS Orellana (5), Luis AVISPÓN VERDE Muñoz (14), y Fulvio TANO EL TERRIBLE Corcione (30). OOORRRZZAAAAA!!!!



**MALVADO**



**ATALAYA**



**ARGOS**



**AVISPÓN VERDE**



**TANO**

## **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.**