



El Santiaguillo

Nº 256

Agosto de 2021

AÑO XXIX

Singladura 2021 - 2022

Boletín Oficial de la Nao Santiago - Hermandad de la Costa de Chile

fundado en marzo de 1993

PRÓLOGO

Valerosos y fieros Hermanos:

Iniciamos el mes de agosto con auspiciosas noticias sobre la pandemia que nos afecta. Al menos, a nivel nacional, los índices se proyectan hacia la baja y auguran una situación de control que, paulatinamente, permitirá un retorno a una ansiada "normalidad".

Una de las primeras medidas permitió que volviéramos a encontrarnos con el Hermano que no veíamos hace más de un año. Por supuesto que seguimos con los cuidados para no ser atacados por la vileza de la peste, manteniéndonos en guardia y alerta permanente.

Destacamos en esta edición los nombramientos que hizo la Capitanía Nacional de Consejero de los XV y Oficiales Nacionales, entre los que resultaron nominados 6 tripulantes de este bajel. Bravo Zulu por ellos y viento a un largo en su gestión!!

Asimismo, incluimos interesantes artículos escritos por Hermanos de todo el litoral, que generosamente comparten su tiempo y trabajo con ustedes.

Como siempre, esperamos recibir los trazados de rumbo, minutos marineros, experiencias y/o conocimientos que quieras compartir con otros Hermanos de la Costa, a través de estas páginas.

Hasta el próximo número. ORZAA!!!!



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



Rescatamos dos interesantes Trazados de Rumbo: uno sobre la mujer y el mar, con ocasión del tradicional Zafarrancho de las Cautivas, y otro dedicado a homenajear al vate nortino Andres Sabella, Hermano DUENDE, que zarpo al Mar de la Eternidad el 25 de agosto de 1989.



Asimismo, revisamos la historia nacional de navegación. Esta vez, indagando sobre la dalca, canoa chilota que causó la admiración de los conquistadores españoles.



Capitán Nao Santiago: René EUZKARO Olhaberry
Editor : Manuel JACK Arancibia
E-mail: naosantiago@hotmail.cl
Web: www.naosantiago.cl

NOTICIAS DE LA NAO

Hermanos de la Nao Santiago nombrados Consejero de los XV y Oficiales de la Capitanía Nacional

La Capitanía Nacional de la Hermandad de la Costa de Chile dispuso reconocer como Consejero de los XV Zona Centro al Hermano Luis **AVISPÓN VERDE** Muñoz Orellana, Rol 2098; nombró Condestable Nacional al Hermano Enrique **EL TOSCANO** Cintolesi Geerds, Rol 2290; Oficial de Señales al Hermano Patricio **EL GERMANO** Eberhard Burgos, Rol 987; Piloto Custodio del Tesoro y Archivero al Hermano Sergio **ZALAGARDA** Rowe Cortés, Rol 1218; Adelantado Logístico de Actividades Náuticas al Hermano Alejandro **ENFACHADO** Gallardo Candia Rol 2668; y Adelantado Ciencia Oceánica Centro al Hermano Juan Luis **ARGOS** Orellana Caces, Rol 2968. Felicitamos a los designados y deseamos viento a un largo en su gestión de servicio a la cofradía. OOOORZAAAAA!!!!



AVISPÓN VERDE
CONSEJERO DE LOS XV
ZONA CENTRO



EL TOSCANO
CONDESTABLE
NACIONAL



EL GERMANO
OFICIAL DE SEÑALES



ZALAGARDA
PILOTO CUSTODIO DEL
TESORO Y ARCHIVERO



ENFACHADO
ADELANTADO LOGÍSTICO DE
ACTIVIDADES NÁUTICAS



ARGOS
ADELANTADO CIENCIA
OCEÁNICA CENTRO



Después de un lustro alejado de las bancadas, por razones profesionales, el Hermano Roberto ESCORPIÓN Cuevas aprovechó una visita al país para reintegrarse a las Cámaras y Zafarranchos presenciales de la Nao Santiago y recordar sus travesías como parte de la tripulación menor, ya que poco tiempo después de ser enganchado debió partir a radicarse en los Estados Unidos, desde donde mantiene contacto permanente con sus Hermanos.



En la ocasión, hizo entrega a la Nao, para ser instalado en la Santa Bárbara, de la réplica de un destapador de botellas que forma parte de las instalaciones del USS Constitution.

El USS Constitution es una de las primeras fragatas de la Armada de los Estados Unidos, que fue botada en 1797; recibió su nombre del mismo Presidente George Washington que la nombró de esta forma en honor a la Constitución de los Estados Unidos de América.

Construida con el casco de madera y un aparejo con tres mástiles es, actualmente, el navío más antiguo que aún se encuentra en activo y a flote en todo el mundo.



Estas fragatas fueron diseñadas por Joshua Humphreys, quien las diseñó para ser los navíos principales de la joven Armada de los Estados Unidos. Por este motivo, el Constitution y los otros fueron diseñados y contruidos más grandes, más fuertes y mejor armados que el resto de las fragatas de la época.

Una emotiva despedida brindó la tripulación al bichicuma Adolfo Otárola, quien parte a instalarse en Tallin, capital de Estonia, para trabajar en una empresa local de plataforma digital, en procura de desarrollar sus conocimientos de informática.



Estonia, un país de Europa del Norte, limita con el mar Báltico y el golfo de Finlandia. Incluye más de 1,500 islas, y su diverso terreno abarca playas pedregosas, antiguos bosques y muchos lagos. Fue parte de la Unión Soviética y cuenta con varios castillos, iglesias y fortalezas sobre colinas. La capital, Tallin, es conocida por su ciudad antigua conservada, sus museos y la Torre de TV de Tallin de 314 m de alto, que tiene una plataforma de observación.

El LT ALGARETE, en representación del Capitán EUZKARO, le hizo entrega del Octálogo, para que tenga presente y practique sus principios en su periplo por tierras lejanas. Asimismo, el Hermano GERMANO le regaló un ejemplar del libro “La cuarentena y la entelequia de los piratas”, para que la lectura le acompañe en su travesía.



ALEGRÍA EN LAS BANCADAS

El sábado 24 de julio la Nao Santiago celebró su Zafarrancho mensual, esta vez en la modalidad presencial, lo que permitió vivir la fraternidad con alegría y emoción. A pesar de las restricciones de aforo, las medidas sanitarias y protocolos de prevención de contagios, pudimos vernos y oírnos frente a frente. En la Ocasión, el Hermano GERMANO dictó el Trazado de Rumbo denominado “El hermoso deporte de la navegación a vela”, que se inserta en esa edición.



GERMANO



CAPITÁN EUZKARO



AVISÓN VERDE



ALGARETE



VULCANO



ZALAGARDA



MERCATOR



JACK, THE RIPPER



RACKHAM



ARMERO



SALGARI



BICHI OTÁROLA



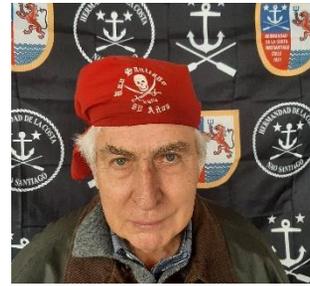
REMOLCADOR



ATALAYA



GERMANO



L'GASCOGNE



ESCORPIÓN



VITTO



CORMORÁN



TANO, EL TERRIBLE



GUAITECAS



Cumpleañeros del mes



Dedicamos un salado quiebra costilla, pleno de mar, a los hermanos que este mes inician una nueva singladura. En esta ocasión, celebramos a los Hermanos Aldo PINGÜINO CAMANCHACA Palma (1 de agosto), Felipe CRIOLLO Campos (4 de agosto), Laureano EL CORDÉS Marcelli (5 de agosto), Sergio ZALAGARDA Rowe (11 de agosto), Carlos DÁLMATO Rojas (22 de agosto), Juan AZAR Zerene (22 de agosto), Martín REMOLCADOR Fierro (26 de agosto), José Manuel HADDOCK Sierra (26 de agosto), Patricio CHINCHINERO Varas (30 de agosto), Enrique EL TOSCANO Cintolesi (31 de agosto) y Eduardo ARMERO Hernández (31 de agosto). OOORRRZZZAAAAA!!!!



PINGÜINO
CAMANCHACA



EL CORDÉS



ZALAGARDA



AZAR



DÁLMATO



REMOLCADOR



HADDOCK II



CHINCHINERO



EL TOSCANO



ARMERO

EL HERMOSO DEPORTE DE LA NAVEGACIÓN A VELA



Hno. GHM Patricio GERMANO Eberhard
Rol 987
Nao Santiago

(Este trazado de rumbo está dedicado y pensado en los hermanos fundadores de la Hermandad de la Costa, quienes con su amor al mar y a la práctica de los deportes náuticos, en particular la navegación a vela, dieron origen a esta maravillosa cofradía.)

Justamente el 20 de julio, se dio inicio formal a las Olimpiadas Tokio 2020. Chile participa desde 1928 y en total ha logrado 13 medallas olímpicas. Este año, en Enoshima, una bahía ubicada a 25 km. al sur de Tokio, se desarrollará la competencia de vela. La delegación de Chile es de 58 deportistas y uno solo compete en vela: Clemente Seguel.



Breve historia de la navegación a vela como deporte

El deporte de la vela comenzó en los Países Bajos, en el siglo XVII, cuando el rey Carlos II de Inglaterra

que estaba exiliado en dicho país, comenzó a navegar por placer en un jaghte holandés: el Mary, un barco de 16 metros de eslora construido en Rotterdam, y que se convirtió en el primer yate real.

Tras su regreso del exilio en Holanda, Carlos II llevó el deporte a sus costas y los ingleses comenzaron a llamar al barco como "yachten", lo que posteriormente daría lugar a la adaptación de la palabra al castellano -yate-.

Los nobles ingleses construyen yates parecidos al del rey, y se celebró la primera regata conocida de la historia a lo largo del río Támesis, entre Greenwich y Gravesend (45klm).

Cork Water Club

Por otra parte, hace 300 años, en 1720, se fundó en Irlanda el primer club náutico de la historia: el Cork Water Club, donde un grupo de barcos de 12 m de eslora se reunía para navegar eventualmente haciendo regatas.

La primera gran competición nació en 1848, por la rivalidad entre este club con el New York Yacht Club, creado en 1844, dando lugar a la Copa América, la regata más antigua del mundo y que aún hoy día se celebra.



La Copa América es la competencia más importante del deporte a vela y es el tercer evento deportivo con mayor impacto económico después de los Juegos Olímpicos y el mundial de fútbol.

En 1851 se realizó una regata denominada Queen's Cup, cuyo ganador recibiría un aguamanil de plata diseñado por el joyero oficial de la Casa Real, Robert Garrard, valorado en cien guineas de oro y donado al Real Escuadrón de Yates, club que organizó la regata y aportó el trofeo.

La Copa de las cien guineas consistió en una vuelta alrededor de la isla de Wight, al sur de Inglaterra.

Miembros del Club de Yates de Nueva York, a bordo de la goleta América se enfrentaron y vencieron a catorce barcos del Real Escuadrón de Yates de Londres.



Reglas (Deed of gift) de la Copa América

Las principales reglas de la Copa América, que fueron formuladas en 1887 son las siguientes:

- La competición se realiza entre clubes de yates oficialmente establecidos.
- Dichos clubes han de desarrollar su regata anual en el mar.
- Los barcos deben estar contruidos en el país de su club y navegar hasta el puerto donde se desarrolle la competición.
- Hay un periodo de diez meses de aviso del club retador al defensor.
- Los lugares de las regatas deben ser espacios marinos, libres de salientes costeros y practicables para naves de veintidós pies de calado.
- Los emplazamientos los selecciona el club defensor.
- El club retador debe presentar junto con el preaviso de diez meses las características de su barco. Sin embargo, el club defensor no lo está, ni siquiera ha de especificar qué barco competirá.
- Una prueba no puede durar más de siete horas.
- En caso de disolución del club defensor, el trofeo ha de pasar a otro de la misma nacionalidad.
- La America's Cup es propiedad del club, no del armador o del ganador y está siempre sujeta a las normas del Deed of Gift.

Número de regatas ejecutadas y país al cual pertenece el club vencedor

Nº de regatas	DESDE	HASTA	País vencedor
26	1851	1980	EEUU
1	1983		AUSTRALIA
3	1987	1992	EEUU
2	1995	2000	NUEVA ZELANDA
2	2003	2007	SUIZA
2	2010	2013	EEUU
2	2017	2021	NUEVA ZELANDA

El deporte a vela en Chile y la Hermandad de la Costa



En primer lugar, debemos mencionar a **Otto Stolzenbach**, Hermano de la Costa con el Rol 24. Fue uno de los yatistas y constructores de yates más importantes del país. En 1905 comienza a construir yates, bautizándolos con el nombre de Aphrodite, basados en planos de los alemanes Arthur Tiller y Karl Vertens.

El 13 de julio de 1912, fundó en Valdivia el primer club de yates de Chile y quizás el más antiguo de Sudamérica. Su acta de fundación está redactada en alemán y en los primeros años el club se llamó Segel-Verein Valdivia. En el Aphrodite IV, de 11.2 m de eslora, navegó varias veces hasta Chiloé y Aysén, abriendo en 1944 la ruta a la laguna San Rafael.



Las clases Star y Pirata

Otto Stolzenbach fue impulsor de la Clase STAR en Chile, logrando construir cerca de 20 embarcaciones de la Clase y participar en la realización del primer Campeonato Nacional de la Clase STAR en 1952 y el Primer Campeonato de la Clase Lightning en 1958.



Además, construyó el famoso "LAUSBUB" que fue el primer "PIRATA" construido en Chile y el que posteriormente fue adquirido por el Hermano Walter Weschke en el año 1952, siendo el punto de partida de la Clase Pirata en Chile.



Walter Weschke, Rol 16, fue un activo Hermano de la Nao Santiago y fue vicepresidente de la Federación Chilena de Navegación a Vela.

El Star es una clase internacional diseñada por Francis Sweisguth en 1910. Entre 1932 y 2012 fue una clase olímpica, excepto en los Juegos Olímpicos de Montreal 1976.



1953 Walter Weschke introduce exitosamente los veleros clase Pirata, lo que le mereció el título "Padre de los Pirata"

Permítanme referirme a tres Hermanos fundadores que además de practicar el deporte a vela tuvieron una gran responsabilidad en la creación de clubes de yates y federaciones de vela.



Raúl Maceratta Araya fue fundador de la Hermandad de la Costa con el Rol N° 3 y ocupó todos los cargos en la Nao Santiago.

Fue también uno de los deportistas más destacados entre los fundadores, con yate propio y licencia de Capitán de Alta Mar. Creó el Yacht Club de Chile y de la Federación de Vela. Participó en todos los campeonatos nacionales de la clase Star. Fue comisionado por el Capitán General a Buenos Aires, al Campeonato de Yachting, a fundar la mesa de la Hermandad en la Capital Federal, con lo cual quedó fundada la mesa de Olivos en Argentina en diciembre de 1953. Fue uno de los primeros en recibir el título de Gentil Hombre del Mar, por su actuación de rescate de una embarcación con todos sus tripulantes que estaba a punto de hundirse.



Miguel Romero Ramírez. En 1946 obtiene su licencia de patrón de bahía y tres años después su licencia de patrón costero.

En 1949, junto a otros navegantes funda el Club de Yates de Quinteros. En 1955 obtiene la licencia de piloto de yate de altamar, que le permite realizar diversas singladuras en la zona central del país y posteriormente en 1961 en el Atlántico y en el Mediterráneo, cuando viaja por Francia e Italia. Dio la bienvenida en el primer Zafarrancho Mundial de Nueva York en 1986, a bordo de la Esmeralda, a todas las delegaciones extranjeras



José Miguel de la Barra. En 1953 la FEDEYATES le concedió la medalla de oro por su labor durante tres años consecutivos como delegado ante el Consejo Nacional de Deportes.

En cada zafarrancho recitaba y regalaba sus propios poemas que entusiasmaban a sus auditores por la singularidad de sus rimas y profunda y alegre armonía de sus temas marineros. Famosa fue su oda poética La noche de ron.

Como patrón costero realizó diversas travesías por la costa chilena entre Valparaíso y Valdivia y en las costas atlánticas entre el Río de la Plata y Río de Janeiro.

A su empuje y tenacidad se debió la fundación de las naos de Buenos Aires y Montevideo y por ello se le concedió la condecoración Estrella de Oro.

FEDEVELA. En 1950 se creó la Federación Chilena de Yachting Amateur de Chile (FEDEYATES), la que luego sería conocida como Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA). Juan Kisvarday, Hermano de la Costa, rol # 9, fue el primer presidente de la Federación de Yachting Amateur de Chile y fueron Hermanos de la Costa en su mayoría sus iniciadores y primeros dirigentes. Juan Kisvarday también fue uno de los fundadores de la nao Valparaíso, el 2 de febrero de 1952 y primer capitán de esa nao porteña.

FUNDACIÓN DE ALGUNOS CLUBES DE YATES EN CHILE

Es importante conocer la fecha de fundación de algunos clubes de yates en nuestro país y que fueron la cuna para la creación de Naos de la Hermandad de la Costa de Chile.

- 1912 CLUB DE YATES DE VALDIVIA
- 1939 CLUB DE YATES DE ALGARROBO
- 1941 YACHT CLUB DE CHILE
- 1945 CLUB DE YATES DE QUINTERO
- 1946 CLUB DE YATES DE TALCAHUANO
- 1949 CLUB DE YATES EL QUISCO
- 1950 CLUB DE YATES DE PICHIDANQUI
- 1954 CLUB DE YATES DE ANTOFAGASTA

PRIMERAS REGATAS EN CHILE

También es interesante conocer las primeras y principales regatas realizadas en el país. Algunas de ellas permitían seleccionar las tripulaciones que asistirían a los campeonatos sudamericanos o mundiales.

- 1952 CAMPEONATO CLASE STAR, VALDIVIA
- 1955 REGATA DE LA CLASE PIRATA Y FINN, ALGARROBO
- 1958 CAMPEONATO CLASE LIGHTNING, VALDIVIA
- 1959 REGATA OFF VALPARAÍSO

- 1960 CAMPEONATO SUDAMERICANO CLASE LIGHTNING, ALGARROBO (primer campeonato internacional de vela realizado en el país)
- 1966 REGATA A JUAN FERNÁNDEZ, ALGARROBO
- 1969 CAMPEONATO NACIONAL CLASE LIGHTNING, ALGARROBO (6°) (válido para el sudamericano y mundial en Argentina)
- 1970 CAMPEONATO NACIONAL CLASE LIGHTNING, VIÑA DEL MAR (8°) (válido para el sudamericano en Salinas, Ecuador)
- 1996 CAMPEONATO NACIONAL DE SNIPE, RAPEL
- 1997 CAMPEONATO MUNDIAL DE LASER, ALGARROBO, (clase olímpica)

HERMANOS DE LA NAO SANTIAGO EN REGATAS.

El siguiente listado - no actualizado - permite ver a los Hermanos de la Nao Santiago que han participado en regatas, obteniendo muchos de ellos primeros lugares en las competencias.

Quiero destacar al Hermano **Luis Bierwith**, rol 590 que tuvo una destacada actividad en el Club de Yates de Algarrobo y fue Capitán General de nuestra cofradía. Otro destacado yatista fue Felipe Cubillos (ME), Hermano en Travesía de nuestra Nao.

- 1955 Luis Bierwirth, regatas clase Pirata y Finn en Algarrobo.
- 1955 Luis Bierwirth, Campeón nacional en Finn
- 1965 Germano, Copa Hermandad de la Costa, Antofagasta, 1er lugar
- 1966 Luis Bierwirth, regata a Juan Fernández
- 1969 Germano, Campeonato Nacional Clase Lightning, Algarrobo, 6° lugar
- 1970 Germano, Campeonato Nacional Clase Lightning, Recreo, Viña, 8° lugar
- 1996 Vikingo, Campeonato Nacional de Snipe, en Rapel 1er lugar
- 1996 Felipe Cubillos, regata islas Chiloé, 1er lugar
- 2005 Felipe Cubillos, regata Off Valparaíso, 1er lugar
- 2006 Felipe Cubillos, campeón nacional clase Oceánica
- 2008 Felipe Cubillos, regata en Portimao Global Ocean race, 2° lugar
- 2017 Chinchinero, regatas en Caren, Algarrobo, Recreo, Coquimbo, Rapel

- 2018 Algarrete, Regata Off Valparaíso, 2° lugar
- 2019 Algarrete, Regata Fedevela, Algarrobo, 2° lugar en un Sunfish
- 2020 Enfachado, Campeonato Nacional Clase Snipe, Rapel, 2° lugar.



Regatas y Travesías a vela

También es importante destacar diversas travesías náuticas realizadas por Hermanos de la Costa de nuestra nao y de otras del litoral:

- 1960 ? Luis Bierwirth travesías por los canales de Chiloé y Aysén
- 1997, Avispón Verde, El Cordés, Le Gascogne, Guaitecas, Vikingo y Américo, entre otros 7 tripulantes Travesía al istmo de Ofqui, en 5 veleros .
- Avispón Verde y Toscano Travesía Quintero – Algarrobo a vela
- 1963 GHM Jorge Salgado, Travesía Antofagasta, Callao, Tahití.
- 2007 GHM Luís Cánovas Parró, yate Surazo, travesías a islas Galápagos, Polinesia Francesa, Tahití, Samoa Occidental, Nueva Zelanda, Australia, Cabo Verde, Senegal y el sur de Chile.
- 2014 Patricio Tambillo Shüler de la Nao Concepción San Pedro, Regata Islas de Chiloé primer lugar en la categoría IRC4, en el yate Spartaco.
- 2021 Navegante y Pelúo, travesía México, islas Marquesas, Valdivia a bordo del Galeón Doblón.



LUIS BIERWIRTH



JORGE SALGADO



FELIPE CUBILLOS

Navegantes de la Nao Quintero

Hay muchas naos y clubes de yates de nuestro litoral que tienen también un gran historial de deportistas a vela. Uno de los clubes que han registrado en un libro estas actividades es el Club de Yates de Quintero.

Quiero destacar a los siguientes Hermanos de la Costa que han pertenecido a este club.

- Hermano Humberto Vaccaro Cerva, capitán de alta mar, médico cirujano, con más de 40 años de experiencia como yatista.
- Hermano Rafael Caviedes Duprá, capitán de alta mar, director de Fedevela, tripulante del Húsar III en el sudeste asiático y del Húsar IV en el Caribe. Ha navegado por las Guaitecas, islas San Blas, canal de Panamá y las costas de Chile.
- Hermano Mario Carmona Morales, ex capitán de la Nao Quinteros, capitán costero, navegó entre New Orleans y Panamá en el SV Hallelujah y con gran experiencia como navegante en las costas chilenas.
- Hermano Hernán Ilabaca Cerva, capitán costero, ha navegado desde los 12 años prácticamente por todo el litoral de Chile. Fue tripulante en su juventud del Hermano Claudio Zondek y Juan Cerva. Ex patrón del yate Afrodita. Capitaneó el yate Hallelujah entre New Orleans y Panamá.

Por último quiero destacar a un deportista que no es Hermano de la Costa, pero que tiene un gran historial en la navegación a vela, Albero Tito González, el deportista chileno más exitoso de todos los tiempos. (Siete veces Campeón Mundial (seis en Lightning, una en Etchells); Seis medallas en Juegos Panamericanos; Diez veces Campeón Sudamericano de Lightning; Campeón Sudamericano de J-24; Once veces Mejor Deportista de Vela de Chile; Premio Mejor de los Mejores 2005 (Círculo de Periodistas Deportivos de Chile); Dos participaciones en Juegos Olímpicos)

CONDICIONES PARA NAVEGAR A VELA. El deporte de la navegación a vela significa poner en práctica todos los conocimientos náuticos que uno tiene para desarrollar eficientemente las destrezas marineras que debe tener un deportista, soportando el frío, la lluvia, la ropa mojada, compartiendo espacios reducidos.

Pero a pesar de todo, la navegación a vela es el deporte más hermoso que hay

LAS MUJERES Y EL MAR



Hno. René EUZKARO Olhaberry
Rol 2132
Capitán
Nao Santiago

La relación de las mujeres con el mar se muestra intensa y multiforme en el transcurso de la historia. En el ámbito de la economía marítima las mujeres han aportado a lo largo de los siglos su esfuerzo y su capacidad organizativa.

Su trabajo ha cubierto también importantes áreas de carácter social en las comunidades pesqueras y marineras. Aunque la relevancia de la participación femenina en las actividades marítimas resulta incuestionable, no cabe duda de la existencia de un déficit en el reconocimiento público de su aportación.

Desde la antigüedad numerosos mitos y creencias, algunos de los cuales hoy perduran, avalan la conexión de las mujeres con el mar.

Uno de los tabúes más extendidos era el de la mala suerte que traían las mujeres a bordo y, a pesar de ello, estaban ya presentes en los barcos que en el siglo XVI ponían rumbo a América.

Ya fuese como acompañantes o vestidas con prendas masculinas –para ocultar su condición femenina–, e incluso como piratas, las mujeres han surcado los mares.

Tampoco hay que olvidar la participación de las mujeres en los negocios del mar, en la construcción naval, en la actividad corsaria o en las pesquerías.

El trabajo femenino ha sido fundamental en el ámbito portuario y pesquero. Mientras las bateleras, las sirgueras y las cargueras trabajaban a destajo en los puertos, en las comunidades pesqueras las mujeres compaginaban el cuidado de sus casas, sus familias y su economía con trabajos muy diversos: marisqueo, mantenimiento de las artes de pesca, labores de descarga, subasta y venta de pescado, trabajo manual en las fábricas de conservas...



Con los cambios sociales han surgido nuevos retos para la incorporación plena de las mujeres a las actividades laborales y deportivas que antes les estaban vedadas. Ahora forman parte de la marina mercante y de las armadas; ocupan puestos de relevancia en la gestión de empresas y cofradías; participan activamente en competiciones de vela, remo o surf.



Desde tiempos antiguos el mar ha sido un medio hostil y peligroso, escenario de relatos fantásticos. La mitología clásica griega relacionaba el agua con lo femenino, puesto que este elemento era considerado como fuente de vida y fertilidad. Diosas y otros espíritus de la naturaleza, como las ninfas, son fruto de estas creencias.

Muchos mitos hacen alusión también a la naturaleza sensual del agua que impregna a los seres que en ella viven. De este modo surgieron las oceánides, nereidas y ondinas griegas. Todas ellas se presentaban como jóvenes y bellas mujeres que ayudaban a los marineros en momentos de infortunio.

Las sirenas de la mitología clásica griega no eran tan bien intencionadas. Eran criaturas seductoras y temibles que atraían a los marineros con sus cantos melodiosos y los arrastraban al fondo de mar. En los países del norte de Europa se creía que malvados espíritus acuáticos, representados por mujeres jóvenes, conducían a los navegantes a la muerte.

En el mundo clásico las sirenas se representaban como un híbrido de mujer y ave. Será en la Edad Media cuando cobran el característico aspecto pisciforme y se convierten en símbolo del pecado y la lujuria.

Como no mencionar a la LA PINCOYA



En una sola mujer descansa la suerte de los pescadores de la isla de Chiloé. Se trata de una sirena conocida como la Pincoya, cuya misión está en fecundar a todos los seres vivos del mar.

Así la abundancia o escasez de peces y mariscos dependerá de su bondad. Cuando la Pincoya sale de las profundidades con los brazos extendidos mirando al mar, corresponde al anuncio de que la pesca será abundante, por el contrario, si baila en dirección a la costa significa que los peces se alejarán.

Para que los pescadores sean favorecidos por la Pincoya, deben mantener una actitud positiva, alegre y de compañerismo. Además, deben rotar los sitios en donde pescan, ya que el abuso de extracción en un mismo lugar es motivo de enojo de la Pincoya, quien decide abandonar esa zona dejándola estéril.



Como consecuencia de la cristianización, la adoración a diosas grecorromanas como Venus Marina e Isis pelágica se transformó en la advocación a Stella Maris (Estrella del Mar).

Ésta no era otra que la representación de la Virgen María y sobre ella recayeron los poderes que tradicionalmente se atribuían a las mujeres sobre el agua y que les eran denegados a los hombres, tales como el de apaciguar las tempestades. De este modo, la Virgen María pasó a ser considerada como la santa patrona y protectora de los navegantes.

A pesar de que tradicionalmente los hombres figuran en la historia como protagonistas exclusivos de los viajes marítimos, la presencia a bordo de las mujeres ha sido una constante. En su tercer viaje Colón arribó en 1498 con más de 30 mujeres y pronto surgió un fuerte flujo migratorio femenino hacia América en viajes que duraban varios meses y en condiciones muy precarias.



Isabel Barreto y Mencía Calderón

En los siglos XVI y XVII destacaron dos de estas adelantadas por sus actos de arrojo al comandar las expediciones en las que tomaban parte: Isabel Barreto –la única mujer almirante de la armada española– y Mencía Calderón.

Referencia obligada merece también la donostiarra Catalina de Erauso que se embarcó hacia las Américas vestida de hombre para combatir como soldado. Ocultando asimismo su condición de mujer Ana María de Soto participa en la batalla naval de Cabo San Vicente en 1797, siendo condecorada por ello.

En el mundo anglosajón del siglo XIX eran muy populares las historias de mujeres que en situación de extrema necesidad tomaron el timón y se pusieron al frente de las tripulaciones: Mary Patten, Joan Druett y Jennie Parker.

Las mujeres han pasado a formar parte también de las tripulaciones de la marina mercante.



Victoria Drummond y Anna Ivanova Schetina

En 1922 la británica Victoria Drummond embarcó por primera vez como ingeniera naval. En 1935 la soviética Anna Ivanova Schetina se convirtió en la primera capitana de un mercante. Hoy en día las mujeres luchan por una integración plena en igualdad de condiciones en este sector y su presencia va siendo cada vez más habitual en las armadas, la navegación comercial y la vela deportiva.

LA MUJER EN LA PIRATERÍA

A lo largo de la historia han sido muchos los nombres de mujeres que se han asociado con la piratería. En la Antigüedad fueron famosas la reina de Halicarnaso, Artemisa; la reina de Iliria, Teuta; la hija del rey danés Alfhild y la aristócrata bretona Juana de Belleville (1340).



Artemisa De Alicarnaso

Mientras que en el siglo XVI se hablaba de Gracia O'Malley, hija de nobles irlandeses, y de las británicas Lady Killigrew y Pretty Peg, en el siglo XVII se relataban las andanzas de Charlotte de Berry.

Sin embargo, fue el siglo XVIII la época dorada de la piratería, cuando surgieron mujeres cuyas vidas

fueron ampliamente seguidas por la prensa e, incluso, noveladas. Estos fueron los casos de las británicas Anne Bonney y Mary Read.



Anne Bonney y Mary Read

La primera mujer pirata oriental de la que se tiene referencia fue Ching Shih, cuyas correrías se centraron durante la primera mitad del siglo XIX.



Ching Shih

Las historias de mujeres piratas calaban hondamente en el imaginario popular y no faltaron las recreaciones noveladas de sus historias. El caso más popular es el de Mary Read

EN ACTIVIDADES PORTUARIAS

Las mujeres tomaron parte en las más duras actividades portuarias. Entre estas labores han destacado aquellas que realizaban las bateleras o barqueras en diferentes puertos europeos.

Las bateleras eran mujeres que trabajaban en el transporte de diferentes cargas y, también, en el paso de personas y mercancía de una orilla a otra.

Entre otras labores también se dedicaban al acarreo y venta de lastre para los buques y, más circunstancialmente, al ataje, es decir, al remolque

de veleros de mayor o menor porte mediante chalupas a remo para facilitar su entrada a puerto.



Tomando en cuenta la situación de las mareas, estas mujeres transportaban en lanchas o gabarras todo tipo de cargas. Era frecuente también que colaboraran con los astilleros en la botadura de los barcos remolcándolos hasta el lugar de fondeo.



También existían las cargueras que estaban divididas en tres categorías dentro de una jerarquía gremial: aquellas que tan sólo se encargaban de llevar el dinero de las transacciones comerciales, las que se dedicaban al transporte del bacalao de los barcos a las lonjas y, por último, las que se afanaban en la carga de mineral y arena. Acostumbradas a moverse desde niñas en los muelles, casadas con trabajadores del puerto, hechas a trabajar sin descanso.

Por último, una de las actividades portuarias más duras era la sirga que consistía en arrastrar desde tierra distintos tipos de embarcaciones mediante maromas sujetas al cuerpo con un tirante de cuero. Las mujeres realizaron este trabajo en distintos puertos y ríos de Europa.



El turismo costero que se desarrolló a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX tiene sus raíces en la moda de los baños de mar que se popularizó en los balnearios ingleses.

Heredera del termalismo y de las rupturistas corrientes higienistas que proclamaban la bondad de los baños de ola para la salud, esta práctica estuvo respaldada por una burguesía en auge que convirtió a centros como Deauville, Cannes o Niza en Francia, y a Binz y Sellin en Alemania en modernos lugares de veraneo.

Los bañistas reclamaban la ayuda de mujeres u hombres para adentrarse en la orilla del mar con seguridad. Así es como surgió el oficio de los “bañeros” y las “bañeras”.



Las nociones de higiene y honestidad vigentes en la época estaban muy relacionadas con la vestimenta que las mujeres tenían que llevar en la playa. En 1848 las mujeres lucían un largo y ancho ropón ceñido al cuello, con mangas, de bayeta de color oscuro.

A finales del siglo XIX y principios del XX aunque las prendas comenzaron a acortarse, médicos y autoridades abogaban por la moralidad del traje de baño femenino.



Sin embargo, en los años 20 y 30, con la moda de los baños de sol y la relajación de costumbres, se

reclamaba una mayor exposición de los cuerpos con la consiguiente reducción del tamaño de los trajes de baño.

A pesar de los intentos moralizantes de la posguerra en los años 40 y 50, las turistas comenzaron a introducir una década después nuevas modas, como el bikini que al igual que el topless de los ochenta se convirtieron en símbolos de liberación y conquista social.

¿Y una curiosidad, saben Ustedes quienes inventaron el bikini?

Se sabe que griegos y romanos eran muy aficionados a los baños y las termas. No sé sabe muy bien si crearon un determinado atuendo para bañarse, pero en diferentes mosaicos de la época se ha podido comprobar que las familias ricas eran retratadas con traje de dos piezas, compuesto por calzón y una banda que cubría el pecho, denominado strophium.



EN LOS DEPORTES NÁUTICOS

El acceso de las mujeres al ámbito deportivo ha sido tardío y sólo pudo hacerse tras la superación de las barreras creadas por los estereotipos sociales y culturales. En los años 20 y 30 del siglo XX se produjo un gran avance gracias al esfuerzo pionero de mujeres como Alice Milliat.



(Alice Milliat nació en Nantes, en 1884. En su niñez no fue amante del deporte, pero a medida que

creció, viajó y conoció distintos lugares, empezó a aficionarse por la práctica de actividades de esfuerzo físico, en especial el remo, que terminó siendo su deporte predilecto y por el que se le reconoció.)

En esos años la práctica de la vela deportiva por mujeres aumenta considerablemente, aunque en los campeonatos de alta competición tarda más en introducirse. En los años 70 comienzan a participar en regatas oceánicas si bien los equipos íntegramente femeninos no surgen hasta los años 90.

En las dos últimas décadas la presencia femenina ha cobrado intensidad en todas las modalidades deportivas relacionadas con el mar: vela, natación, surf, kayak, etc.



Ahora bien, a modo de una reflexión no hay que olvidar que el corazón de una mujer madura es un profundo mar de secretos que guarda en su cámara más íntima las palpitaciones del querer, del amar con consciencia y sentir con emoción, intuición y desafío.

Con este trazado de rumbo hemos pretendido simplemente homenajear a nuestra Cautivas, mostrando los diferentes papeles que ha tenido la mujer a lo largo de la Historia en relación con los contextos marítimos, ya sea de manera material, simbólica e ideológica.

René "Euzkaro" Olhaberry
Rol 2132
Nao Santiago

(Trazado de rumbo presentado en el Zafarrancho de las Cautivas, de 25 Agosto de 2018, en la Nao Santiago)

“HERMANO ANDRÉS”



**Hno. Raúl ZORRO PLATEADO
Balbontín
Rol N° 1766
Nao Arica**

Antofagasta había amanecido con un sol radiante que presagiaba un día caluroso. La señora Carmela Gálvez Tello ya no pudo esperar más, se rindió ante el dolor y se hizo cómplice de él para escuchar el llanto que tanto había esperado. Era el día viernes 13 de diciembre de 1912 y Andrés iniciaba su vivencia en nuestro mundo.

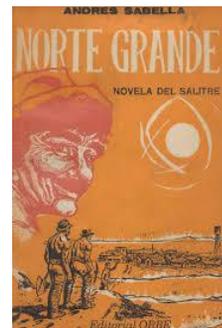
Su padre, don Andrés Sabella Signora, de origen palestino-italiano, se frotaba las manos pensando que iba a cumplirse su sueño de tener un hijo abogado.

Pero algo no cuadraba con las inclinaciones de Andrés hijo cuando fue creciendo, le gustaba la literatura y la poesía y comenzó a escribir a los 14 años de edad. Era un estudiante inquieto y creativo, tan creativo que al mediodía del domingo 25 de octubre de 1929, cuando tenía 17 años, a la salida de la misa provocó un hecho insólito. Desde una avioneta local hizo “llover literatura”, caían y caían poemas de su obra “Carcaj”. Al año siguiente publicó su primer libro, “Rumbo indeciso”.

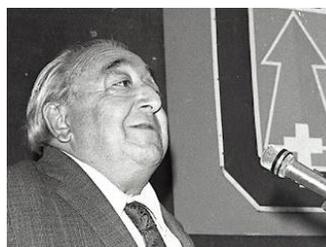
Posteriormente se trasladó a Santiago, donde entró a la facultad de derecho de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Sin embargo, sus estudios se vieron interrumpidos y los continuó en la Universidad de Chile, donde tampoco logró finalizarlos.

Durante este periodo, Sabella integró el grupo Avance, de tendencia socialista. En 1933 fundó la revista Hacia. Fue militante del Partido Comunista, y en 1937 formó parte del grupo que fundó la Alianza de Intelectuales contra el Fascismo.

Cuando Andrés decidió ser escritor para siempre, frustró las esperanzas de su padre de que fuera abogado. Pero su progenitor se repuso y le aconsejó: “si vas a ser escritor, dedícate las 24 horas del día”.



En 1944 publicó su obra más conocida, la novela “Norte Grande”. Se le atribuye además la creación del nombre con que es conocido el territorio que comprenden las regiones de Antofagasta, Tarapacá y Arica y Parinacota.



En 1967, junto a Nicolás Velasco del Campo, creó la Escuela de Periodismo de la Universidad Católica del Norte.

José Martínez, el 04 de julio de 2014 en el periódico virtual “El Puerto Libre” señala:
Como profesor, los estudiantes de periodismo le adoraban y él se hacía querer.

Fue precisamente uno de ellos quien me relató la sabrosa anécdota que ahora relato:

“Sabella era, en Antofagasta, un monumento en vida. Figura central de los hombres grandes de la zona: Antonio Rendic, Mario Bahamondes, González Zenteno y tantos más. Todos le conocían, claro, todos menos un Capitán de Ejército.

Sabella era muy peculiar: comunista y católico, comunista y amigo de militares.

Pasado ya un largo tiempo tras el Golpe de Estado, nuestro querido Sabella fue a un encuentro con sus amigos de la Hermandad de la Costa vestido de pirata. Era de noche.

Don Andrés debió haber bebido algo más de lo normal, lo cierto es que le dieron unas ganas enormes de orinar. Apresuró el paso y en un desolado lugar se libraba de su apuro biológico cuando – en una camioneta militar - le vio un joven Capitán de Ejército... Se paró el vehículo y el Capitán le dijo al poeta que apurara el paso en dirección a dónde fuera con esa facha de pirata, que él daría una vuelta y si lo hallaba cerca lo llevaría al cuartel.

Sabella dijo unas cuantas cosas que el militar no entendió, quien dio en efecto no una vuelta, sino una vueltita. Y encontró a Sabella allí, el militar sonrió.

-Así, te quería pillar viejo de mierda- le dijo el oficial.

Sabella, quien aceptaba esas groserías sólo de sus amigos, no pudo soportar el agravio, menos si éste provenía de un hombre que vestía uniforme y por ello mandó a la mierda al Capitán. Enfurecido éste, hizo que dos o tres soldados echaran al vehículo la escasa corpulencia de don Andrés, quien restregaba su enojo con improperios a los que era respondido de igual forma por el militar...

Ante tanta indecencia del Capitán el escritor le dijo: ¿No sabes que soy Andrés Sabella? El militar respondió: No sé, y se largó a reír, señalando que quién mierdas sería Sabella. Que en el cuartel del Regimiento ya hablaría y de qué forma y cuántos días se mamaría en el lugar...

Ante tanta descortesía el poeta le señaló que era amigo del General Carol Urzúa, jefe de la zona militar de Antofagasta.

El soldado volvió a reírse. Las palabras "viejo", "huevón" y otras salían de la boca del Capitán.

Sabella, que era amigo de todo el mundo y que no le gustaba que lo humillaran de tal forma, se guardó la artillería.

Llegado al cuartel el oficial siguió agravando al gran nortino. El ilustre hijo de Antofagasta, el maestro de generaciones de periodistas, estaba humillado y esta afrenta no se la iba a llevar pelada ese Capitán.

Le dijo a un subalterno del Oficial que le prestaran el teléfono.

-¿Y a quién vas a llamar?- le habría dicho el Capitán.

-A Carol Urzúa- señaló el poeta.

Entre risas el Capitán señaló a un subalterno que le facilitara el fono a Sabella, señalándole que qué iba a saber el número particular del teléfono del General, ese pobre viejo.

Hecha la llamada, Sabella se quedó quieto, mientras veía como se seguía riendo el oficial y unos pocos militares más.

Pasaron sólo minutos para que en el cuartel apareciera la figura de un uniformado. Era el General Urzúa.

-Capitán- le habría dicho el General-. ¿Usted detuvo a Andrés Sabella?

El Capitán observó al General y le dijo que sí.

-¿Razones?, Bueno, el oficial no supo explicar razones.

-¿Sabe Ud. quién es Sabella?- le dijo el General.

Ante el silencio del Capitán, Urzúa le espetó:

-Sabella es el hombre más importante de Antofagasta. Es poeta, periodista y profesor y lo conocen en todo Chile y Ud., su ignorante, no sabe quién es Sabella...

Y luego el General habría soltado su artillería de agravios contra el oficial.

Minutos más tarde, el vehículo del General Urzúa dejaba en su casa al poeta vestido de pirata".



Su amor por la Hermandad de la Costa, a la cual había sido enrolado como Hermano el 25 de abril de 1960 con el rol N° 528, marcó cada uno de sus pasos de poeta y escritor. Qué mejor ejemplo que el relato que Andrés hace acerca de uno de nuestros Hermanos fundadores:

“La Hermandad de la Costa levanta sus banderas negras para honrar a quien fuera, en Chile, el continuador de la gran tradición gloriosa de la vieja piratería de La Tortuga, la que ya en 1620 estableció las Leyes del Mar: el doctor Alfonso Leng, el Hermano Número 1, vino a ser, con Anselmo Hammer, el constructor de las primeras naos de esta cofradía de los océanos ideales en que navegamos los Hermanos de la Costa, persiguiendo las costas doradas donde florece la fraternidad y la libertad en un cántico de hombres y no de sirenas.

En Alfonso Leng hay que distinguir tres cauces de grandeza, trinidad de sangre que, por parentesco de sueños y de ensueños, enaltece a sus Hermanos de las distintas bancadas de esta institución donde se aprende el valor de la palabra Hermano en su plenitud.

Hubo en él, en primer término, el hombre universitario-universal, el varón para quien la Universidad fue arca de sabiduría y de humanidad, varón que transmitió enseñanza y la multiplicó, siguiendo los dictados de Bello, que se reducen a Universidad en culto de Libertad.

Luego, leal a su consigna de universidad-universalidad, se entregó al cultivo de la Música y su talento creador, le llenó de melodías que alimentaron de belleza nuestras almas. Pensamos en sus "Doloras", con Anotaciones Líricas de Pedro Prado, donde el poeta habla de sus miradas de esperanza, las que Leng tendió a los horizontes y nos enseñó a manejar para sorprender, en lejanías y quimeras, el país de los países del amor universal.

En suma de altitudes, Leng logró resucitar la Hermandad de la Costa, aquí, en Chile, en 1951, adoctrinándonos en la gracia de la ola, en el rumor de las altas mareas y en la solidaridad de los hombres del océano. Fue su lección de mayores beneficios, porque los Hermanos de la Costa conformamos la Universidad de los Grandes Hermanazgos, plantel en el que se enseña que el pan no es más puro si se comparte, y el vino rojea en más hermosura si se lo bebe en compañía de un igual en rango y en ternura humana.

En los mástiles de todas nuestras naos, las banderas vocean un nombre: ¡Leng, Leng, Leng...! Y la imagen del valeroso Hermano se nos aproxima en gaviotas para confortarnos en la inmensa aventura de serlo sin condiciones, con generoso impulso y vastedad de corazón.

Honra es, asimismo, de la Patria el que la Hermandad de la Costa, con mesas en todos los puertos del mundo, haya salido de las manos chilenas de Alfonso Leng, en tierno juego de "niños grandes": niños que entienden que el juguete más noble es el Mar y el camarada superior, a ese que nombramos Hermano en afecto y en servicio de Mar-Humanidad”.

Para comprender la manera en que nuestro Hermano Andrés enfrentaba la vida y lo que puede venir después de la muerte, remitámonos a la revista Análisis, de julio de 1987, en la que se entrevistaba al poeta y se podía leer que confesaba que “desde el momento en que perdí parte de mi fe en 1933, busqué donde servir a los pobres. En aquel entonces como ahora vi que eran los comunistas los que más sufrían y los que más necesitaban de lo que yo podía aportar, e ingresé al movimiento obrero en 1934 de manera resuelta. En el fondo, esta doble posición es una sola: de amor al hombre por una tierra libre. En el aspecto celestial tengo los ojos puestos en Cristo, pero en el aspecto terrenal los ojos están en los caminos que llevan hacia la justicia verdadera, hacia la verdadera libertad y hacia la paz de los hombres.

En cuanto a la vida eterna, “le diré con un poco de sinvergüenzura que no me preocupa, porque hago un cálculo: si existe, he sido una persona digna, que ha tenido alguna claridad de alma y me lo tendrán en cuenta; y si no existe nada, aquí en la tierra también me tendrán en cuenta por haber sido una persona digna, que es lo que me parece hay que pretender”.

Esa dignidad le hizo viajar aquel día viernes 25 de agosto de 1989 a la ciudad de Iquique, donde acudía al lanzamiento del libro de un compañero del Partido Comunista. Él pidió juntarse con los Hermanos de la Costa y el entonces Capitán de la Nao Iquique, el Hermano Gonzalo "Ayatolah" Giménez, ordenó al Hermano Fernando Mancilla, coronel en retiro de la aviación y fiel seguidor de Pinochet, oficiara de ataché para recogerlo y trasladarlo. Obedientemente Mancilla lo recogió del aeropuerto y lo llevó al lanzamiento del libro donde lo acompañó en todo momento. Una vez terminado el acto, lo llevó al zafarrancho que se realizaba en el Instituto Carlos Condell de bajo Molle, donde el Hermano Andrés se entretuvo contando parte de sus interminables anécdotas, amenizadas con abundantes orzas de pólvora negra, ocasión que resultó un deleite para los Hermanos presentes.

Una vez terminado el zafarrancho, el Hermano Mancilla lo llevó al hotel. En el camino Andrés le contó que los amigos del PC lo habían invitado a un café concert, cuyo dueño acababa de regresar del exilio vivido en París, por supuesto que el Hermano Mancilla lo acompañó y compartió unos tragos con Andrés y sus compañeros comunistas.

Posterior a esta tertulia el Hermano Mancilla lo acompañó y dejó en el hotel. Dos horas después Sabella se sintió mal y no queriendo incomodar a nadie tan solo pidió una agüita de yerba,para después encontrarse con la muerte.

Al Hermano Mancilla le dieron la noticia desde el hotel y en seguida él junto a otros Hermanos acudió a buscar el cuerpo del Hermano Andrés.

En esos momentos, como la orden del Capitán "Ayatolah" tenía que ser obedecida en plenitud, los Hermanos debieron luchar fieramente con los compañeros comunistas, los que exigían hacerse cargo de Andrés. Ganó la Hermandad y el Hermano Sabella fue llevado a la Catedral de Iquique.

Al día siguiente eran tres Hermanos de la Costa los que viajaban a Antofagasta: los Hermanos Andrés Sabella, Fernando Mancilla y Gonzalo Giménez.

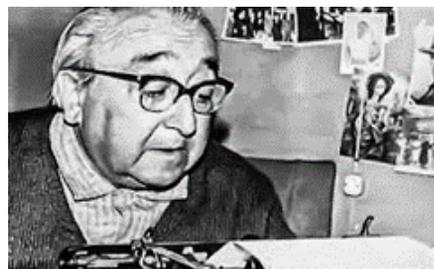
Una vez llegados a la Perla del Norte quisieron entregar el cuerpo del Hermano Andrés sólo a la Hermandad de la Nao, pero la fuerza del PC fue mayor, haciéndose ellos cargo de lo que en la tierra

quedaba del Hermano que dos noches anteriores había estado orzando y renovando su amor al mar y su culto a la amistad.



En aquellos días, las calles del Norte Grande dejaron de ver la figura amable y cariñosa de Andrés Sabella, el norte completo se sumió en la tristeza de no contar más con su presencia.

Mientras tanto, en la cubierta de la Nao que navega en el Mar de la Eternidad todo era alegría y euforia, se les unía a la tripulación un tremendo Hermano. Las velas henchidas de poesía, camaradería y fraternidad hacían que la proa de la Nao rompiera la superficie de ese mar eterno, con el rumbo fijo hacia la felicidad, dejando enredados en la estela largos ¡Orza Hermano Andrés! que repetía alegremente la tripulación.



Raúl "ZORRO PLATEADO" Balbontín
Rol N° 1766
Nao Arica

LA DALCA

Primitiva embarcacion chilota



Hno. Laureano EL CORDÉS
Marcelli
Nao Santiago
Rol 2097

“La Vida en esta región está regulada por el flujo y reflujo oceánico que viene desde los cuernos de la luna, y de lo que habría más allá de los astros, y por las lluvias esparcidas con toda la rosa de los vientos. Llueve allá de mil formas, con cerrazones bramando huracanes. Copiosos llamados celestiales que traspasan el corazón de los vivos en comunicación con los muertos, que reposan bajo los cementerios de conchales. (El Chiloé del Niño. Hno. ME Francisco Coloane)

El primero en avistar la isla, fue Alonso de Camargo el año 1540 y algunos años después, el navegante Francisco de Ulloa, ambos españoles, quienes habrían sido los primeros en conocer esta embarcación llamada dalca, propia de los chonos que habitaban el archipiélago.



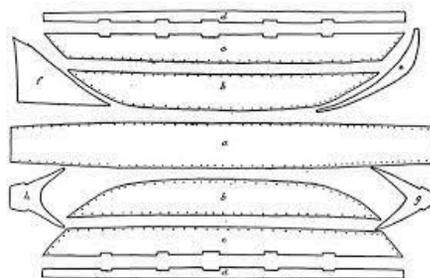
Fue Ercilla el primer europeo que navegó en una dalca, impulsado por “inquirir saber lo no sabido” durante la expedición de Hurtado de Mendoza, sucesor de Pedro de Valdivia, que llegó hasta el canal de Chacao. Hurtado de Mendoza ordenó a una compañía exploradora, atravesara el canal de Chacao y pasaran a la isla grande de ese archipiélago. Unos diez españoles en una embarcación, propia de los habitantes de la isla que, ellos llamaron “canoa de indios” (Dalca).

Entre los diez, iba don Alonso de Ercilla, que había comenzado a componer los cantos de su célebre “Araucana”. Ercilla gravó, con un cuchillo, la octava real que dice “aquí llegó donde otro no ha llegado, don Alonso de Ercilla que el primero...etc.”.



A este encuentro, los nativos, pacíficos y hospitalarios acudieron en sus dalca, trayendo para los extranjeros, frutos, carnes, pescados y mariscos.

Los conquistadores se familiarizaron y adoptaron la dalca como medio de transporte en la región, por considerarla una embarcación muy eficiente para la navegación en los canales y mares interiores de Chiloé y aprovechando la experiencia marinera de los chonos, descartaron la utilización de sus embarcaciones convencionales, por el riesgo que significaban los escollos, bajos y fuertes corrientes encontradas, los temporales y el desconocimiento del territorio, optando por el uso de la dalca, cuyos materiales de construcción, por los chonos, se hacía con hacha de piedra y azuelas de conchas, para dejar los tabloncillos del espesor que requerían.



Fue utilizada por los jesuitas como medio de transporte para llevar la evangelización a los indígenas, por todo el archipiélago, teniendo las misiones continuos riesgos de sus vidas, por las condiciones climáticas de la zona.

Mariño de Lobera relata lo que se considera el primer Combate Naval de América, la batalla de Sotomó, “la más sangrienta que se sabe en ese

reino, donde lucharon por espacio de cuatro horas, y el general de la armada indígena distribuyó sus dalcas en tres grupos, cubriendo el centro y las dos orillas del estero” (unas cincuenta o sesenta dalcas) en el seno de Reloncaví, “ tripuladas por nativos, que se enfrentan a un destacamento español, con el pavoroso resultado de 500 nativos muertos y 200 prisioneros, posteriormente ejecutados.

Por documentos que se refieren a la construcción de la dalca y su uso, su origen estaría en la zona de Maullín, seno de Reloncaví y Golfo de Ancud, según los primeros conquistadores que nos detallan descripciones de esta embarcación, y el relato del capitán Alonso de Góngora y Marmolejo que llegó a Chile con Pedro de Valdivia. Relata el cruce de Martín Ruiz de Gamboa el año 1567, del canal de Chacao, durante cuatro días, llevando en dalcas sus pertrechos y los caballos a nado, atados a las dalcas, cruzan el canal.

Esta travesía, según algunos historiadores, considera a la Dalca, como uno de los principales elementos en la fundación de la ciudad de Santiago de Castro de la Nueva Galicia.



En estas piraguas, que es el nombre que le tienen puesto los cristianos, que ellos llaman en nombre de indios, dalcas, reman de cinco indios hasta doce navegan al remo (Alonso de Córdova y Marmolejo).

La descripción que se tiene es la de una “piragua” de tres tablas, una de fondo y una a cada lado cosida con cordeles delgados y en la juntura que hacen las tablas, ponen una caña hendida de largo a largo y debajo y encima de la costura, una cáscara muy mojada al coser, hace esta cascara de árbol que se llama “maque”, una forma de liga que defiende en gran manera el entrar el agua.

Son largas como treinta o cuarenta pies (9 a 12 metros) y una vara de ancho (85 cms) agudas a proa y popa de manera de lanzada de tejido.



Este tipo de embarcaciones , fue utilizada por los pueblos antiguos de Carelmapu, Maullín y Chiloé, en las que arriesgaban sus vidas en busca del alimento. Esta palabra, dalca, es indígena, de Chiloé, y solo se usa para la descripción física de esta embarcación, propia de los habitantes del archipiélago.

En cartas de la Compañía de Jesús, describen que los nativos navegan en aquellas islas , unas barcas hechas de tres tablas grandes, cosidas con bejucos y breadas con una cosa de poca defensa, caben en cada una de doce a catorce personas.

Llevan uno en la popa, que gobierna con una pala o canaleta y ocho o diez remeros y uno que va siempre a la bomba o achicando con una batea, porque siempre hacen agua.”

Cuando hay viento favorable, tienen una vela; a vela y remo vuelan sobre las espumas, sin que las ofendan las hinchadas olas de aquellas tempestuosas mareas.

El timón, la quilla y la vela, son aparejos agregados posteriormente por la influencia española.

El sacho o ancla, consiste en cuatro ganchos de luma, opuestos unos a otros, en el medio de los cuales se fijaba una piedra para dar peso.



El cable para sujetar el sachó o ancla, era de fibra de “quilineja” que servía para hacer cordeles y sogas.

Las paletas para impulsarlas, con la introducción del tolete, se convirtieron en remos.

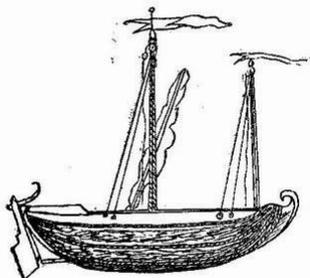
Todas estas modificaciones que introdujeron los españoles, en vez de tres tablones se hicieron de cinco, para mayor tamaño y seguridad.

Se construyeron dalcas chicas ideales para los canales por su fondo plano que le permitía acercarse a la costa y varar en la playa sin tumbarse, y para labores de pesca. Las más grandes para navegación de altura. La influencia de la dalca fue fundamental en la exploración austral.

Otra particularidad de la dalca es que podía ser desarmada por sus costuras, y transportadas fácilmente por tierra, por las llamadas “rutas de acarreo” o “arrastraderos”, hoy “Paso de los Indios” usados por chonos y yaganes, lo que les significaba ahorro de tiempo y energía.

Para interpretar la importancia de la dalca, se le clasifica en tres tipos, de acuerdo a su evolución.

- 1.- Dalca original, de tres tablones, fondo plano e impulsada con paletas y una vela ocasional, larga y angosta, cosida íntegra.
- 2.- Dalca de transición, a la que se le añadió un tablón por banda de modo que, reteniendo su estructura original, se componía ahora de cinco tablones, cosida como la original.}
- 3.- Dalca moderna, con codaste, quilla, timón, remos, aparejo de vela, clavazón de tarugos o hierro.



Fueron estas últimas usadas para el servicio de cabotaje, y su primera salida, el 10 de mayo de 1785 de San Carlos, (Ancud) una piragua de 15 metros de largo, quilla y una tripulación de 10 hombres, cargada de artículos con destino a Valdivia, 9 días después naufragó en la costa de El Manzano (Fco. Córdova).

Su uso se extendió, durante el siglo XVIII hasta el estrecho de Magallanes y, por los yaganes, hasta isla Navarino, reemplazando a la canoa usada por los fueguinos.

Las tradicionales iglesias de Chiloé, cuya belleza es indiscutible y uno de sus encantos es el techo que en su parte interior tienen estas embarcaciones (dalcas) dada vuelta. Son de madera de ciprés y se puede apreciar, principalmente en la iglesia Santa María Loreto de Achao, la más antigua.



En todo el archipiélago había tantas embarcaciones de este tipo (dalcas) que diariamente cruzaban en todas direcciones, los golfos, canales y ríos, único medio de comunicación, ejercicio que los adiestró en su vida marítima, en que, desde niños arriesgaron sus vidas, con arrojo temerario, sin temor a las olas y las tempestades.

Desde las embarcaciones de cueros de lobos y las dalcas hasta los inicios de la Época Republicana, las tripulaciones de los buques que zarpaban de Valparaíso fueron reclutados mayoritariamente en Chiloé, por su práctica y vida apta para el mar.

Estas conocidas y tradicionales condiciones marineras de los chilotas, desde siempre, se pueden apreciar también, en el siguiente e importante comunicado.

Una vez fundada la ciudad de Puerto Montt, las autoridades emiten a Santiago un informe, sobre los habitantes del archipiélago, que dice:

“Que a todos los habitantes se les puede llamar “gente de mar”, nacidos estos individuos a orilla de las aguas, sin más campo para sus especulaciones que el vasto espacio del mar, donde se lanzan muy temprano en busca de alimento o del trabajo, en las embarcaciones mal aparejadas, claro que todos ellos llegan a ser peritos en las maniobras, conocedores de los puntos peligrosos y más que todo, valientes y atrevidos cuando son sorprendidos por algún temporal, de los que no escasean por acá. Tales son, señor Comandante General, las buenas cualidades que poseen estos habitantes”.



Benjamín Subercaseaux, en Tierra de Océano, dice:

“Chile es una tierra de océano. O sea, un país que por estructura y su posesión geográfica, no tiene un mejor objetivo, ni mejor riqueza, ni mejor destino, ni otra salvación que el mar. Para el mar nació, del mar se alimentaron sus aborígenes; por el mar se consolidó su conquista; en el mar se afianzó su independencia: del mar deberá extraer su sustento; sin el mar, no tiene sentido su comercio.”

Laureano “El Cordes” Marcelli
Rol Nro.2097
Nao Santiago

El
Santiaguillo

ESCUELA NÁUTICA **Dr. Anselmo Hammer**

La Escuela Náutica de nuestra Nao imparte Cursos de Patrón Deportivo de Bahía, entre otros, con clases teóricas en sistema e-learning y exámenes teóricos y prácticos presenciales, de acuerdo a la normativa sanitaria vigente.



La Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer, de la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa de Chile, fue creada el 4 de noviembre de 1992 con el fin de:

- Organizar y dar lugar a la formación y capacitación de los deportes náuticos
- Difundir las enseñanzas de tales deportes, su fomento y práctica entre las personas, particularmente en la juventud
- Fomentar el espíritu de hermandad, amistad y sana competencia entre los cultores de los deportes náuticos que se forman bajo su amparo.

La Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer está acreditada por la Armada de Chile, desde el Año 1997, para impartir cursos y tomar exámenes teóricos y prácticos conducentes a la obtención de la licencia de Patrón Deportivo de Bahía.



LOS PIRATAS EN LA COSTA CHILENA

Primera parte



Hno. José Luis ARCHITEUTHIS
Brito Montero
Nao San Antonio

Quienes eran los primeros Piratas, sus orígenes

Diferentes a los corsarios eran los piratas, que eran además de ser grandes navegantes, poseían naves con las robaban a otras, y que no reconocían una patria, ni leyes y según algunos destruían y robaban en beneficio propio, su ley “Que es mi barco mi tesoro, que es mi dios, mi libertad, mi ley la fuerza y el viento, mi única patria la mar”

En los tiempos griegos.

La palabra pirata deriva de la voz griega que significa “emprender”. La acción de piratear es tan antigua como la navegación y los piratas han sido en el mar como en tierra lo salteadores.

Los primeros piratas del mundo fueron los fenicios, que robaban en las costas griegas y vendían sus prisioneros como esclavos o intercambiaban por jugosas recompensas.

Los griegos aprendieron de los fenicios el arte de navegar y también el gusto por la piratería y de hecho el famoso rey Menelao era un importante pirata y de allí su posterior fortuna, esto según datos que es posible rastrear en “La Iliada”. también el conocido Ulises, fue un gran pirata muy famoso en la historia de la humanidad.

En tiempos del Siglo I, los piratas chipriotas, sirios y otros infestaban el mar mediterráneo, de hecho, los romanos preferían navegar en medio de temporales para evitar a los temibles piratas. Eran tan numerosos que se estima que los piratas llegaron a tener más de 1.000 barcos en el mediterráneo y llegaron a desembarcar en las cercanías de la misma Roma.

Los piratas y Roma

Hicieron tanto daño que Roma y varios cesares fracasaron en tratar de exterminarlos, por lo que Pompeyo realizó una gran campaña en su contra, empleando 500 naves y 120.000 hombres, logrando borrarlos del Mediterráneo en largos cuatro meses y atrapo 400 naves y hundió otras 1.300, mato a 10.000 hombres y tomo prisioneros a otros 20.000 y hasta Cicerón, alabo a Pompeyo en su discurso “Pro lege manilia”.



La Edad Media

La piratería desapareció del Mediterráneo hasta fines de la Edad Media, donde al prosperar el comercio marítimo de las repúblicas marítimas de Génova y Venecia, vuelve a renacer.

Después de ser expulsados los árabes de España, estos comenzaron una piratería cruel, casi como una guerra santa contra las embarcaciones europeas asolando el Mediterráneo.



Entre los piratas berberiscos, algunos de los más famosos fueron los tres hermanos Barbaroja, hijos de un renegado griego de Mitilene. Sucesor y heredero de ellos fue el pirata Dragut.

Hasta la batalla naval de Lepanto el azote fue Ulluch- ali, que en dicha batalla salvo a una gran parte de la flota musulmana y llego a poner cerco a la isla de Malta, que lograron resistir hasta que llegó la ayuda española.

Los vikingos

Otros piratas diferentes fueron los Vikingos quienes hicieron su primera aparición en las costas europeas en el mar del norte alrededor del 780 D.C y durante casi doscientos años asolaron todas las comarcas desde Skagerrak al Cantábrico y al final se establecieron en Normandía.



Los vikingos practicaban la piratería, pero estaban sometidos a disciplinas y reglas estrictas según el caudillo en cada expedición, y su accionar termino poco después del año 900.

Los chinos y los nuevos piratas

Un escenario conocido por la piratería son los mares de China, un famoso pirata chino fue Kocxinga hijo de Chen chi Ling, poderoso armador de buques que ayudo a la dinastía Ming a defenderse de los invasores manchúes.



Como premio fue torturado y muerto por el Emperador, por lo que su hijo en venganza se volvió un demonio en las costas obligando al emperador a retroceder y hacer abandono de 80 ciudades costeras. Fallece siendo emperador de Formosa.

Otros piratas conocidos por su crueldad fueron los malayos y también los piratas del Golfo Pérsico y los de las costas africanas.

Algunos piratas famosos fueron el capitán Jhon Avery conocido como "Long Ben", llegó a ser muy conocido en las costas de Asia a fines el Siglo XVII, capturo un barco con la bella hija del gran mogol monarca oriental y se fue con ella a Madagascar donde se estableció como rey, luego se fue a Inglaterra donde fue estafado engañado y termino sus días en la miseria.

El más grande todos los piratas fue sin duda Bartholomev Roberts un galense que nació en 1682 y murió en 1722. Mantenía en sus barcos una disciplina de hierro y no permitía en ellos ni mujeres, ni juegos de azar y logro capturar más de 400 buques.

Famosas Mujeres Piratas

Un pirata curioso fue el capitán francés Misson que combinaba la piratería con ideales socialistas en una utópica republica que creó en Madagascar y finalmente no se puede dejar de mencionar a dos mujeres piratas que alcanzaron gran fama y que fueron Mary Read y Anne Bonney



Bucaneros y filibusteros

Desde que Drake apareció en el Océano Pacífico a fines de 1578 y hasta el fracaso de la última expedición holandesa, la de Enrique Brouwer, todos los barcos que habían atacado a los españoles, tanto ingleses como holandeses eran corsarios. A fines del siglo XVII aparecen en las costas otro grupo de merodeadores del mar, eran los Bucaneros y los Filibusteros.

Su origen es difícil de precisar, sin embargo a medida que España avanzó en la posesión de grandes imperios de México, Nueva Granada y Perú que les proporcionaron enormes riquezas y fue abandonada en las islas del Caribe por donde había comenzado el Descubrimiento y la Conquista, con excepción de Cuba, La Española, Puerto Rico y Jamaica, por lo que comenzaron a establecerse merodeadores de Inglaterra, Francia y Holanda y en la medida que el poderío naval francés, inglés aumentaba y el de España se debilitaba, surgieron los bucaneros.



La Isla Tortuga y los famosos piratas

Los españoles lograron expulsarlos desde la isla Tortuga y en 1638, nuevamente los bucaneros lograrían apoderarse nuevamente de la isla estableciendo allí un gran bastión denominado "El Palomar", y pronto a esa base de operaciones comenzaron llegar los filibusteros, palabra derivada de free-booter "saqueador libre" y estos grupos juntos formaron la conocida Hermandad de la Costa.

Comenzó la época de los famosos piratas con la conquista de Jamaica por los ingleses en 1665, lo que abrió todo un mercado a los filibusteros y bucaneros.

Uno de los más grandes filibusteros fue Jacques Sores, quien se apoderó de La Habana, y otros como Philibert Orgeon que asaltó y capturó Santiago de Cuba; Pierre Le Grand y Francisco Nau, más conocido como "El Olonés" que se apoderó de Maracaibo; otros famosos fueron: Monbars "El Exterminador", Mansfield, Bartolome el Portugues; De Grasmont que junto a los holandeses Graf y Van Der Torn tomaron Veracruz en México, pidiendo fabulosos rescates, y, entre otros, el más famoso fue sin duda Henry Morgan. Éste saqueó Portobelo en 1668, también Camaguet que saqueó la isla Santa Catalina y le puso fuego a la ciudad Panamá en 1671.



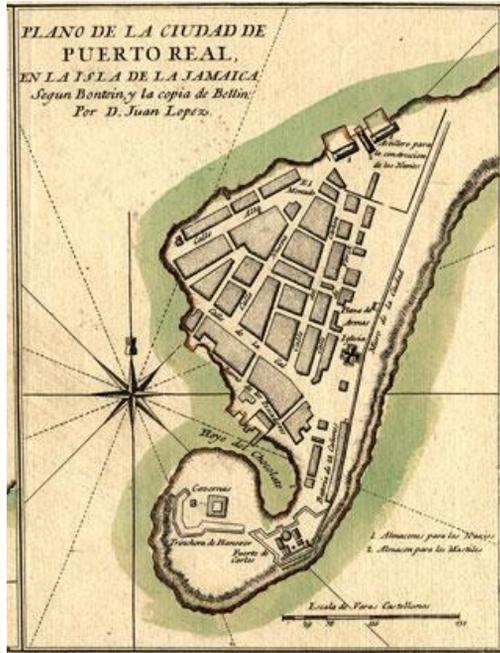
Cada Hermano de la Costa tenía un compañero que lo unía a un pacto de fidelidad y si uno moría debía enterrar al otro y tenía derecho a cobrar sus riquezas, una vez ingresaban a la Hermandad abandonaban sus nombres verdaderos y adoptaban uno de fantasía o de combate.

La Hermandad de la Costa

El fin de los bucaneros

La historia de los bucaneros termina con el saqueo a Cartagena de Indias en 1697 y con el ascenso al trono del rey inglés Carlos II. Durante su destierro en la república de Cromwell, el rey Carlos II, realizó una actitud amistosa y cordial con la corte de España y al producirse el cese de hostilidades entre ambas naciones se aceptó iniciar negociaciones para que en 1670 se realizara un tratado de paz con España y aunque los

bucaneros perdieron la protección oficial fue muy difícil eliminarlos de raíz y más aún ser arrojados de la isla tortuga, por lo que se refugiaron en Port Royal en Jamaica y cuando las disposiciones de Carlos II, les prohibió usar sus instalaciones se fueron a New Providence en las islas Bahamas donde el gobernador Robert Clarke les presto su protección, lo que les permitía liquidar sus robos en las colonias inglesas de Norteamérica.



El filibusterismo causo grandes estragos en las colonias españolas, donde fueron saqueadas 18 ciudades, 4 poblaciones y medio centenar de aldeas y cerca de un millar de buques fueron capturados por ellos en más de 40 años, pero también sufrieron pérdidas los ingleses y hasta lograron retrasar los proyectos españoles en Jamaica y Las Antillas

Los gobiernos de Inglaterra y Francia fueron privando de garantías, bases y otorgándoles amnistías, fueron logrando poner fin a las actividades de los bucaneros y la guerra de Sucesión puso fin a la unidad de la Hermandad de la Costa al convertir a enemigos a los que hasta entonces estaban unidos en el fin común de combatir a España.

De este modo se logró extinguir la organización de la Hermandad de la Costa y solo quedaron los recuerdos buenos y malos de sus diversas correrías.



ESTA HISTORIA CONTINÚA EN LA PRÓXIMA EDICIÓN

DESEMBARCO DE LAS TROPAS CONGRESISTAS EN QUINTERO 20 de Agosto de 1891



**Hno. Roberto SEA HORSE Monardes
Nao Quintero**

En las últimas horas del día Miércoles 19 de Agosto de 1891, recalca la flota conformada por 14 naves al mando del Capitán de Navío don Jorge Montt Álvarez, quién venía a bordo del Acorazado Cochrane como nave insignia de la flota Constitucionalista o Revolucionaria, provenientes del puerto de Iquique, fondean a la cuadra entre la Puntilla Sanfuentes y Punta Horcón, a la espera de dar la orden de inicio del Desembarco de las Tropas en la Bahía de Quintero, número de soldados que ascendía a 10.000 aproximadamente.

Origen del Conflicto

Por la situación política que estaba viviendo el país a la sazón, que no es esta la ocasión de contar; sino que de una forma muy breve. Tanto el Congreso como el Presidente José Manuel Balmaceda se negaron a ceder en sus posturas políticas; de manera tal que el 1 de Enero de 1891, Balmaceda tomó la decisión y estableció por decreto, la prórroga del Presupuesto de la Nación con la misma cifra del año 1890, ya que el Congreso se lo había negado, y que había pedido éste para el año 1891. Esta acción condujo a la crisis institucional y quiebre de las relaciones entre el poder ejecutivo y legislativo, por lo que el Congreso declara al Presidente de la República "fuera de la Ley", ante lo cual, Balmaceda ordena la "clausura" del Congreso conformando con ello una clara dictadura del poder del país; asumiendo con ello todo el poder público necesario para la administración y gobierno del Estado de Chile, manteniendo el orden interno del país.

Movimiento Parlamentario

Ante la situación del cese de las actividades del Congreso por parte del Presidente Balmaceda, el Presidente de la Cámara de Diputados don Ramón Barros Luco se reúne con el Presidente del Senado don Álvaro Covarrubias Ortuzar para plantear el

derrocamiento del gobierno, esto, por la fuerza militar, y que para ello era necesario conversar con el Cuerpo de Generales y Almirantes.

Don Álvaro Covarrubias no acepta tal situación y renuncia a su cargo parlamentario, asumiendo el Vicepresidente del Senado don Waldo Silva Algue, quién acepta y apoya la idea propuesta por Ramón Barros Luco.

En la misma línea, se dirigen al Cuerpo de Generales del Ejército de Chile, idea revolucionaria que es rechazada y renuncian a sus cargos; de igual forma lo hace el Cuerpo de Almirantes de la Armada de Chile, argumentando que no podrían luchar contra sus propios hermanos chilenos y compañeros de lucha triunfantes en la Guerra del Pacífico.

El Ejército de Chile se compromete a defender la Constitución Política de Chile y a la institución del Presidente de la República, respaldando al Presidente Balmaceda. La Armada de Chile apoya a los Congresistas, y con un escaso número de oficiales y naves a Balmaceda.



En la Armada de Chile asume el mando el oficial de más alto rango, el Capitán de Navío don Jorge Montt Álvarez, Gobernador Marítimo de Valparaíso.

Sublevación de la Armada

El Congreso confió al Capitán de Navío Jorge Montt Álvarez el día de 6 de Enero de 1891 para defender la "constitución y las leyes". Para que el movimiento de la Armada no fuera considerado como un simple pronunciamiento, la Armada exigió la presencia a bordo de la Escuadra del Vicepresidente del Senado y del Presidente de la Cámara de Diputados, Señores Silva y Barros Luco. El 7 de Enero la Escuadra se subleva, contando con los acorazados Cochrane y Blanco Encalada; el

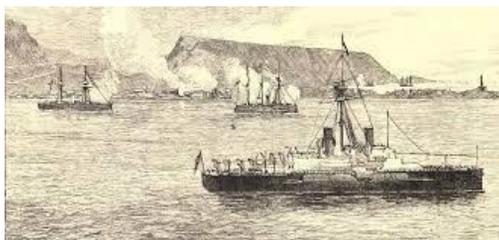
crucero Esmeralda; la corbeta O'Higgins y la cañonera Magallanes.

Campaña al Norte

Con la mayoría del ejército en obediencia al Presidente Balmaceda, la Escuadra se dirigió al norte, hacia el puerto de Iquique; para tomar la rica zona salitrera, que sería la "caja de fondos" de la revolución, y donde se reclutarían soldados para formar el ejército revolucionario para combatir las fuerzas del gobierno, estos serían mineros, civiles, trabajadores del salitre.



Balmaceda reprimió por las armas algunas huelgas que se generaron producto de la carestía provocada por el bloqueo de la Escuadra; los dueños de las salitreras no miraban con muy buenos ojos a la política comercial de Balmaceda, ni el régimen dictatorial impuesto por este, después de conocer el alzamiento.



El 19 de Enero de 1891 se desarrolla el Combate de la Aduana de Iquique, la situación crítica de las tropas revolucionarias cambió con la captura de Iquique a cargo del Capitán Merino Jarpa, quién al mando de 40 marinos logró rechazar el ataque de las fuerzas balmacedistas. Dueños de Iquique y con la simpatía de los trabajadores de las salitreras.

El ejército congresista como se hacían llamar a las tropas que defendían al Congreso Nacional, incrementan su ejército y vencieron a las tropas

"enemigas" al mando del General Eulogio Robles, siendo asesinado sin piedad por la soldadesca revolucionaria estando herido y bajo el amparo de la Cruz Roja.

Junta Revolucionaria de Iquique

Con la conquista del norte de Chile por las tropas congresistas, el 12 de Abril de 1891 se organizó la Junta de Gobierno Revolucionaria, compuesta por el Capitán de Navío Jorge Montt Álvarez, que actuaría como Presidente; Waldo Silva Vicepresidente del Senado y Ramón Barros Luco Presidente de la Cámara de Diputados, actuarían como Vocales; Junta que tendría la labor de la Presidencia de la República.



Don Enrique Valdés sería el Secretario. Contaría con la asesoría de 4 Ministros: Interior y Obras Públicas que se reservó para don Manuel Antonio Matta Goyenechea; Relaciones Exteriores y Justicia, Cultura e Instrucción a cargo de don Isidoro Errázuriz; Hacienda a cargo de don Joaquín Walker Martínez; Guerra y Marina a cargo del Coronel Adolfo Holey. Junto con el decreto de la formación de la Junta de Gobierno, se dio a conocer el Acta de "Deposición" del Presidente Balmaceda. Documento ignorado por la mayoría de los congresistas. Sus agentes en el extranjero, financistas y banqueros Augusto Matte y Agustín Edwards Ross lograron la compra de armas de guerra, de las más modernas para el ejército congresista a Estados Unidos.

Campaña al Sur

El ejército revolucionario recibió armamentos de último modelo, principalmente británico y bajo la

dirección del Teniente Coronel Emilio Körner (Prusiano), quién fuera contratado por el Presidente Balmaceda en 1890 para que viniera a instruir al ejército de Chile. Se logró agrupar a 10.000 hombres reclutados en el norte y otros llegados de distintas partes del país, los oficiales fueron improvisados entre los jóvenes llegados recientemente desde el sur en forma oculta. La Junta de Gobierno tenía en su poder a las zonas más ricas del país y el apoyo de la Armada de Chile. Terminada la organización de las fuerzas, la Junta determinó iniciar la Campaña al Sur. Balmaceda había logrado reunir 32.000 hombres para rechazar cualquier intento de desembarco.



Emilio Körner y Estado Mayor

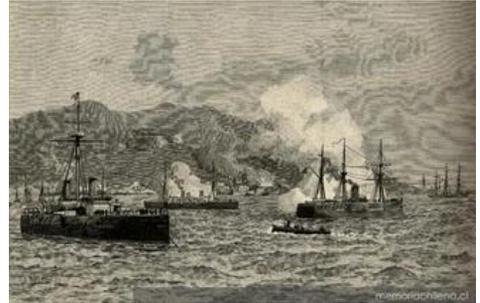
Pero dividió sus fuerzas geográficamente (se negó a agrupar sus fuerzas). Como Comandante en Jefe del Ejército de Chile era el General Orozimbo Barboza y del Ejército Revolucionario el Coronel Estanislao del Canto.

El objetivo de la Junta Revolucionaria era derrocar al Presidente Balmaceda antes que llegaran los blindados recientemente comprados, el Presidente Federico Errázuriz Zañartu y el Presidente Aníbal Pinto Garmendia, los que hubieran equiparado las fuerzas navales congresistas y constitucionalistas.

El alto mando de las fuerzas revolucionarias tomó la decisión de navegar hasta la Bahía de Quintero para realizar el desembarco de las tropas. Mientras navegaban se les hacía prácticas de tiro en las cubiertas de los buques a los soldados inexpertos que vestían uniforme blanco con una cinta roja en su brazo izquierdo. Cargaron los cañones Krups y 1000 caballos para el transporte de ametralladoras, municiones y material de logístico.

Zarparon desde Iquique el acorazado Cochrane, como buque insignia, transportando al Capitán de Navío Jorge

Montt, al Vicepresidente del Senado Waldo Silva y Ramón Barros Luco (Vocales de la Junta de Gobierno); más el Maipo, Amazonas, Trumao, Abtao, Magallanes, Esmeralda, Cachapoal, Copiapó, Matías Cousiño, Bío Bío y el histórico Monitor Huascar.



Desembarco de las Tropas Congressistas en Quintero

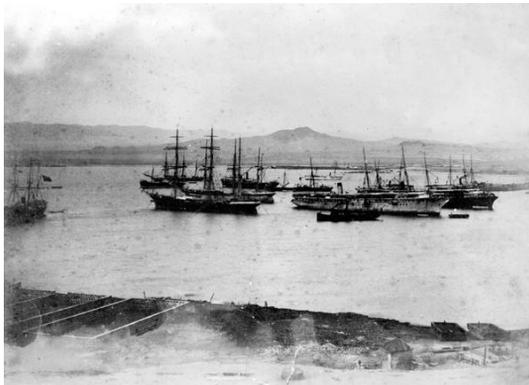
En las últimas horas del día Miércoles 19 de Agosto de 1891, recalcan en las proximidades de la Puntilla Sanfuentes y Punta Horcón los 14 barcos que componían la Escuadra Congressista.

El Comandante Jorge Montt ordena al amanecer del 20 de Agosto que dos chalupas recorran el borde costero, una desde Punta Liles (Cueva del Pirata) y la otra por Punta Ventanilla (Ventanas) para inspeccionar si es que habría alguna bomba de superficie en el mar, ambas chalupas se encontraron en las cercanías de las Rocas Blancas de Loncura (mitad de la Playa La Herradura), se desembarcaron y avisaron a los pescadores artesanales y a la gente del pequeño poblado que izaran una bandera blanca en sus hogares y que no salieran de ellas, advirtiéndolos del desembarco que se iba a producir.

El primer buque que ingresa a la bahía es la Abtao, para señalar la zona de ingreso, y a partir de las 06.00 am se dio comienzo al desembarco en la zona del actual cabezo de la pista aérea.

Dentro de la estrategia estaba también la posibilidad que el desembarco se produjera en la boca del río Aconcagua en Concón, cosa que el General Alcérreca así lo estimó, por eso puso las fuerzas en parte de los cerros de Concón y la zona de Torquemada.

Por informaciones de inteligencia, el Presidente Balmaceda avisó a Alcérrecga que el desembarco sería en la Bahía de Quintero.



El Comandante Jorge Montt envía a la corbeta O'Higgins y al crucero Esmeralda hasta las cercanías de la desembocadura del río Aconcagua a bombardear las tropas y vigilar la presencia de alguna nave balmacedista que procediera desde Valparaíso.

El bombardeo fue tan efectivo que las fuerzas se replegaron. El desembarco en Quintero duró hasta las 23.00 hrs. del día Jueves 20 de Agosto.

A medida que iban desembarcando, se dirigían hacia Concón por el sector de Valle Alegre hasta Colmo, hacia el sector del vado Verdejo (actual ubicación del Puente).

Al mando del Coronel Körner, 1000 soldados con carabinas se fueron por la playa de Ritoque a caballo. Estos animales como las mulas las lanzaban al agua desde los barcos que la transportaban y soldados en las chalupas las iban arreando hasta la playa donde la apertrechaban.

El jefe del desembarco fue el Comandante Arturo Fernández Vial. El Teniente Luis Gómez Carreño estaba a cargo de las ametralladoras. Y una de ellas, Hotchild de 180 mm la tenía a cargo un joven guardiamarina llamado Luis Langlois Vidal, oficial que el año 1922 con el grado de vicealmirante era Comandante en Jefe de la Armada de Chile y vino a negociar los terrenos para la base de la hidroaviación con la familia Cousiño.

El cerro Mauco en su cima fue ocupado por una patrulla de soldados observadores y señales, tanto para el bombardeo de Concón, desembarco y traslado de las tropas desde Quintero a Colmo vía terrestre.



Batalla de Concón, 21 de Agosto de 1891

Una vez que llegaban las tropas desde Quintero, intentaban cruzar el río Aconcagua, eran fuertemente atacados por los balmacedistas, sumándose el caudal del río que trae en invierno, mientras la corbeta O'Higgins y el crucero Esmeralda en las proximidades de la desembocadura del río Aconcagua abrían fuego a las tropas comandadas por los generales Barboza y Alcérrecga, produciendo el desbande de ellas y a las 16.00 hrs. las tropas gobiernistas huían en desbandadas hacia Viña del Mar, Quilpué y Quillota.



De los 7000 hombres gobiernistas quedaron en el campo de batalla 2200 entre muertos y heridos, 2000 prisioneros y otros tantos que se pasaron a las tropas revolucionarias. Cayeron en poder de los revolucionarios toda la artillería, municiones y miles de fusiles.

Las tropas congresistas tuvieron 400 soldados muertos, 600 heridos y 122 desaparecidos, que corresponden a los muertos y ahogados en el cruce del río Aconcagua.

Batalla de Placilla, 28 de Agosto de 1891

Después de unos lluviosos días, el 28 de Agosto a la 07.00 hrs. se dio inicio al ataque contra las posiciones balmacedistas, que habían ocupado las alturas que dominan el Valle de Peñuelas en el sector de Placilla.



Las vacilaciones de los jefes del ejército constitucionalista, hicieron retirar las tropas, para reforzar Quillota y por otro lado a establecer una barrera defensiva a las alturas de Placilla, para impedir el avance y paso de las tropas congresistas hacia Santiago.

El ejército del Congreso envió fuerzas a Quilpué para operar sobre Limache. Con otras fuerzas cortó la línea férrea en el Puente Las Cucharas, entre Quilpué y Viña del Mar. Al mismo tiempo varios regimientos balmacedistas se pasaron al bando de las tropas congresistas. Los balmacedistas contaban con 9500 hombres y 40 cañones y abundantes municiones. Las tropas congresistas contaban con 11.000 hombres, abundante artillería y municiones.

Esta Batalla fue la más sangrienta de la Guerra Civil de 1891, en la cual murieron más de 5000 hombres de ambos bandos y miles de heridos. Murieron heroicos jefes, oficiales, soldados que se habían distinguido en la Guerra del Pacífico por su heroísmo y valentía, asimismo como destacados personajes de la vida pública nacional.

En esta batalla muere el Comandante en Jefe del Ejército General Orozimbo Barboza en trágicas circunstancias, como así también el General Alcérreca. Con esta derrota de las tropas presidencialistas, las puertas de Santiago quedaron abiertas para las tropas congresistas, con lo que el Presidente Balmaceda demite a su gobierno y entrega el mando de la nación el 29 de Agosto de 1891 al General Manuel Baquedano.

Suicidio del Presidente Balmaceda

Con la derrota de Placilla, el Presidente José Manuel Balmaceda Fernández, entrega el mando al general Manuel Baquedano para que mantuviera el orden de Santiago por posibles reacciones de la victoria congresista. Envío a su familia a la embajada de Estados Unidos y él se asila en la legación Argentina. Después de 3 días de mandato del general Baquedano confió el poder en el Comité Revolucionario y se retiró a su domicilio. Balmaceda pensó en entregarse a la Junta de Gobierno pero creyó que se le torturaría para después fusilarlo. Incluso tuvo la posibilidad de escaparse al extranjero. Los días pasaban y quería terminar su mandato que culminaba el 18 de Septiembre; escribió varias cartas y su Testamento político, al amanecer del 19 de Septiembre de 1891, se suicida, eran las 08.00 hrs.

Capitán de Navío Jorge Montt Álvarez

Fue ascendido a Vicealmirante y presentado como único candidato a la Presidencia de la República de Chile, siendo elegido unánimemente por el Congreso Nacional.

Gobernó por un período de 5 años (1891.1896), en el cual trató de reconciliar a los chilenos, dictando varias leyes de amnistía que permitieron a muchos marinos y militares, que habían combativo en las fuerzas balmacedistas, poder reincorporarse al Ejército y a la Armada de Chile.

Roberto Monardes Fierro, Investigador Autodidacta

Bibliografía consultada:

Armada.cl/armada/tradición-e-historia

Academia historia militar.cl/academia/batalla-de-placilla

Es.wikipedia.org/wiki/batalladeconcón

ANECDOTARIO DEL MAR AUSTRAL



Hno. Francisco ESCAFANDRA Vergara
Rol 905
Nao Coquimbo La Serena

Habiendo navegado y buceado, con distintos equipos y embarcaciones diversas, se me ocurrió relatar en forma de cuentos, algunos relatos vividos, o escuchados en setenta años de actividad marinera, a insinuación de colegas, parientes y amigos.

He seleccionado solo algunos, tratando de omitir nombres que pudieran afectar a alguien, o a algún lugar o Institución, que a veces no interpretan en buena forma nuestras intenciones.

LOS CAYMANES

El Canal de Panamá lucía espectacular, con su desfile de buques de todos tipos, desde enormes mercantes a pequeños veleros. Nada hacía presagiar algún problema, pero la hélice del yate empezó a reclamar, en el peor lugar, porque en situaciones así no se hacen problemas y tranquilamente te echan a un lado y arréglatelas como puedas.



Nos detuvimos mientras llenaban las esclusas, con un enorme buque pegado a los talones y otro parecido por delante. Pocas veces nos habíamos visto tan pequeños e indefensos.

A la desesperada, le dije a mi compañero, que aprovechara la detención y colocándose la máscara le echara un vistazo a la hélice, para determinar si podíamos seguir así hasta Balboa.



Apenas ubicado mi amigo en la popa, tratando de ver en la turbia agua verde, el estado de la transmisión, el práctico asignado llegó corriendo, saltando de embarcación en embarcación, para decirme en forma destemplada: Saque ese hombre del agua, lo antes posible!

Calma , le repliqué, es un buzo calificado, no hay problema!

Como que no capitán, Ud. cree que a los caymanes le va a importar la calificación de su buzo!

Hasta el día de hoy, hace ya diez años, mi colega me cobra sentimientos por la bromita.

A REMOLQUE

En una pequeña caleta del Sur, con uno de mis colegas del Instituto, habíamos realizados un par de cursos de perfeccionamiento a los sacrificados pescadores del lugar.

Nos tocaba regresar, pero nuestro anfitrión Don Helio, nos rogó que permaneciéramos en su casa un día más para que lo acompañáramos a probar su nueva embarcación.

Habíamos sido tan bien atendidos, que no tuvimos problema en acceder, con el compromiso, que al día siguiente, nos llevara al pequeño puerto cercano, para tomar la locomoción de regreso.

Así sucedió y en el muelle nos despedimos afectuosamente del pescador, que no se resistió a compartir un rato con unos amigos que encontró en la puerta del bar cercano.

Pasaron las horas, según nos contaron tiempo después, y este señor, harto caramboleado por los

tragos, se subió a su flamante bote y se las echó cruzando el río hacia su caleta.

Pero los cálculos no anduvieron muy bien y no más había zarpado, cuando producto de un resbalón, se encontró en el agua, atinando desesperadamente a agarrarse del cabo de amarre de popa, con la embarcación ya navegando, que raudamente lo llevó a remolque, tomando rumbo a la desembocadura y por ende, mar afuera.



Aunque la borrachera se le pasó de inmediato, no pudo recoger el cabo, más aún, apenas se podía agarrar sin soltarse, con el riesgo que de suceder aquello, las pesadas botas de pesca lo dejarían fondeado en el lecho del río.

Pero no había llegado su hora y un colega que venía entrando, observó atónito el espectáculo del bote navegando solo y el botero a remolque, logrando alcanzarlo, parar el motor y rescatar a nuestro amigo, del que cuentan las malas lenguas, dejó por completo el trago.

EL ZORRO

La gente de mar es de por sí supersticiosa y los buzos profesionales son los peores.

Estábamos revisando el cable eléctrico que cruza hacia la Isla Grande, mas bien dicho los cinco cables que cumplían tal función, cuando el contratista se acordó, que en una faena anterior habían encontrado un antiguo buque de paletas, hundido casi al medio del canal, en donde rescataron las campanas que venían de Europa a un convento de la zona.

Generosamente regaló los artefactos de bronce, a quien creyó eran sus destinatarios, que fueron imputados por otros frailes del continente, que

reclamaban lo mismo, lo que provocó una diatriba de proporciones, que tuvo que solucionar el Obispo.

En esa ocasión, encontraron una caja metálica, tipo baúl, muy pero muy pesada y la amarraron convenientemente para rescatarla, aunque el pequeño winche del buquecito de apoyo, quejumbrosamente la iba levantando.

El Jefe comisionó a un buzo denominado el zorro, diciéndole “échale una tanteadita”, de lo que se aprovechó el muchacho, para hacerse el ingenuo y cortó la maniobra, alegando que había entendido “échale una cortadita,” seguramente pensando en el contenido misterioso del baúl y habiendo más que seguro fijado la posición.



Al día siguiente empezó el baile. Se echó a perder el equipo cargador de botellas de aire. Se soltaron las amarras del buque de apoyo y casi se pierde. Se perdió la ubicación y regresaron a su base, bastante lejana, sin haber terminado esa faena extra que les apareció. Al mes el “zorro” se ahogó en los canales sureños.

En la siguiente faena de recorrido de cables, algunos años después, el Jefe ubicó nuevamente el naufragio. En esa ocasión yo lo acompañaba y no pude entender el por qué ninguno de los buzos quería bucear ahí, cuando me contaron de la aventura anterior.

De todas formas no quise dejarlo solo, y con un buceador que no había estado en esa faena, bajamos al pecio. Todo de nuevo. Se perdió la boya que ubicaba el fondeo, se descompuso el cargador de botellas y el motor de la embarcación de apoyo, muy bien mantenido, se negó a funcionar.

Casualidad o qué, no sé, pero perdí todo interés en la faena.

HASTA EL PRÓXIMO NÚMERO!!!
Gracias por difundir.

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 y **exhibir pase de movilidad**
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. En las zonas de desplazamiento de personas se dispondrá de alcohol Gel, para su uso sin discreción.
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

El consumo de alimentos dentro del recinto se hará sujeto a las siguientes normas:

1. Las bebidas y alimentos serán de consumo personal, estando prohibido compartirlos.
2. La vajilla y utensilios de alimentación son de uso personal y no se pueden compartir.

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 ESTAS NORMAS:

- Use su mascarilla siempre
- Porte su pase de movilidad
- Aplique Alcohol gel a sus manos cada vez que manipule algún objeto
- Mantenga distancia mínima de 1 metro con otras personas
- Si siente algún síntoma asociado al COVID19 como fiebre, tos persistente, dolor de garganta, u otra sospecha de contagio, avise de inmediato al encargado de la actividad.