



El Santiaguillo

Nº 261

Enero de 2022

AÑO XXIX

Singladura 2021 - 2022

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

Valerosos y fieros Hermanos:

El Santiaguillo les desea un excelente comienzo de esta nueva vuelta al sol, con buenas navegaciones, excitantes aventuras y abundantes tesoros.

En esta edición recogemos el quehacer de nuestra Nao en el mes de diciembre, su participación en la Ceremonia de Cambio de Mando en la ESTANAVMET, saludos de fin de año, el zafarrancho navideño y otras.

Asimismo pudimos participar en los Zafarranchos de Aniversario de las Naos Quintero y Algarrobo, que cumplieron 53 y 21 años de botadura, respectivamente. Orza por sus capitanes y tripulaciones, deseándoles muchas otras singladuras!!!!

En el reconocimiento a nuestros H. Hermanos Mayores, esta vez traemos la historia del HHM N°1, Kurt "KapBitter" Algelbeck, Viejo Lobo de Mar de la Nao Valparaíso.

En los artículos de los Hermanos, destacamos la historia de la fiebre del loco, del piloto Juan Fernández, del solitario navegante ruso Evgeni Gvozdev y el último capítulo de la serie Piratas en la costa chilena.

Hasta el próximo número. ORZAA!!!!



EL Editor

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



Ceremonia de Cambio de Mando en la Estación Naval Metropolitana.



Arriba, el Zafarrancho del 53° Aniversario de la Nao Quintero. Abajo, el Zafarrancho del 21° Aniversario de la Nao Algarrobo. Orza y viento a un largo a las Naos hermanas!!!



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

SALUDOS DE FIN DE AÑO

HERMANDAD DE LA COSTA NAO SANTIAGO



A los Hermanos, Muchachos, Bichicumas y sus respectivas Familias

Deseo que la Navidad llegue con la esperanza de paz y amor que se necesita para disfrutar de la vida.

Los ideales son como estrellas, que no lograrás tocarlas con tus manos, pero como buen navegante las eliges como tus guías y siguiéndolas llegarás a buen destino.

La Navidad es el momento para agradecer a todos los que, con su fraternidad y participación, han permitido que nuestra Cofradía y en especial nuestra Nao Santiago sigan creciendo.

Cuando suenan las doce campanadas, orzemos pensando tres deseos anhelados y derrochemos alegría y felicidad y no olvidemos recordar a los que han zarpado al Mar de la Eternidad.

Mientras navegan por el océano de la vida, que el viento les brinde un buen navegar; que el amor los salude en cada track y que sus sueños se hagan realidad.

¡Feliz Navidad y un Año Nuevo lleno de éxitos!



Euzkaro
René "Euzkaro" Olhaberry
Capitán Nao Santiago

Saludo de la Capitanía Nacional



A:

*Insignes Capitanes de Nao
Valerosos Oficiales Nacionales, Oficiales Zonales y Oficiales de Servicio
Honorables Hermanos Mayores
Distinguidos Consejeros de los XV
Nobles Hermanos de Chile y el Mundo
Respetadas Cautivas en general
Integrantes de las Tripulaciones Menores*

Botella N° 22 – 2021
Saludo Navideño y de Año Nuevo 2022

Para la Capitanía Nacional de la Hermandad de la Costa de Chile es muy grato, a cada uno de ustedes y sus respectivas familias, enviarles un afectuoso saludo deseándoles una Feliz Navidad, plétórica de paz, amor, armonía, generosidad y gratitud.

Un abrazo de fin de año para todos, acompañado de nuestro apoyo para aquellos que se encuentran con su salud deteriorada y hacemos votos para que, junto a la familia Pirata y amistades, continuemos por la fe y esperanza que saldremos adelante.

Asimismo, anhelamos que el 2022 nos traiga el mayor de los éxitos, continuemos avanzando en nuestro programa de la singladura y tengamos satisfacciones tanto materiales como espirituales que nos permitan seguir navegando a toda la Cofradía con mucha agua bajo la quilla e impulsados por suaves vientos en mares calmos, dirigiendo siempre la proa al norte representado por nuestro OCTÁLOGO, faro y fuente de inspiración para todo Hermano de la Costa.

Con especial afecto y fraternidad,


Salmón

Marcelo "Salmón" Campos Larratín
Escribano Nacional


Chispa

Manuel "Chispa" Urzúa López
Capitán Nacional



A la cuadra de Copiapó, a once días del mes de diciembre del año dos mil veinte y uno.

"Loba de Mar" Annette & "Pulpo" Pablo, desde Anzing, Alemania



FELIZ NAVIDAD 2021



Recordados, aguerridos y valerosos Hermanos!

En estos tiempos no tan fáciles, cuando nuestra libertad de movimiento a menudo se ve restringida, hemos aprendido a centrarnos en las pequeñas cosas. Reuniones, cine, conciertos, visitas a restaurantes, que hemos dábamos por hecho, ahora somos felices cuando es posible.

Feliz Navidad, complaciente reflexión y esperanza para el futuro y un tranquilo navegar en 2022. ¡eso es lo que les deseamos de todo corazón!

Y sobre todo, manténganse saludables

ORZA!

Annette "Loba de Mar" & el "Pulpo" Pablo

A la cuadra de Anzing, el 24 de diciembre de 2021

Saludo del equipo SECOIN y TTP

Bernard AJUT
Couvercelle
Lieutenant
Editor Francés

Héctor NAUTILUS
Andrade
Editor Español

El Equipo SECOIN aqui presente desea a todos los Hermanos de la Costa del mundo solo dicha, amor y salud...
¡¡ Feliz Navidad 2021 !!

THE TORTUGA POST

Hermandad de la Costa

Tony RASCAL
Olmer Editor
Inglés

Giorgio Lo
Stimolo MESCI
Editor Italiano

Mario TBC
Cerpa
SECOIN

Jorge AMÉRICO
Sapiains
Editor WebSite

Jorge Sapiains
ENLABRECHA
Web Master

Jacques Rial
SON EXCELLENCE
DIR. Honorario

Bernard Lefèvre
BRISEGALETS
WM Honorario

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 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 de la Nao Santiago 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.



+56 9 9820 1044



contacto@nauticanaosantiago.cl



<http://www.nauticanaosantiago.cl>



@nauticanaosantiago



@velerismo

NOTICIAS DE LA NAO

Hermanos Destacados del año 2021

Con ocasión del cierre de Año, el Capitán Euzkaro distinguió a los Hermanos Minor GUAITECAS Braniff, Roberto MERCATOR Shultz y Manuel JACK Arancibia, por su destacada participación en las actividades que le fueran encomendadas durante el año 2021, contribuyendo así al engrandecimiento de nuestra Nao. El reconocimiento se materializó en un hermoso testimonio grabado en metal sobre cristal biselado.



Hno. Minor GUAITECAS Braniff



Hno. Roberto MERCATOR Shultz



Hno. Manuel JACK Arancibia



CAMBIO DE MANDO

Estación Naval Metropolitana

El día martes 7 de diciembre, La Estación Naval Metropolitana de la Armada de Chile llevó a efecto la ceremonia militar de cambio mando, en la que el Capitán de Navío Daniel Coca Herrera hizo entrega de la Comandancia al Capitán de Navío Gerard Novion Boisier.

Asistieron como invitados especiales el Capitán de la Nao, hermano René "Euzkaro" Olhaberry, y el Lugarteniente, hermano Cristian "Algarete" Sotomayor.

Cabe destacar que la Nao Santiago fue la única institución civil invitada a dicha ceremonia, la que fue presidida por el Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Contralmirante Fernando Cabrera.



Minuto Marinero: Proyecto Centinela

En el desarrollo del Zafarrancho de fin de año, el Polizón Marcelo Agüero realizó una exposición sobre el Proyecto Centinela, que fue premiado con el puñal por la claridad e interés que concitó el tema entre los hermanos.

Centinela es un proyecto de importancia estratégica para nuestro país. Abarca una extensa área geográfica, entre el Fiordo Iceberg como punto de referencia del límite norte de la región de Magallanes y la ciudad de Puerto Natales, como zona de control marítimo de alta importancia y relevancia. Este vasto territorio cubre alrededor de 8 millones de hectáreas, siendo una zona donde el conocimiento y la actividad científica es aún incipiente.

Este amplio territorio presenta el inconveniente de gestionar un desarrollo económico local entre las dos localidades existentes: Puerto Natales y Puerto Edén.

Si bien existe conexión marítima regular, los tiempos de traslados superan las 32 horas de navegación. Aun así, el sólo hecho de pensar en potenciar puntos intermedios de conexión, actualmente es imposible logísticamente.

Centinela considera la Instalación de cuatro estaciones científicas que permitan habilitar al Estado de Chile, nuevas oportunidades de desarrollo urgentes para promover la comunicación y la soberanía nacional basada en el conocimiento.

Las bases que se proponen habilitar están identificadas en lugares estratégicos.

1. Fiordo Iceberg
2. Seno Falcon
3. Estero Peel
4. Isla Diego de Almagro

El propósito de estos asentamientos es mantener a grupos de científicos, estudiantes y exploradores en cada una de las bases, con el objetivo de desarrollar proyectos de manera continua de interés nacional y regional, con el propósito de asegurar presencia efectiva en zonas remotas aisladas de nuestro archipiélago austral

Establecer cuatro bases científicas, potenciará el desarrollo de nuevas marinas, facilitando conexiones náuticas entre Puerto Natales y Puerto Edén; estas bases se sumarían a las actuales dependencias de CONAF en el Fiordo Iceberg, habilitando espacios que hoy se encuentran inutilizados y fomentando nuevas zonas de interés para la ciencia y el tránsito de naves menores.

La Fundación Prisma Austral, a través de esta iniciativa proponemos contribuir a la generación de conocimiento y a la soberanía efectiva de nuestro territorio como pilares fundamentales de una visión de largo plazo para la zona de los Andes Australes.

Centinela se presenta a la región, como una iniciativa necesaria que sienta las bases para catalizar efectivamente esfuerzos aislados por distintas instituciones científicas de la región y del país, generando una red de cooperación para el conocimiento, favoreciendo el trabajo pluridisciplinario, transparente y colaborativo.



ALEGRÍA EN LAS BANCADAS

Honrando la tradición que nos legaran los Hermanos Fundadores, la Nao Santiago se reúne en Cámara Abierta todos los días miércoles del año, en su guarida de Ministro Carvajal N° 28, caleta de Providencia, desde donde zarpa el bajel a las 20:00 horas. El portalón permanece abierto para recibir a los Hermanos de la Costa, Muchachos y Bichicumas de todo el litoral y de otras latitudes.





Celebración del Pirata Secreto

Como es tradicional al final de cada año, se celebró el intercambio de regalos del Pirata Secreto, donde reinó la alegría y sana camaradería. El Capitán EUZKARO fue el encargado de darle a cada uno su merecido..... regalo. OOOORZAAAAA!!!!









Vivir la fraternidad

Cual premio de shopping center, el muchacho ATALAYA lanzó la sorpresiva invitación a todos los asistentes a la cámara y bucán del 01 de diciembre, día de su cumpleaños, a celebrar el evento en su guarida de la caleta Algarrobo el sábado siguiente. La actividad contó con la fina atención de un piquete de Hermanos de la Nao Algarrobo, que nos agasajó en el Club de Yates y nos invitó a navegar por la bahía. Luego, todos rumbo a la guarida del festejado, quien tiró el bajel por la borda y nos brindó con delicias a la parrilla y pólvoras de todo calibre. Sin dudas, fue una jornada memorable!! Tanto así, que algunos invitados se atrevieron a vaticinar que con dos invitaciones más como esta, seguro que lo enganchaban. OOOORZAAA y muchas gracias, muchacho ATALAYA!!!





Cumpleañeros del mes



Dedicamos un saludo quiebra costilla, pleno de mar, a los hermanos que este mes inician una nueva singladura. En esta ocasión, celebramos a los Hermanos Óscar **RACKHAM** Suárez (16 de enero), Minor **GUAITECAS** Braniff (21 de enero), Ricardo **TURBINA PP** Paredes (21 de enero), Patricio **EL GERMANO** Eberhard (26 de enero) y Roberto **MERCATOR** Shultz (27 de enero). OOORRRZZAAAA!!!!



RACKHAM



GUAITECAS



TURBINA PP



EL GERMANO



MERCATOR

VISITAS A OTRAS NAOS

Zafarrancho 53° Aniversario Nao Quintero

El Hermano Aldo PINGÜINO CAMANCHACA Palma Castillo, en representación de la Nao Santiago, participó en el Zafarrancho del 53° aniversario de la Nao Quintero, que se llevó a efecto en el mes de diciembre en el Club Naval de Valparaíso, portando el saludo del Capitán Euzkaro al Capitán Viejo Lobo de Bar y a su tripulación.



Zafarrancho 21° Aniversario de la Nao Algarrobo

Un piquete de la Nao Santiago, respondiendo a la invitación del Capitán Gruñoncito, participó en el Zafarrancho de celebración del 21° aniversario de la Nao Algarrobo, que se realizó en el Club de Yates de esa caleta, a la que asistieron hermanos de la Naos de Santiago, Valparaíso, Quintero y San Antonio, además de invitados especiales.





HONORABLES HERMANOS MAYORES



Iniciamos una sección destinada a reconocer a nuestros Hermanos Mayores, ese selecto grupo de 7 hermanos activos, acreedores del más alto honor en la Cofradía, que por su trayectoria, cooperación y honorabilidad, representan la sabiduría, la tradición y el ejemplo de los 7 Hermanos Fundadores.

HHM N° 1 Kurt KAPBITTER Angelbeck Kroh Nao Valparaíso



Kurt KapBitter Angelbeck Kroh nació en Valparaíso en 1930. Casado con Doris Peter. Dos hijos, Kurt y Karen, nietos y bisnietos ...muchos.

Desde su estadía en el Colegio Alemán de Valparaíso se interesó por los deportes náuticos, formando parte del equipo de boga del colegio y comenzando a regatear en yates a los 14 años. Conjuntamente con un compañero de colegio decidieron construir en las horas extra programáticas una canoa, con esqueleto de madera y forrada en lona, con la que en la semana, en los días en que no había clases en la tarde, solían navegar, equipando además esta canoa con una pequeña vela.

En Febrero de 1951, en los Primeros Juegos Panamericanos en Buenos Aires, tuvo el privilegio de representar a Chile, como tripulante, siendo Adolfo Hurtado timonel, en la clase Star, obteniendo un honroso tercer lugar (medalla de bronce).

En aquellos años la actividad velera era muy frecuente, habiendo regatas prácticamente cada fin de semana y en uno de éstos, el 1 de febrero de 1952, cuando contaba recién con 21 años y después de una regata, se organizó una cena de camaradería en el restorán Flora Norero del puerto y grande fue su sorpresa al ser informado que en esos instantes se estaba fundando la Nao de Valparaíso de la Hermandad de los Costa, recibiendo en ese acto su insignia con el rol 96, la que mantiene hasta la fecha en recuerdo a ese momento.

Por lo anterior, el Hermano KapBitter es el Hermano más antiguo del mundo, ostentando el Rol N° 96, ya que su fecha de ingreso a la Cofradía es el 2 de Febrero de 1952, fecha de Fundación de la Nao Valparaíso; es también el único fundador con vida de esa nao.

En el mismo mes de febrero de 1952, se efectuó el campeonato de yates Star en Valdivia, en conmemoración del 4to Centenario de la fundación de esa ciudad, viajando la delegación de Valparaíso, junto a sus yates, en la barcaza de la Armada "Aspirante Goycolea". En el viaje a Valdivia la barcaza efectuó una recalada en Talcahuano, con el objeto de embarcar en dicho puerto a los tripulantes y yates de esa delegación.

En 1958 Kurt fue trasladado a Talcahuano, participando activamente en la Nao de esa ciudad, pero manteniéndose enrolado en Valparaíso. Durante los 16 años de estadía en Talcahuano tuvo muchas oportunidades y facilidades de navegar en yates del tipo Wal, ya que en su mayoría pertenecían a Hermanos de esa caleta.

En abril de 1985 en Antofagasta, junto al Hermano El Danés, organizaron un motín, ya que la Nao no navegaba como era lo deseado, y en su calidad de Hermano más antiguo tuvo el privilegio de dirigir esa navegación que fue todo un éxito, ya que la Nao a contar de esa fecha navega con viento en popa.

Entre los años 1986 y 1995 se dedicó al arbitraje de regatas a vela, participando en dicha comisión, entre otros, en tres campeonatos sudamericanos de la clase Laser y un campeonato sudamericano de la clase Optimist.

Hasta hace un par de años (89 años), como Hermano Mayor Número 1 y Hermano Honorario de la Nao Valparaíso trató siempre de participar en las actividades de la Hermandad, a lo largo y ancho del país y en el extranjero. Nunca descuidó su deporte favorito, la vela, pero dejando de participar en competencias y a cambio de esto se dedicó a arbitrar regatas internas de los clubes de yates de Recreo y Quintero, ya que tiene el nombramiento de árbitro de Regatas. Este Arbitraje de Yates comenzó con la Clase Laser entre Algarrobo, Rapel, Valparaíso Quintero y Papudo, 1 vez al año Guayacán, y extraordinariamente una vez en Laguna del Inca en Portillo, invitado por el dueño del Hotel, con alimentación y alojamiento gratis.

En Octubre de 2012 fue invitado por la Mesa de Hamburgo para apadrinar al Hermano TET A CALE alias Konrad Ripmann, actual Vigía Internacional de Alemania, visita que realizó con cautiva Doris.



Cautiva Doris Peter y Hno Kurt



Hno Kurt y Konrad Tet a Cale Ripmann, su ahijado



Hnos. Pablo PULPO Castro, Kurt KAPBITTER Angelbeck, Heinz Speckseite Scheel y Jacques Son Excellence Rial



En Marzo 2011 y durante el Zafarrancho Internacional de los 60 años de la Hermandad de la Costa, el Hermano KapBitter recibió el título de Gentil Hombre de Mar (GHM) de parte del Capitán Nacional Hermano Chiricuto.

Además, hasta la fecha, el Hermano KapBitter hasta la fecha ha recibido las condecoraciones de Eslabón y Estrella de Oro.

Hoy, el Hermano KapBitter continúa participando de las reuniones vía zoom de su nao, vive en un departamento en un piso 19 muy cerca del mar donde lo observa a diario en Viña del Mar y es continuamente visitado por Hermanos de la Costa. Con su esmerada cautiva Doris, pasea a diario por la Avda. Perú, San Martín y otras calles de la ciudad jardín.

Los fines de semana es asediado por sus nietos y biznietos que son muchos y le brindan una gran alegría.

Colaboración de los Hermanos Capitán Leonidas LOBO Valenzuela y Mario TIBURÓN BLANCO Cerpa, de la Nao Valparaíso.

RECORDANDO LA FIEBRE DEL LOCO Y EL ORO VERDE DE CHILOE



**Hno. Laureano EL CORDÉS
Marcelli
Rol 2097
Nao Santiago**

En la primera mitad de la década de los 80 del siglo veinte, se vivió en la región de Chiloé y Aysén un verdadero boom por la extracción de este producto, que alcanzaba grandes precios en los mercados internacionales, lo que provocó la llegada de numerosos pescadores artesanales, de distintas regiones del país.



Conchalepas conchalepas

Durante la llamada “fiebre del loco”, su extracción fue desmedida y sin ningún tipo de control, alcanzando marcas históricas. Se calcula un promedio anual de 1.800 toneladas.

Esta sobre explotación, provocó decretar la veda el año 1985, siendo los únicos autorizados para su extracción, los sindicatos de pescadores agrupados por zonas especiales llamadas “áreas de manejo”, con cuotas en determinados periodos, y tallas mínimas para su extracción.

El pueblo de Maullin se encuentra rodeado por el río del mismo nombre, en la desembocadura donde este se encuentra violentamente con el océano Pacífico, formando la “barra”, siempre tempestuosa, amenazando permanentemente a las débiles embarcaciones.

El Lago Llanquihue desagua por el río, serpenteando por enredaderas y árboles, en un recorrido de cien kilómetros.

Antes de introducirse en el mar, forma un majestuoso estuario de varios kilómetros, con un fondo marino rico en toda clase de mariscos, algas, y una gran variedad de peces.

Las machas (quilquihuenes para los nativos) se extraían en grandes cantidades, en el lugar denominado El Pangal, lugar en que se encuentra el río colisionando con el océano. A ese lugar se le denomina la “barra”, tumba de muchas embarcaciones pequeñas.

Esta playa (El Pangal) tenía y tiene unos cuantos kilómetros de extensión – solamente que ahora sin machas o quilquihuenes- los que extraían fácilmente los mariscadores, profesionales y aficionados.



En aquellos tiempos todavía tenían la oportunidad de desarrollarse y reproducirse.

Seguramente los mariscadores, a quienes el río les entregaba tan generosamente este recurso, pensaron que era inagotable. Hoy día las machas están perdidas en la historia, una historia reciente.

La destrucción, imprevisión y el descuido, la verdad siempre cruel, destruyó una de las fuentes de ingresos más importantes para esta población, por más de 400 años.

Así ocurrió durante el corto periodo con la llamada “fiebre del loco”. Se manejaban grandes cantidades de dinero diaria, superando muchas veces (un día de trabajo) el sueldo mínimo de un trabajador.

Los mejores precios se pagaban por unidad del loco, no estando controlada su extracción y tamaño.

Todos los días los buzos, muy de madrugada se hacían a la mar, cargados de combustibles, con los trajes cuidadosamente revisados y dispuestos, sumergiéndose a 25, 30 o más metros de profundidad, dándose a la tarea de desprender los locos de las rocas, hasta que la embarcación, por el exceso de carga era una amenaza, solo entonces enfilaban proa con dirección a casa.



Desde la rampa se veían las embarcaciones, con sus bodegas repletas del preciado molusco y con sus tripulantes tranquilos sobre cubierta, manejando diestramente la pesada embarcación, hasta atracar en la rampa, siempre atestada de pescadores, compradores y curiosos.

Los compradores, representando a las conserveras, también algunos asiáticos portando grandes maletines atiborrados de billetes, sin temor a los robos; nunca se supo de que a alguien le hayan robado las cuantiosas sumas de dinero que despreocupadamente llevaban consigo. Sin preocuparse, levantaban las tapas de sus maletines, a la vista de todos, como situaciones de normal ocurrencia, apareciendo al fondo de los maletines, los fajos de billetes cuidadosamente ordenados. Todos dispuestos con camiones y camionetas que, con sus puertas abiertas, recibían las grandes cantidades de locos, entregadas por hábiles contadores que, despreocupadamente esperan el acuerdo que se transaba en pocos minutos, siendo cancelados inmediatamente.

EL reparto del dinero se hacía en forma inmediata y concluida la gratificante distribución, cada uno se dirigía a sus domicilios.

Las pequeñas embarcaciones, que poco antes estaban con el peso de dos o tres toneladas de locos, siendo arrebatada su carga, emergían a la

superficie, levantándose en toda su hermosura (embarcaciones construidas por expertos carpinteros de ribera, especializados).

De muchos lugares del país, se hicieron presentes embarcaciones de pescadores artesanales, equipadas, y muchos de ellos, acompañados de sus familias. Se instalaban a orillas del río, con carpas primero, para ir construyendo ligeras piezas de madera, formando hileras de casas en una larga extensión de terreno, en ambas riveras del río, en los sectores de Pangal, hasta el pueblo de Quenuir, asentándose definitivamente y constituyéndose como poblados o caletas. Changue y Amortajado quedaron establecidas con solidas construcciones de madera, negocios y alumbrado.

Los primeros años no tenían luz eléctrica, se alumbraban con lámparas, velas y con la abundante leña que recogían de una plantación de pinos. Mantenían el fuego encendido toda la noche, para combatir el frío, en medio de temporales e intensas lluvias invernales.

Con el transcurso de los acontecimientos y el tiempo, no solamente trabajadores del mar llegaron a instalarse en las playas, también vendedores de todo tipo de productos al más puro estilo de la frontera de fines del siglo diecinueve, como Angol, Nueva Imperial, Nacimiento, etc.

En las riveras de las playas, donde se levantaban por centenares estas chozas, pasan a convertirse en la actualidad en pequeñas calles que embellecen, en perfecta armonía con las pintorescas casas bien equipadas. Sus pobladores organizados en comités, juntas de vecinos etc.



Prontamente comienza a languidecer la fiebre del loco.

Centenares de embarcaciones vuelven proa en dirección al Pacífico y a sus playas de origen ,con sus tripulaciones rebosantes de billetes, celosamente acumulados durante la extracción, para no volver.

La fiebre del loco había terminado y las embarcaciones de la comuna, con sus tripulantes, volvían a su habitual existencia, meciéndose al vaivén de las suaves olas, con remembranzas de una historia corta, cruel e irreal.

Solamente en Maullín, fueron centenares las embarcaciones de todo tipo que desafiaron la furiosa” barra”, para salir mar afuera en busca del preciado molusco y, frente a las hermosas playas de Quillagua, lanzaban sus anclas y se daban a la tarea de la extracción. Otros centenares de embarcaciones de Calbuco y de toda la isla de Chiloé, se concentran en ubicaciones precisas, donde se acumulaba el producto. Efímera fue la riqueza del loco, pero este bello mar, inteligente y dádivo cuando quiere serlo, bello océano, les tiende una mano, una vez más.

Toda la plataforma marina del río era una enorme masa compacta de pelillo o “Lamilla” (como le denominaban los lugareños) que cubría, como una gruesa alfombra el piso, que con su eterno subir y bajar de la marea cada seis horas, como las largas cabelleras de una mujer que se extienden con el largo ulular del viento. Así ocurría con este hermoso pelillo, lleno de vida en el fondo marino y refugio paradisiaco de gran variedad de peces y crustáceos, donde anidaban y se reproducían numerosamente, confiando ellos mismos, en la continuidad de la especie.



En las playas de ambas riveras del río, se amontonaba la lamilla que el oleaje lanzaba a sus orillas, en tanta cantidad, que los campesinos las

recogían en carretas, para abonar sus siembras de papas. Personas del pueblo igualmente llegaban en carretillas, para enriquecer las tierras de sus huertos, porque otra utilidad no tenía para los lugareños. Así se vio en los campos y en el interior de los huertos, esperando ser depositados en los surcos, donde descansaban las semillas, para formar un nuevo ciclo de desarrollo.

Los pescadores, ya sin el loco y las machas y choros prácticamente agotados, se dedicaban a rastrear el río extrayendo almejas, choros, piures, de todos los tamaños, haciéndose más crítico el exterminio de algunos mariscos. Así transcurría el tiempo, con remembranzas de un pasado esplendoroso, que solo fue un sueño de pocos años.

Extrañados los pescadores y buzos locales que a diario se agolpaban en los muelles y rampas, observan a personajes desconocidos, de ojos oblicuos y pequeños, que caminan con distinguidos nacionales, también desconocidos y se marchan tan sigilosamente como habían llegado.

Pocos días pasaron para que a los sorprendidos pescadores les comienzan a llegar rumores del interés de laboratorios japoneses para la adquisición y compra de todo el pelillo (alga marina) que se extraiga en la región. Se inicia el mercado de la lamilla, aparecen comerciantes conocidos de los buzos y son portadores de la más esplendorosa noticia. “cabros, salgan con sus lanchas adentro del río y saquen toda la lamilla que encuentren, vienen los japoneses para comprarnos toda la que saquemos”.

De esa manera, se inicia repentinamente el mercado del producto que fuera el más despreciado por los habitantes de la zona, y que solamente se extraía para los fines que ya se mencionaron.

Se inicia la llamada “fiebre del oro verde” Los trabajadores del mar nuevamente se entusiasman.

Los ahora algueros, llenan sus bidones de combustible para alimentar los motores de sus embarcaciones , para “hacerse a la mar”, pero ahora, se suman también los campesinos, comerciantes, empleados, cesantes, dueñas de casa, también los niños que en el pelillo ven una extraordinaria fuente de ingresos. Se preparan las embarcaciones, hasta las más pequeñas, acondicionando todo lo que flotara, ya que la extracción es muy fácil y en el mismo río.

Los pequeños talleres metalúrgicos se encargan de la fabricación de “arañas” (ganchos de fierro redondo curvadas hacia arriba, que se sujetaban en una vara de aproximadamente tres metros) para rastrear el fondo marino y levantaban enormes cantidades de pelillo que dificultosamente vaciaban en sus embarcaciones.



El flujo de dinero que había desaparecido, hace su entrada en gloria y majestad a Maullin, Carelmapu, La Pasada, Quenuir iij de qué manera!! en cantidades que solo fueron conocidas durante la fiebre del loco.

Muchas embarcaciones de otras regiones, que emigraron después de la fiebre del loco, regresan y se dan a la extracción del preciado pelillo. Embarcaciones que abandonaron el lugar para nunca volver, se alistan con las máximas capacidades, para participar de la bonanza del pelillo.

Llegan los compradores o distribuidores en vehículos, con los mismos maletines que otrora, el reciente pasado, durante el delirio del loco. Y los camiones se van cargados a los grandes galpones de almacenaje, que perduran hasta hoy.

Como todo tiene finalmente su término, el efímero pelillo no podía ser la excepción y prontamente

comienza a declinar la extracción, porque el fondo marino ya no lo tenía, por haber sido rastrillado en toda su extensión. También comienzan a disminuir los pedidos, bajan los precios. Todavía continúa siendo una importante fuente de ingresos, para una parte de la importante población de la pequeña ciudad.

Posteriormente, concesiones, agrupaciones en forma de cooperativas, los antiguos pecadores artesanales, continuaron con el cultivo de la especie y “poblaron” el río con el pelillo o lamilla, cerrando sus concesiones con “estacas” de un tipo de árbol, de madera muy duro y de larga duración que es la “luma” muy apetecida también para la calefacción de los hogares por las intensas calorías y duración.



Así, en este hermoso estuario, que es una maravilla de la naturaleza, comienzan a emerger, sobre la superficie del agua, decenas de miles de estacas, encasillando cada una de ellas a las cooperativas. Talaron también por miles los árboles, del cada vez más escaso bosque nativo.

Manos de pescadoras se acercan a la mar, es una tradición, es una opción y también una elección, en cuanto más, uno de los diversos trabajos, dentro de los que se realizan diariamente en tierra y mar.

La mujer mariscadora, alguera y pescadora, tiene un rol fundamental por su relevancia social, en el sistema de alimentación de la familia pescadora, en esta tierra y, en general, en toda la comunidad costera del mundo. (Antropóloga Susana Cárcamo Rojas)

Así muere definitivamente la extracción del pelillo y, hoy día se ven, a lo lejos, algunas algueras, sacando algunos kilos para entregar a los escasos compradores.

EVGENI GVOZDEV EL SOLITARIO NAVEGANTE RUSO



Hno. Jaime CHILOTE II Barrientos
Rol 2295
Capitán Nao Ancud

Un mensaje del Hermano TOBITA en un chat de whatsapp, en el que compartía información sobre un solitario navegante que dio la vuelta al mundo en una pequeña embarcación, trajo a mi memoria la visita de este mismo navegante a la ciudad de Antofagasta, donde fue recibido por el club de yates local y la Nao Antofagasta de la Hermandad de la Costa.



La información disponible en internet relata la increíble historia de Evgeni Gvozdev, un jubilado pobre que, en un balcón de su vivienda, en el Cáucaso, construyó un yate de 3,7 m de largo, con el que navegó alrededor de la Tierra. Sin radio, GPS, piloto automático ni motor



La pequeña embarcación (solo 10 cm más larga que el legendario Acrohc Australis de Serge Testa) fue nombrada Said, en honor al jefe del gobierno local que financió el nuevo viaje.

El yate está hecho de fibra de vidrio, plástico y madera y sus especificaciones son las siguientes:

Longitud mayor: 3,7 m
Anchura máxima: 1,46 m
Precipitación: 0,85 m
Altura sobre la cabeza en el medio del barco: 0,55 m
Capacidad de carga: 700 kg.
Peso de un pseudo plomo: 110 kg.
Desplazamiento completo: 1,1 toneladas
Max. superficie de navegación: 5,9 m²
Independiente en stock (para 1 persona): 4 meses.



El 17 de mayo de 1999, una pequeña nave de 3,7 metros salió de Makhachkala hacia Astrakhan, desde donde la llevaron a Novorossiysk en camión.



Gvozdev comenzó su segundo viaje mundial en 1999, en el Mar Caspio, luego fue al Mar Negro y al Mar Mediterráneo, y luego navegó a través del Océano Atlántico hasta el Estrecho de Magallanes .

Said fue el velero más pequeño que cruzó el Estrecho de Magallanes .

A pesar de las tormentas que hicieron que Said se refugiara primero en el Zonguldak turco y luego en Chanakkala, superó el Estrecho del Mar Negro a principios de agosto.

Pero además la climatología favoreció al viajero valiente: la travesía por el Peloponeso con vientos pasantes duró sólo 17 días y tras una navegación relativamente tranquila por el Mediterráneo occidental, con breves pero agradables escalas en puertos italianos y españoles, entró en Gibraltar el 5 de noviembre.

Aquí Evgeni Aleksandrovich pasó dos semanas en inspección, reparación y pintando su Said. Navegantes ingleses le hicieron un valioso regalo: un navegador GPS compacto, el que en su primer viaje alrededor del mundo no podría ni siquiera haberlo soñado.

Esto fue seguido por un viaje de tres semanas a las Islas Canarias. Evgeny Alexandrovich conoció el comienzo del nuevo milenio en medio del océano.

En Salvador, y luego en Río de Janeiro, Gvozdev pasó aproximadamente un mes y medio preparándose para navegar hacia el extremo sur del continente americano. Es cierto que no iba a rodear el Cabo de Hornos, pero la intención de pasar el Estrecho de Magallanes parecía ser una apuesta por una verdadera hazaña.

Siguiendo el ejemplo de Joshua Slocum, el Capitán Evgeni decidió hacerlo a vela, pero, una vez más la generosidad de los marineros, esta vez argentinos, asombrados por la determinación del navegante solitario, le obsequiaron un motor bisagra de 3 CV .



El nuevo año 2001 llegó discretamente. El 21 de enero, Gvozdev ingresó al insidioso estrecho entre el continente y la Tierra del Fuego, y recién a fines de febrero llegó al Océano Pacífico, ocupando tanto tiempo como el propio Fernando de Magallanes -38 días- a superar esta dificultad. camino sinuoso!

Por cierto, durante 30 días Evgeni Alexandrovich ya estaba desesperado por abrirse camino a través del estrecho, pero el mismo viento que devolvía al Said al Océano Atlántico, de repente se transformó en una autoestopista.

Habiendo dejado atrás el severo Estrecho de Magallanes, Gvozdev se ha trasladado al norte a lo largo de la costa de Chile. Este viaje, con numerosas escalas laterales, duró 4,5 meses.

En Antofagasta estuvo un largo tiempo, fondeado en el Club de Yates de la ciudad.



Fue invitado por la Nao Antofagasta a participar del Zafarrancho de homenaje a las Glorias Navales.



En su tercer viaje, a bordo del Getan II, Evgeni da las últimas coordenadas de su anclaje: 41 ° 38 ' , 18 N 12 ° 24' 56E. El cuerpo sin vida de este valiente y solitario navegante, fue hallado el 10 de diciembre de 2008.

(<https://itboat.com/en/articles/5538-people-and-boats-eugene-gvozdev-and-his-lena-said-and-getan>)

LOS PIRATAS EN LA COSTA CHILENA

Parte final



**Hno. José Luis ARCHITEUTHIS
Brito Montero
Nao San Antonio**

NUEVAMENTE LOS INGLESES

A fines del Siglo XVII, específicamente en febrero de 1669, aparecen de nuevo los ingleses en los mares de Chile.

La flota mandada por John Narborougt, siguió la ruta inglesa inaugurada por Drake y utilizada por otros de la misma nacionalidad; no sube hasta el cabo de Hornos, sino que pasa al Pacífico, a través del Estrecho de Magallanes.

Fondeaba en Puerto Deseado (Actual Patagonia Argentina) y tomaba posesión de aquellas tierras en nombre del Rey de Inglaterra, adueñándose así, en plena paz, de un puerto que entonces pertenecía a la Gobernación de Chile.

Su viaje es muy importante porque registra el encuentro con algunos nativos (Kaweskar) en la isla Elizabeth y Port Famine. Para los geógrafos tiene especial significación porque levantó una de las primeras buenas cartas del estrecho.



El 14 de diciembre llegaba a Valdivia, mas, juzgando sus fuerzas insuficientes para el ataque, resolvió regresar de inmediato a Inglaterra.

OTROS PIRATAS

El 22 de enero de 1681, estando los bucaneros, ahora comandados por John Watling, descansando desprevenidos en la isla, recibieron la presencia repentina y en son de ataque de una flotilla de barcos mercantes armados de artillería, despachados desde Valparaíso por el gobernador Don Juan Henríquez, al mando de su sobrino Antonio de Córdoba Lazo de La Vega. Francisco Encina comenta acerca de este suceso que un jefe experto y audaz habría podido apoderarse de la nave filibustera, casi sin combatir: pero el jefe español carecía de competencia naval y, en vez de acometer con decisión, dio tiempo a los bucaneros para llegar a su nave. Watling no tenía probabilidades de éxito en combate tan desigual, rehuyó hábilmente el encuentro y se dio a la fuga.



Estos bucaneros continuaron sus incursiones en la costa de Chile y Perú. Fracasaron en un asalto a Arica, pero obtuvieron mucho botín en las costas peruanas y por fin en 1682, volvieron a las Antillas, vía Cabo de Hornos.

No acaba aquí la historia de piratas que buscaron refrigerio en aquella isla. Después de abandonarla sus primeros pobladores, quedaron en ella plantas cultivadas de origen europeo, cabras y cerdos cimarrones, lo cual, junto al apio silvestre y otras plantas autóctonas, hacían placentera y regalada la vida de cuantos allí arribaban.

JHON COOK

Es el filibustero John Cook, quien llega al Océano Pacífico en 1684 y como buen inglés, busca embocar en el estrecho de Magallanes, y al no conseguirlo, toma el derrotero del cabo de Hornos inaugurado por los holandeses y utilizado

principalmente por ellos. Pusieron proa a Juan Fernández desde donde incursionaron en las costas de Chile. Posteriormente Cook se instaló en las Galápagos, donde construyó bodegas y levantó una carta de ese Archipiélago hasta ahora válida. John Cook, falleció en medio de esta empresa en el año 1685, sucediéndole Edward Davis quien continuó sus correrías contra los españoles hasta 1688.

En 1685 el pirata Swan es rechazado en Valdivia. Lo mismo ocurre con Knight en la Serena donde desembarca con una carga de caballería.

El 14 de septiembre de 1686, el filibustero inglés Davis con las tres naves que le quedaban de su flamante escuadra, se dirigió a Chile con el ánimo de repetir el saqueo de la Serena. Los habitantes de esta ciudad, desde el incendio de Sharp, solo pensaban en abandonarla. El Gobernador con medidas violentas, obligó a los serenenses a armarse y resistir, de tal modo que la intentona de uno de los secuaces de Davis. El capitán Knight degeneró en completa derrota en Tongoy. Reunidos los piratas en Juan Fernández, decidió Davis atacar de nuevo la Serena. Desembarcó en Coquimbo y avanzó hasta la ciudad esquivando trincheras y obstáculos.

Una vez dentro de la Serena sus valientes pobladores le hicieron tal fuego, que le obligaron a encerrarse en el convento de Santo Domingo, del que solo pudo huir, no obstante, la superioridad de sus fuerzas después de treinta horas de combate. Pero logra escapar y reembarcarse, dejando en el campo a once de los suyos y muchos heridos. El escarmiento de Davis movió a su seguidor, Juan Strong, a cambiar la actitud de pirata por la de contrabandista pacífico.

Derrotado por una flota de esta nación, huyó hacia el oeste por el océano Pacífico, y se ha dicho que durante este viaje habría descubierto la isla de Pascua.

Davis habló de haber divisado a 500 leguas del continente americano, en la latitud de Copiapó, una isla arenosa y con altas montañas. Este vago espejismo marino dio lugar a una leyenda geográfica; la "Tierra de Davis" que buscaron infructuosamente los navegantes en los siglos siguientes.

Por fin, se ha terminado creyendo que esas tierras avistadas por Davis corresponden a la isla de Pascua. Así lo sostienen, entre otros, el padre Sebastián Englert.

En septiembre de 1690 Strong, a consecuencia de los tratados celebrados entre Inglaterra y España, esta última expidió una real cédula dirigida al virrey del Perú el 30 de septiembre de 1689, y otra al gobernador de Chile, en las cuales se ordenaba tratar humana y benignamente y dar víveres y auxilio a los navíos ingleses que entraran a puertos americanos a causa de temporales u otros accidentes.

Los mercaderes ingleses vieron en ello una oportunidad de establecer relaciones comerciales con las colonias españolas. Para este efecto, en 1689 armaron un buque al mando del capitán John Strong y lo cargaron de mercaderías.

El cronista Carballo y Goyeneche, dice al respecto: No sé con qué designio entró al mar del Sur, por el estrecho de Magallanes una nave de Inglaterra, mandada por el capitán John Strong. Y valiéndose de aquellos tratados entró en el puerto de Coquimbo, y pidió víveres al corregidor de la ciudad de La Serena. Consultado el gobernador, éste discutió el caso con otras autoridades y ordenó se le diesen víveres para quince días y que, con rehenes de una y otra parte, pasase a Valparaíso a mostrar sus pasaportes. Cumplido este trámite, se le dio lo que pedía y, dice Carballo y Goyeneche; "Dado Strong a la vela, siguió su vieja, que ignoramos".

La incógnita se develó en 1803, cuando James Burney publicó su "Chronological history of the discoveries in the South sea or Pacific Ocean", en la cual da a luz el viaje de Strong basándose en un manuscrito que se conservaba en el Museo Británico.

Strong se dirigió a la isla de Juan Fernández. Allí encontró unos marineros que Davis había dejado abandonados unos seis años antes.

WILLIAM DAMPIER



En 1703, llegaba al Océano Pacífico por el Cabo de Hornos una expedición al mando del famoso navegante y filibustero William Dampier, en contra de las posesiones españolas en América, debido a que los ingleses se sintieron afectados en sus intereses por ciertos privilegios comerciales en América, otorgados por Felipe V a los franceses.

Éste había formado parte de la expedición del filibustero Sharp en 1680 y conocía, por lo tanto, la isla de Juan Fernández, y a ella se dirigió inmediatamente después de cruzar el cabo de Hornos. En uno de los barcos de la escuadrilla de Dampier el “Cinq Ports” capitaneado por Thomas Stradling, venía como contramaestre el marinero escocés Alexander Selkirk. A causa de una violenta disputa con su capitán, Selkirk pidió ser dejado en la isla con su equipaje, un arma de fuego, una libra de pólvora, un hacha, útiles de cocina, tabaco y libros. Y allí quedó cuando Stradling zarpó en octubre de 1704.

Desde ahí Dampier atacó puertos peruanos, sin mayor éxito, y luego volvió a Inglaterra dando la vuelta al globo y pasando por Asia donde ya había estado antes.

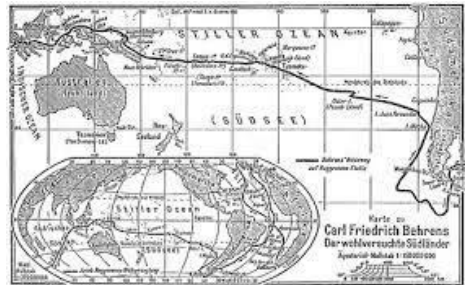
En 1708 Por la ruta del Cabo de Hornos, entra en el Pacífico, otra flota que merodeo las costas de Chile y fue la comandada por Woodes Rogers, acompañado del célebre bucanero Guillermo Dampier, quien venía como piloto, y se dirigieron directamente a Juan Fernández a reparar las naves, a refrescar la tripulación etc.. Juan Fernández estaba pasando a ser un punto de recalada obligado durante este tiempo, para todos aquellos barcos que no podían entrar a puertos españoles.

31 de Enero de 1709 Anclan en la bahía de Cumberland los barcos “Duke” y “Dúchese” y al bajar a tierra, sus hombres descubren con gran sorpresa la presencia en ella de Alejandro Selkirk, natural de

Largo, condado de Five, en Escocia, quien había sido abandonado allí cuatro años antes por uno de los barcos de la expedición dirigida en esa oportunidad por el propio Dampier.

Noviembre de 1719, la expedición corsaria inglesa al mando de George Shelvocke y John Clipperton entra al Pacífico y aparece en las costas Chilenas, toca las costas de Chacao, y es rechazado en Concepción. Como era costumbre, se dirigen a reponerse de sus fatigas a la isla de Juan Fernández. El barco de Shelvocke encalla y se destruye en los roqueros a causa de una tempestad, viéndose obligados los tripulantes a construir prácticamente de nuevo la embarcación con restos del naufragio y maderas de la isla. Todas estas vicisitudes no impiden a Shelvocke decir en la relación de su viaje que todo el ambiente de la isla era “Perfectly romantic”

En 1721 El almirante holandés Jacobo Roggeween pasa en su viaje de exploración y comercio por la isla de Juan Fernández. Este navegante incorpora meses más tarde a la geografía la isla de Pascua, al descubrirla el 5 de abril de 1.722.



El 18 de septiembre de 1740, zarpó de Portsmouth el corsario Jorge Anson, las peripecias de su escuadra, fueron muchas, fuerte en cinco naves, con 232 cañones y dos barcos auxiliares, y más de dos mil hombres que lo tripulaban. En el estrecho de Le Maire una furiosa tempestad lo dispersó. Dos navíos regresaron a Río y los cinco restantes pudieron entrar en el Pacífico, más a costa de su parcial destrucción. La “Wager” encalló en la isla “Guayeneco” y los sobrevivientes se sublevaron, consiguiendo llegar a Chiloé y regresaron con sus compañeros después de enormes vicisitudes.

El estado de los cuatro barcos restantes era lamentable. Solo del “Centurión”, buque insignia de la escuadra, se arrojaron 43 cadáveres al mar, víctimas del escorbuto. En tales condiciones no se sintió capaz de atacar Valdivia que era su primer objetivo, y se dirigió a Juan Fernández con sus desmantelados navíos. La paradisíaca isla les proporcionó a los corsarios los elementos que en breve les permitieron reponer fuerzas y barcos.



A poco, Anson logró capturar la nave “ Nuestra Señora del Monte Carmelo ”, que traía a Chile un valioso cargamento, y enseguida al “ Aranzazu ”, con mucho metálico.

El temor o la conveniencia hicieron que Anson no saqueara, ninguna ciudad chilena. Pero su crucero puso de manifiesto lo vulnerable, más que de la Capitanía General, del propio Virreinato ante amenazas de tal envergadura.

GEORGE ANSON

Felipe V de España, de acuerdo al tratado de 1713, había concedido a Inglaterra el privilegio de introducir esclavos en las colonias hispanas y de enviar anualmente a la feria de Portobelo un barco de 500 toneladas con artículos europeos. En consecuencia, se establecieron, en Cartagena, Panamá, Veracruz, Buenos Aires y otros lugares, comisionados ingleses que estudiaron el mercado, lo cual condujo a los comerciantes a tener una información fiel de las necesidades allí existentes.

Se estableció un tráfico ilícito, un contrabando de grandes proporciones. El soborno se hizo general y los inspectores de aduana se enriquecían mientras el comercio español se arruinaba. Se señala que la industria inglesa se había adaptado de tal manera a las necesidades del mercado sudamericano que se atrevían a producir rústicos ponchos y estribos de madera para mercados locales.

Felipe V, ante los reclamos de sus súbditos, ordenó entorpecer este comercio abusivo mediante guardacostas que operaban principalmente en el litoral de Venezuela, Colombia y Panamá. Las reclamaciones y quejas de Inglaterra a quien dolía perder las granjerías otorgadas llegaron al punto de exigir una indemnización de noventa y cinco mil libras. Felipe V habría aceptado pagarlas. Pero finalmente este impasse condujo a la guerra entre los dos países, declarada en 1739.



Esta guerra tiene la importancia de ser la primera en la historia del mundo donde los mares de todo el orbe sirven de escenario para operaciones navales.

De parte de Inglaterra, el esquema era el siguiente: el almirante Vernon atacaría la costa oriental del Darién; el capitán Anson daría la vuelta alrededor del cabo de Hornos, se apoderaría de Valdivia, atacaría Callao y la costa occidental del Darién, dirigiéndose luego a Filipinas donde se encontraría con el capitán Cornwall quien debería llegar allí vía Cabo de Buena Esperanza. El plan no se cumplió enteramente porque la expedición de Cornwall no se llevó a efecto.

Anson partió de Inglaterra con siete naves en septiembre de 1740. el gobierno español se hallaba informado de los planes ingleses y envió una escuadra al mando del teniente General de marina José Alfonso Pizarro con la misión de interceptar a la escuadra de Anson. Los ingleses, perseguidos muy de cerca por la escuadra de Pizarro, lograron escabullirse y adelantarse, llegando al estrecho de Le Maire, a comienzos de marzo.

Frente al Cabo de Hornos una tormenta dispersó a la escuadra, finalmente se reunieron faltando dos que regresaron al Brasil. Pero después de doblar el Cabo de Hornos siguieron tres meses de tempestades, y los barcos se separaron otra vez.

En cuanto a la escuadra española, partió de Buenos Aires apresuradamente siguiendo muy de cerca de Anson. Intentó Pizarro atravesar por el estrecho de Magallanes para salirle al paso en el Pacífico.

Pero fue cogido por las mismas tormentas que habían azotado a la flota inglesa. Perdió uno de sus mejores barcos y muchos hombres, viéndose obligado a retornar a Buenos Aires.

El capitán Anson con su nave insignia, el "Centurión", arribó el primero y solo, a la isla de Juan Fernández, el 9 de junio de 1741, escaso de agua, con toda la tripulación enferma de escorbuto, y sólo diez hombres aptos para turnarse en la guardia. Días más tarde apareció el "Trial" con sólo su capitán, el teniente y tres hombres aptos para el servicio. Un tercer barco el "Gloucester", apareció el 21 de junio, con su gente en tal mal estado que demoró 15 días en que entrara a la bahía de Cumberland. El 15 de agosto, llegó el "Anna Pink", barco donde iban las provisiones, con toda su tripulación en buen estado. Este había conseguido refugiarse y permanecer un tiempo en la isla Inchémó (45°-49'/74°-58') situada en la bahía hoy llamada Anna Pink en su recuerdo, al noroeste de la península de Taitao. Esta bahía es hoy bastante conocido por que allí desemboca el canal Pulluche, ruta seguida por los barcos en el viaje de ida o de vuelta a Punta Arenas a través de los canales occidentales de la Patagonia.

Por otro lado, otra nave de esta escuadra, la "Wagner", separada de la flota y perdida en medio de horribles tempestades, naufragó chocando con las rocas de una isla del archipiélago Guayaneco, al sur del golfo de Penas, ente los paralelos 47 y 48. De este suceso se han conservado cuatro relaciones de gran importancia para la antropología Chono, kaweskar y Huilliche.

John Byron, abuelo del célebre poeta, guardiamarina en la "Wager" escribió una de ellas donde narra los sufrimientos padecidos en el golfo de Penas junto a sus compañeros.

También es importante la personalidad del compañero de Byron, Alexander Campbell, otro guardiamarina, que escribió "Adventures of the crew of the "Wager", wrecked on a desolate island on the South Sea", publicado en Londres en 1.747. Campbell se hizo católico, casó en Chile con una dama chilena y dio origen a una respetable familia que hasta hoy lleva su apellido. Llegó a ser en Chile Teniente Coronel de Infantería y corregidor del partido de Chillán.

Las otras narraciones sobre este acontecimiento fueron escritas por John Bulkeley y John Cummins, y por Isaac Morris. Pero volvamos ahora a George Anson a quien hemos dejado reparándose en Juan Fernández.

Entretanto Anson, aunque la tripulación había recuperado la salud y se había reparado los barcos con las maderas de la isla, no se sentía capaz, por haber perdido muchos hombres y barcos en la empresa, de ir de frente al encuentro con los españoles.

Anson zarpó de Juan Fernández a mediados de Septiembre y se dirigió al norte; en su espíritu dominaba la inquietud, y la estrategia a adoptar no sería la de un comandante de una flota de guerra, sino la de un simple corsario.

Anson llegó hasta las costas de México. De allí cruzó el Pacífico en dirección a Macao. En la ruta se apoderó del galeón español portador del tesoro de las Filipinas a México. Encina apunta que el cargamento consistía en 1.314.000 pesos fuertes y 35.000 onzas de plata. Anson estuvo un tiempo en China durante este viaje y retornó a Inglaterra circunvalando el globo, donde llegó cargado de botín y de gloria, tres años y nueve meses después de su partida.

Bibliografía utilizada:

- Anónimo. 1969. Francis Drake, Colección Strong, Librería Editorial Argos, Barcelona: 20 páginas.
- Anónimo. 1969. Los abandonados en una isla desierta, Barbanegra, Colección Strong. Librería Editorial Argos, Barcelona.
- Donoso, Sebastián. 2012. Piratas en Galápagos (1680 – 1720), Ecuador: 268 páginas.
- Le Dantec, Francisco. 2003. Crónicas del Viejo Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso: 370 páginas

EL PILOTO JUAN FERNÁNDEZ



Patricio MILLALOBO Reyes
Muchacho
Nao Algarrobo

Luego del descubrimiento de América por Cristóforo Colombo en el año 1452, gran cantidad de peninsulares deciden financiar expediciones a este continente y es así como surgen navegantes dispuestos a conocer el “nuevo mundo”.

Como era muy riesgoso el desplazamiento por el Estrecho de Magallanes, ya que habían ocurrido muchos naufragios, es que parte de los navegantes, preferían navegar por el océano Atlántico ingresar al Mar Caribe cruzar a pie por Nicaragua o Panamá y continuar al sur por el océano Pacífico.

Entre los que vienen, Vasco Núñez de Balboa, Martín Fernández de Enciso, Juan Bautista Pastene, Pedro de Gamboa y nuestro piloto Juan Fernández. Este piloto Juan Fernández aparece mencionado en numerosos documentos de navegación entre el Puerto del Callao y el Puerto de Valparaíso, incluso lo encontramos en un viaje de exploración de Francisco Villagra en 1560.

La navegación desde el Callao hasta Valparaíso demoraba entre 5 y 8 meses dependiendo de la época del año.



Recordemos que los vientos predominantes son de sur a norte y que además iban en contra de la corriente de Humboldt, corriente que aún no se conocía.

La corriente de Humboldt fue descrita por el naturalista Alexander von Humboldt en su libro Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente recién en 1807.

La corriente de Humboldt es una de las corrientes de aguas frías más importantes del mundo. La velocidad de ella es de 30 km por día aproximadamente.

Debemos decir también que venían en contra del viento, contra la corriente, que nada sabían de ella, menos de su velocidad, estamos hablando de los años 1560 y 1574. Lo que si les llamaba la atención que el viaje desde Valparaíso al Callao duraba a lo sumo un mes, los vientos les eran favorables.

En esos años las velas eran cuadradas y se desconocían todos los principios aerodinámicos que hoy permiten viajar a vela en contra del viento.

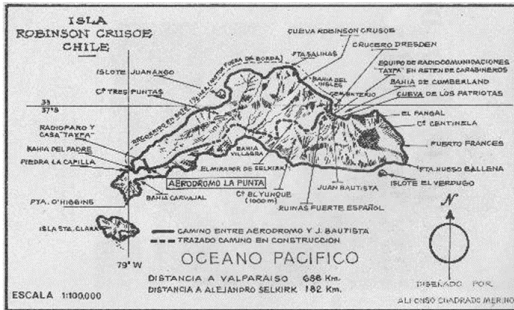


La navegación era fundamental ya que por este medio se trasladaban autoridades, súbditos, se comunicaban las resoluciones de la corona, se enviaban víveres, armamento, contingente militar y los tributos que pagaban los súbditos a la corona española.

Es así que le encargan un nuevo viaje de Callao a Valparaíso a nuestro conocido Juan Fernández, quien se prepara para una larga travesía de a lo menos cinco meses, para lo cual había que llevar víveres, agua, la carga que era el origen del viaje y las nuevas destinaciones y resoluciones del Virrey del Perú.

Al zarpar el 27 de octubre de 1574 al mando del navío Nuestra Señora de los Remedios, recuerda una conversación de taberna donde marinos experimentados hablaban sobre los vientos que existían más allá de las 100 millas náuticas de la costa, decide internarse 100 a 150 millas y enfilar al sur.

Encuentra vientos que lo lanzan a gran velocidad, en su travesía descubre dos islas a las que llama San Félix y San Ambrosio, más al sur encuentra las islas de Mas Tierra y Más Afuera a la que llama Santa Cecilia, hoy denominada Archipiélago Juan Fernández en honor a su descubridor, llegando aparentemente cerca de Concepción.



Desde aquí corrige el rumbo y se dirige a Valparaíso donde se presenta a las autoridades portuarias el 30 de noviembre de 1574. Había demorado alrededor de 30 días.

Todo estaba bien, la carga se entrega completa según el manifiesto de carga, se entregan los documentos, desembarca la tripulación quienes festejaban lo poco que se habían demorado.

Existe el rumor que aparece un miembro del Santo Oficio e indica que esto es obra del demonio o a lo menos brujería, nadie se ha demorado en la vida menos de cinco meses.

Es llamado a explicar a las autoridades en Lima el secreto de su ruta y que vientos había aprovechado.

Algunos sostenían que, en vez de premiarlo por haber encontrado una ruta rápida, debe ser apresado. Debe responder a la inquisición y de ser culpable A LA HOGUERA.

Gracias a que su interrogador entendía de navegación, el caso se aclara, otro navegante realiza un viaje similar demorándose esta vez 23 días, Juan Fernández es premiado y las islas pasan a llamarse Archipiélago Juan Fernández.

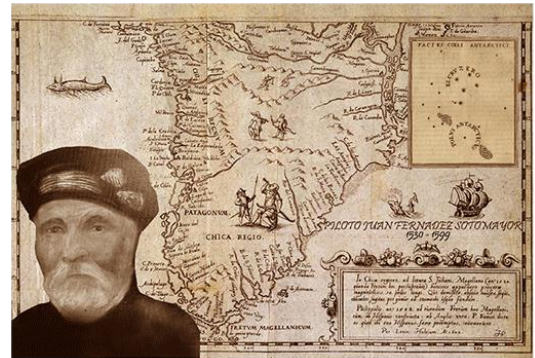


Al poco tiempo Juan Fernández descubre Nueva Zelandia, en el año 1576, y probablemente Australia.

No hay acuerdo donde y cuando nació ya que en esa misma época coexistían varios Juan Fernández que eran navegantes, sabemos que se casó en Quillota con Francisca de Soria a los 55 años, se conserva su Acta de Matrimonio, muere en 1599 dejando un hijo llamado Diego Fernández Soria.

Lamentablemente su testamento está desaparecido, su mujer decía que en el aseguraba en ese documento tener 69 años.

Antes de morir el Virrey del Perú le otorga el título de "Piloto Mayor de Mar del Sur" en mérito a sus descubrimientos y servicios prestados al Reino.



UN VIAJE AL RESCATE DE LA MEMORIA, 2021 Desde Juan Fernández a Valparaíso



Hno. Roberto SEA HORSE Monardes
Condestable
Nao Quintero

Tras las huellas de la memoria marinera, se envuelve en los sueños y avatares que lo llevan a realizar una aventurera travesía por la mar salina y ventosa, navegando millas y millas, impulsados por la fuerza de Eolo; cortando el agua con la proa ansiosa de partir las olas espumosas, como hace 99 años atrás lo hiciesen antiguos pescadores artesanales isleños.

LA HISTORIA INSPIRADORA

Corría el 19 de Agosto de 1922, pescadores de la Isla Juan Fernández como es su costumbre zarpar a las faenas de pesca en busca de los frutos del mar, todos propulsados por el viento y a remos. Solo había unas pocas embarcaciones mayores que funcionaban a vapor (balleneros), los que repartían a las naves menores por diferentes lugares de la isla, y luego los pasaban a buscar. Uno de ellos era el Bote N° 4, tripulado por don Juan Celedón y don Manuel Chamorro, quienes estaban pescando al lado sur este de Robinson Crusoe, “pillando” bacalao y otros peces.

En medio de esa faena de pesca los “agarra” un cambio de viento y se larga un temporal de viento muy fuerte, un sur este, bastante fuerte; el que los “sacó” del lugar, estuvieron intentando navegar hacia Robinson Crusoe casi por un día y medio. Trataron de meterle vela y remo y no pudieron tomar el rumbo hacia la isla, a pesar de su gran experiencia de hombres de mar.

Como veían que se alejaban cada vez más, tomaron la decisión de navegar hacia el este, es decir, hacia el continente; de alguna manera iban a tocar tierra. Para ello calcularon los días de navegación y tenían a bordo un poco de víveres, un bidón de agua dulce y pescados.

Dentro del bote hicieron uso de su brasero para cocinar sus alimentos. Luego de 7 días de navegación avistan el faro de Valparaíso.

Llegando al Puerto fueron reconocidos por un marino de la Armada de Chile que había prestado sus servicios en la Capitanía de Puerto de Juan Fernández, él reconoce el bote ballenero, que tiene doble proa, modelo que hasta la actualidad se usa en la isla. Los pescadores artesanales llegaron sanos y salvos al continente. Como en ese tiempo no había comunicación con la isla, la familia y amigos los dieron por desaparecidos. Luego de tres meses toman un barco que los lleva a la isla, para la gran sorpresa de su familia, al verlos llegar.



Manuel Chamorro y Juan Celedón entrando a Valparaíso
(1922)

GERMÁN RECABARREN, UN QUIJOTE MODERNO

Es un fernandeziano de tomo y lomo, descendiente de antiguos colonos que llegaron a hacer patria a esas hermosas tierras, generosas y ricas en historia de patriotas, corsarios y piratas. Profesional que decidió quedarse en la isla para apoyar en su desarrollo.

Es un buzo experimentado, propietario de la empresa de turismo submarino “Mare Nostrum”. Participó en el equipo de rescate del siniestrado avión CASA 212 de la Fach, accidente ocurrido el 2 de Septiembre del 2011, donde perdieron la vida sus amigos Felipe Camiroaga y Felipe Cubillos.

TSUNAMI DEL 27 DE FEBRERO DEL 2010

El Tsunami, lo encontró guitarreando junto a su hijo que lleva su mismo nombre, de 19 años a la sazón, quién volvía al otro día al continente. Dice que no sintió nada, ni un temblor, que sólo se dio cuenta que pasaba algo cuando una persona gritó que venía una ola gigante. Salió del lugar y miró al mar y vio como una negra y alta ola se acercaba. Con su hijo corrieron, pero el mar los alcanzó. Lo que vino para él fue silencio, en su cabeza claro, porque alrededor todos gritaban, incluido el mar. Se golpeó la cabeza, se desmayó y se despertó en la bahía. Cuando pudo salir entre los escombros flotando, tenía todo el cuerpo lleno de heridas, hoy cicatrices y se quebró el tabique nasal. En su recuperación lo ayudó su perra Yuma. Logró subirse a un bote, y rescató a 10 personas que se encontraban sobre los techos y casas flotando. Su hijo sobrevivió. Su sobrino conocido como “El Puntito” no corrió la misma suerte.

EL SUEÑO Y LA PUESTA EN VALOR DE LAS ISLAS

La importancia de poner en valor estos maravillosos parajes terrestres y subacuáticos que posee esa lejana posesión chilena, cuando la isla vivía la indiferencia del Chile continental y el turismo llevaba dos décadas a la baja. Quería hacer algo que les recordara a los continentales y a los propios isleños la importancia de la cultura fernandeziana.

Entonces, se acordó de esa antigua historia que se les contaba a todos los niños de la isla y que fue titulada por los diarios de la época como “La aventura extraordinaria de dos pescadores”. Ocurrida hace 99 años atrás, referido a los pescadores artesanales Celedón y Chamorro. La idea de rehacer esta travesía comenzó a rondarle en su cabeza.



EL PROYECTO: “UN VIAJE AL RESCATE DE LA MEMORIA”

“Comencé a pensar en hacer este viaje el año 2009. Ahí hablé con mucha gente, todos me dijeron que estaba loco. Pasó el tiempo y vino el Tsunami y todo se detuvo, había que reconstruir”.



El año 2011 comenzó nuevamente a pensar en concretar esta vez la travesía, hizo varios contactos. Pero de nuevo se vuelve a truncar el proyecto, ocurre el fatal accidente del avión CASA 212 de la Fach. Tras reponerse de esa tragedia, la idea volvió con más fuerza, por una razón poderosa. Días después del accidente del CASA, pasó otro accidente a la Fach, un Cabo murió en la losa del aeródromo Juan Fernández. Entonces, dice Germán, se comenzó a escuchar a algunas personas en TV e internet que hablaban de la isla maldita. Continúa Germán – “Por eso me dio rabia y debía concretar el viaje para rescatar el hito histórico del Bote N° 4 de 1922, pero también para entregar el mensaje de que somos un pueblo ejemplo de resiliencia, que ante tanto embate igual nos paramos, que somos valientes. Que tenemos una belleza única en el mundo, que somos más que un Tsunami y que el accidente del CASA 212, ya no queremos más tristezas para nuestra isla”.

LA CONSTRUCCIÓN DEL BOTE “VICTORIA N°4”

Este guerrero buzo, involucró a todo el pueblo isleño en este desafío. Partiendo por el último Carpintero de Ribera que hace estos botes de madera, estos botes ayudaron a cimentar la cultura pesquera de Juan Fernández, en la actualidad están siendo desplazados por los de fibra de vidrio, desgraciadamente la modernidad ha obligado a que este bote maravilloso hidrodinámicamente perfecto, pase al olvido. Por eso, al proyecto lo denominé “Viaje al Rescate de la Memoria”. Porque la idea era hacer la travesía con el último carpintero y el último bote que se hubiera construido, emulando lo mismo que se hizo con los pescadores artesanales Celedón y Chamorro.

MANOS A LA OBRA

Partieron con el Carpintero de Ribera y algunos vecinos a cortar dos Cipreses de 9.0 metros app., estuvieron tres semanas en el bosque, jóvenes, viejos, hombres y mujeres; todos trabajando para sacar adelante esta embarcación perfecta. Entonces, dejaron secar la madera por tres meses. El día 4 de Octubre comenzó la construcción de la embarcación que llevará el nombre de "Victoria N° 4".



LA TRIPULACIÓN

La conformaron 4 tripulantes, liderados por el Capitán Germán Recabarren; Eduardo Paredes, que era el Navegante experto, el que la guiaría. Antonio González, nieto, y Felipe Paredes, tataranieta de los dos pescadores artesanales que realizaron la travesía accidental en 1922.



Recabarren es buzo, Antonio González y Eduardo Paredes son pescadores artesanales y Felipe Paredes, a la época, recién electo Alcalde de Juan Fernández (2012).

La Travesía

El "Victoria N° 4" zarpa a las 12.00 hrs. del día Domingo 4 de Noviembre del 2012 desde la Bahía Cumberland, Juan Fernández. "En el comienzo de la travesía, levantamos la vela mayor y el foque, enfilandó el rumbo al 075°. La velocidad desplazada es de 3 nudos.

Nos alejamos de la Bahía Cumberland. Seis botes isleños nos acompañan las primeras 3 millas. Previo a este zarpe.



El pueblo nos despide con muestras de cariño, afecto, regalos, hasta huevos duros y manzanas verdes, donados por la Sra. Olga Chamorro, única hija de don Manuel Chamorro, quién une así sentimentalmente la experiencia de estas dos travesías, después de 90 años, la Sra. Olga fallece al año siguiente. Soy Germán Recabarren, el Capitán del "Victoria N° 4", y esta es mi Bitácora".

14.00 Hrs.: "Lanzamos el primer spot, una señal que envía nuestra posición exacta a quienes monitorean y apoyan nuestra aventura, la Armada de Chile".



16.00 Hrs.: "Se corta la driza que mantiene el gafo o percha de la vela mayor. Felipe Paredes, el más joven, debe subir para intentar reemplazar la cuerda. Después de 15 minutos de intentos fallidos, se toma la decisión de soltar los obenques, bajar el mástil, con la antena HF acoplada, lo que complica aún más la situación. La tripulación está nerviosa, todos esperamos que esto no sea un mal presagio de lo que nos tocará en los siguientes 5 o 6 días. Más adelante el viento va a arrear más fuerte y en dirección contraria al mar de fondo del sur oeste. Logramos reemplazar y volver a elevar el mástil. Una vez asegurado en la carlinga y atrincados los obenques seguimos la navegación, con un claro sentimiento de que tomamos la decisión correcta en el tiempo preciso. Tenemos fe de que salvaremos juntos lo que venga".

Germán llevó consigo la fotografía de su sobrino “El Puntito”, Joaquín Ortiz (Q.E.P.D.), víctima del tsunami, como protección y compañía.



Jueves 8 de Noviembre

08.00 Hrs.: “El viento arrecia del noreste desde las 15.30 hrs. con intensidad de 25 nudos y 3.5 metros de altura de olas. Es el viento que no queríamos encontrar. Estamos empapados, el mar entra en cada momento que puede, se cuela dentro de nuestra pequeña pero resistente embarcación. Avanzamos a casi 10 nudos, tomamos nuevamente rizo, para bajar la velocidad.



Llegaremos según el navegador a las 23.45 hrs. a Laguna Verde, pero la Autoridad Marítima nos ordenó seguir hasta Quintay, pero hay un viento que no nos permite avanzar a la orilla.

A las 21.45 hrs. oscurece y no hay como salvar la situación. Es complejo, ya estamos muy cerca de tierra, finalmente mi hijo, que se subió a media tarde para filmarnos, me dice: ¡¡Papá, allá está Algarrobo!!, Felipe llama a sus amigos y yo casi empapado, con la vela trabajando lo menos posible, avanzamos a 10 nudos, luchando para evitar que se cucharee; todos al mismo tiempo de un lado para otro. Nervios. Sí y mucho, lo mismo me confesó Pancho, al ver una hinchada gigante que nos perseguía por popa y en la oscuridad de la noche elevó su imponente presencia haciéndonos ver y sentir absolutamente pequeños y frágiles.

Sufrimos, más yo, que llevo ahora también a mi hijo a bordo. Sobrevivimos a las olas del Tsunami juntos, y saldremos de esta también. El viento amaina, al fin llegamos a Algarrobo, finalmente hicimos “Un Viaje al Rescate de la Memoria”



Zarpe desde Algarrobo

El día Sábado 10 de Noviembre del 2012 a las 16.30 hrs. el Bote Victoria N° 4 zarpa desde Algarrobo hacia Valparaíso.

El viento corría muy fuerte ese día. Entraron al primer puerto de la República, velas arriba. Escoltados por otras embarcaciones y en medio de los aplausos de las personas que lo estaban esperando, muchos de ellos isleños.



La felicidad brillaba en el rostro de Germán Recabarren junto a su valerosa tripulación por el logro cometido, tras 6 días de navegación; viaje tan añorado y el orgullo de revivir la hazaña que hicieron esos pescadores artesanales hace 90 años atrás.

Es el preludio de las cosas buenas que comenzarán a pasar a ese bello archipiélago, que fuese descubierto por ese valiente navegante Cartageno el 22 de Noviembre de 1574, del cual lleva su nombre, Juan Fernández.

HERMANDAD DE LA COSTA DE CHILE

Nuestra Cofradía es una organización muy especial que está constituida por un grupo de hombres que tienen como aspecto común su gran amor al Mar, que realmente creen en la fortaleza de la amistad, fraternidad y vivir una gran camaradería en torno a él.



Dos de sus tripulantes formaron parte de esta importante travesía a bordo del Bote Victoria N° 4, como son los Hermanos de la Costa, Germán "ORCA" Recabarren Green con Rol N° 2825 y Felipe "GLAUCO" Paredes Vergara con Rol N° 2824 pertenecientes a la emblemática Nao Juan Fernández.

Fieles a nuestro Sagrado Octálogo que lo preceptúa en el numeral 8 que dice: "El amor al Mar debe ser el culto de tus días, haz sacrificios a él observando estas leyes". Insignes Hermanos navegantes que nos enorgullecen.

EL RESCATISTA, EN QUINTERO



Una emotiva e interesante charla dio a trabajadores de Codelco Ventanas en el mes de Agosto del año 2012 este experimentado buzo, contando las experiencias de su participación en el

rescate de las víctimas del terremoto y Tsunami en Juan Fernández y en la posterior tragedia del avión CASA 212 de la Fach que capotó en Robinson Crusoe liderando la búsqueda, y que entre las 21 víctimas se encontraba un Quinterano, el Comandante (FACH) Rodrigo Fernández Apablaza (Q.E.P.D). "Y si hay algo que hemos aprendido, es el tremendo valor de la vida, y desarrollar la cultura preventiva" – expresó Recabarren.



**Comandante (FACH) Rodrigo Fernández Apablaza
(Q.E.P.D)**

El pasado 10 de Noviembre del 2021, esta brillante travesía cumplió 9 años de haberla realizado, quedando estampada así en la memoria colectiva de todos nosotros.



**Roberto "Sea Horse" Monardes Fierro
Investigador Autodidacta
Oficial Condestable, Nao Quintero
Hermandad de la Costa de Chile**

Bibliografía:
Diario El Mercurio, artículo de Estela Cabezas Aguirre.
Entrevista a Germán Recabarren Green.
<https://www.biobiochile.cl>.
Revista Arqueoturismo.

HASTA LA PRÓXIMA EDICIÓN!!!