



# El Santiaguillo

BOLETÍN OFICIAL DE LA NAO SANTIAGO - HERMANDAD DE LA COSTA DE CHILE  
FUNDADO EN MARZO DE 1993

Nº 263 Marzo de 2022 AÑO XXX Singladura 2021 - 2022



## Valerosos y fieros Hermanos:

En marzo El Santiaguillo cumple 29 años y comenzamos a caminar el año XXX, desde que el Hermano ME Luis FALCONE DI MARE Verdi, de su puño y letra, diera vida al primer número del boletín oficial de la Nao Santiago. Es la oportunidad de agradecer a nuestros hermanos articulistas que mes a mes nos regalan sus conocimientos y experiencias. OORZAAA!

Entre las noticias de la Nao, destacamos la realización del Curso de Patrón Deportivo de Bahía N° 65, de la Escuela Náutica Anselmo Hammer, que en esta ocasión contó con alumnos de la Nao Porvenir, cuya clase y examen práctico se llevó a cabo en la bahía de Quintero, lo que permitió compartir en el zafarrancho de la Nao de esta ciudad.

En lo cotidiano, continuamos con los bucanes temáticos de los miércoles, que se extienden por los meses estivales, con la exitosa creatividad culinaria de nuestra tripulación.

Dedicamos esta edición de homenajes a los Hermanos Mayores, al HHM N° 3 Eduardo DON TITI Cabrera, de la Nao Copiapó Caldera.

A disfrutar de los artículos de Hermanos de todo el litoral!!!

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



Un aspecto de la clase práctica y examen del Curso de Patrón Deportivo de Bahía N° 65, con navegantes de la Nao Porvenir.



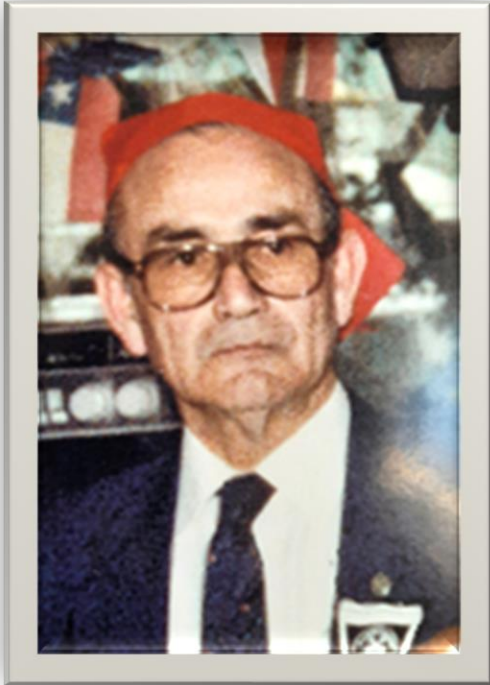
Seguimos con los bucanes temáticos, que se desarrollan durante todo el periodo estival.



 EL Editor

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

# Aniversario N° 29 de El Santiaguillo



El Santiaguillo” comenzó a circular en marzo de 1993, editado por el hermano Luis **FALCONE DI MARE** Verdi , quien lo hace en forma manuscrita, insertando en el extremo superior derecho una imagen de la carabela Santiaguillo, tradición que ahora retomamos, en homenaje a su fundador.

Resulta encomiable el trabajo del primer editor, que, de su puño y letra, daba vida a cada uno de los ejemplares que recibían los hermanos, como piezas únicas y artesanales.

Destaca en su primera edición el sentido del humor que su editor le imprime al pasquín, aclarando que “esto no es un diario; (no será una revista como la habría diseñado el mastuerzo malandrín del “Septentrión”, alias “Nico Simunovic”) ni tampoco será un periódico (puesto que jamás me aficioné a las mensuales reglas, dado que aunque “arrugado” sigo siendo viril varón de poco pelo; arriba lógicamente); en todo caso, será, definitivamente una publicación entre nos; sin registro legal, sin domicilio conocido, sin un tiraje (puchas que se extraña) constante, pero aparecedor; en lo posible, cada vez que se ordene zafarrancho.”



El Santiaguillo N° 1, marzo de 1993

# SALUDO DEL CAPITÁN

## HERMANDAD DE LA COSTA NAO SANTIAGO



*A la cuadra de la caleta de Santiago, a 1 día del mes de Marzo del 2022.*

*Nuestras más sinceras felicitaciones a El Santiaguillo en su 29 aniversario, periodo donde se han publicado más de 262 números. Felicitaciones al hermano Manuel "Jack" Arancibia su actual editor y a los editores de ayer que han hecho posible la permanencia de este boletín.*

*El Santiaguillo constituye una importante experiencia comunicacional, pues construyó su identidad y determinó su manera de insertarse en nuestra Cofradía a nivel nacional e internacional. Su rigor y originalidad son los elementos fundamentales que mueven sus páginas haciendo de ella una comunicación eficiente y cada vez de mejor nivel.*

*La prolongada y siempre renovada existencia de este boletín, indica una sólida tradición y, junto al impetu de sus iniciadores, la continua afluencia de nuevos colaboradores de otras Naos, le han permitido mantener vivo tan importante esfuerzo editorial, a los editores que ha tenido El Santiaguillo a lo largo de su historia.*

*No cabe sino desear que el rico trabajo que lo sustenta se mantenga duraderamente, como ha sido hasta hoy.*

*Vayan también mis parabienes para todos y cada uno de quienes han construido su existencia y valioso contenido.*

*!!OORZZAA!!*



*Euzkaro*

*René "Euzkaro" Olhaberry  
Capitán Nao Santiago*

# 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.







# 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 Armando L'GASCOGNE Camousseight (3 de marzo), Julio MECHA CORTA Zúñiga (14 de marzo) y Fernando CORMORÁN Loyola (22 de marzo) OOOORRRZZZAAAAA!!!!



L'GASCOGNE



MECHA CORTA



CORMORÁN



## 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.

# CURSO PATRÓN DEPORTIVO DE BAHÍA

## CLASE Y EXAMEN PRÁCTICO

La Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer finalizó su Curso N° 65 de Patrón Deportivo de Bahía, con la participación de navegantes de la Nao Porvenir, con una clase y examen práctico de vela y motor en la bahía de Quintero.









## Zafarrancho mensual de la Nao Quintero

Un numeroso piquete de la Nao Santiago y de la Nao Porvenir, con ocasión del examen práctico de navegación a vela y a motor, participó en el zafarrancho mensual de la Nao Quintero, que se lució en hospitalidad y fraternidad, como se refleja en las imágenes siguientes.





## 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° 3 Eduardo DON TITI Cabrera Cortés** **Nao Copiapó Caldera**



Eduardo DON TITI Cabrera Cortés nació en la ciudad de Copiapó en 1935. Vivió toda su juventud, junto a sus padres y a su hermano Remberto (dentista y gran Hermano de la Costa) en esa nortina ciudad, donde también realizó sus estudios primarios y secundarios en el Liceo de Hombres. Estudió Derecho en la Universidad de Chile y se recibió de abogado el año 1964, ejerciendo su profesión en su ciudad natal, donde entre otras actividades fue el primer abogado integrante de la Ilustre Corte de Apelaciones de Copiapó. Durante más de 15 años fue abogado del Ministerio de Bienes Nacionales y ejerció, por más de 30 años el cargo de Notario Público de Copiapó, hasta jubilar en el año 2012.

Entró a la Hermandad en 1967 y desde entonces ha tenido un rol activo dentro de su Nao y en la Cofradía. Su peculiar nombre pirata Don Titi, nació como un diminutivo del término Titiritero ya que en su desempeño pirata, por varias singladuras, fue elegido capitán y oficial con altos cargos. Los mal hablados de la tripulación decían que movía los hilos y hacía valer sus influencias cuando había elecciones o se trataban temas de la marcha u organización de la Nao, lo que por supuesto no era efectivo, según su propia confesión.

Don Titi tiene licencia de capitán costero y es propietario de una lancha pesquera, tipo Ubatuba, que también se llama Don Titi II, en la cual, junto a su cautiva Emita, practica su deporte favorito que es la pesca en las aguas de Caldera, bahía Inglesa, puerto Viejo y otras caletas, donde abundan (o abundaban) las corvinas, lenguados, cabrillas, sierras y dorados.

No solamente fue el fundador de su querida nao, sino que es el único Hermano activo vivo que queda de esa época. En su nao ocupó todos los cargos de la oficialidad, incluyendo durante seis periodos la capitanía de su nao. A nivel nacional fue lugarteniente nacional y zonal. Siendo elegido Capitán Nacional en la singladura de 2004 – 2006. También participó en la fundación de las Naos Huasco-Vallena y Chañaral.

Cuando junto a trece Hermanos fundaron la Nao de Copiapó Caldera, un once de marzo de 1967, la gran mayoría de los que integraban el grupo poco y nada sabían sobre lo que era la Hermandad, su filosofía, sus fines y su organización, a pesar de que antes del juramento fraterno, el Hermano Anselmo Hammer, Escribano Nacional de la época, les trató de explicar someramente lo que era la institución.

¿Qué lo motivó a ingresar a la Cofradía? Sobre todo si consideramos que en esa época en Copiapó y Caldera, salvo la pesca y el buceo, no se practicaban casi ningún otro deporte náutico ni existían medios que incentivaran el acercamiento al mar. ¿Fue tal vez su nombre novelesco y cautivador, evocador de aventuras exóticas y recuerdos de novelas y cuentos juveniles? O fue tal vez la oportunidad de ingresar en una ciudad, en esos años pequeña y provinciana, a una nueva institución que prometía algo que todavía no entendían. Lejos estaban de comprender conceptos como Hermano, fraternidad, romanticismo, Octálogo, Ordenanzas, etc.

El entusiasmo como partieron fue desbordante, ya que todo era novedad y diversión. Todo funcionaba como nao nueva y con férreo espíritu pirata. Tan grande fue el entusiasmo que se embarcaron en dos colosales empresas: Caldera70 y Caldera71, donde arriesgando un dinero que no tenían, lograron con un éxito de resonancia nacional la realización de estos eventos donde se presentaron en vivo, los mejores espectáculos de la época, incluyendo óptimas orquestas y artistas a un nivel que la región no estaba acostumbrada.

Tanto trabajo solidario, tanto entusiasmo y preocupaciones compartidas, tanta convivencia fraterna entre los Hermanos, fueron en la nao creando vínculos cada vez más intensos y profundos. Al fin empezaron a comprender el real significado del término Hermandad y todo lo referente a esta colosal cofradía.

Los éxitos y fracasos, las tempestades que barrieron sus cubiertas, las dramáticas partidas hacia el Mar de la Eternidad de tantos queridos y apreciados Hermanos, templaron el espíritu de la nao, transformándola en un ente sólido, con historia propia, con recuerdos y vivencias múltiples y con un sentido de lealtad, honor, y probidad a toda prueba.

Estas vivencias de tantos años culminaron cuando tuvo el privilegio de ser elegido por sus Hermanos, Capitán Nacional de la Hermandad y fue a través de este alto cargo, que visitando todas las naos del país y conociendo y contactando a cientos de Hermanos, donde pudo comprobar el espíritu, nobleza y futuro de esta única y señera cofradía.

El Hermano Don Titi ha recibido las condecoraciones Eslabón de Oro, Estrella de Oro, Ancla de Oro, Patente de Corso, Bravo Pirata de la Nao Valparaíso, Gran Corsario Artiguista de la Capitanía Nacional de Uruguay y Gentil Hombre de Mar de la Capitanía Nacional de Chile.

Hoy, desde el honorable cargo de Hermano Mayor, todavía activo y lúcido, colabora con el navegar de su querida nao y de la Institución cuando sus servicios o consejos son requeridos.

(Tesoros Humanos de los Piratas, Hermandad de la Costa de Chile, pgs. 32, 33.)



El HHM DON TITI en la cámara de la Balsa Caldera, celebrada en noviembre de 2021



El HHM DON TITI junto a su cautiva Emita, en la celebración de sus Bodas de Oro y el cumpleaños de Emita y de su esqualo GUAGACHE, el pasado mes de febrero.

## RESCATE SUBMARINO SS “CARRERA” TSUNAMI 27F 2010



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

Se cumplen 12 años desde el desastre sísmico que asoló nuestro territorio, el 27 de febrero de 2010.

El mar azotó las costas de Chile, provocando angustiosas situaciones y lamentables pérdidas de vidas.

Los Submarinos de la Armada de Chile, SS O'Higgins, SS Carrera Nro. 22 y el Thomson, estaban en la rada de Talcahuano, expuestos al maremoto que se veía venir. El Sargento Héctor Valladares Cáceres y el Cabo José Muñoz Carrasco, no dudaron ni un segundo en correr hasta el muelle y sacar un remolcador para salvar los submarinos. El que estaba en mayor peligro era el SS Carrera, el cual llamó la atención de los dos marinos, abordándolos de inmediato, logrando sacar al submarino de la rada.

La historia de la Armada de Chile está llena de gloriosos hechos, como aquella vez en que el capitán Arturo Prat Chacón, el 24 de mayo de 1875, a pesar de estar enfermo con licencia médica, ordenó lo llevaran a La Esmeralda que estaba al garete, trepando por una cuerda llegó a cubierta y maniobró de tal manera contra las olas y el viento reinante, que logró sacar a la corbeta del grave peligro de zozobrar.

El ejemplo del capitán Prat se emuló ese aciago día 27 de febrero, en que ambos suboficiales fueron héroes.

Han pasado doce años, no debemos olvidar su arrojada acción y de paso, conmemorar a todos los chilenos que anónimamente cumplen con sus labores todos los días, son héroes silenciosos, sin esperar reconocimiento y actúan por el sólo hecho de cumplir con sus obligaciones, con grandes sacrificios, honrando sus propios valores. (Marta Saavedra Lavín. Directora Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera Verdugo).

Con fecha 26 de noviembre del año 2010, en el Centro del Personal en Retiro de la Armada de Chile “La Esmeralda”, se desarrolló una ceremonia en honor al cumplimiento del deber, del sargento Sr. Héctor Valladares Cáceres y el cabo Sr. José Miguel Muñoz Castro, por su arrojo y valentía, quienes arriesgaron sus vidas, durante el tsunami del 27 de febrero, que afectó al puerto de Talcahuano, al ayudar en el zarpe, para salir de la dársena, al submarino Carrera.



Conocidos estos hechos de valor por el Instituto de investigaciones Históricas General José Miguel Carrera Verdugo, filial La Florida, la directora de dicho instituto Sra. Marta Saavedra Lavín y el director del instituto, historiador don Octavio Campusano Tapia, iniciaron gestiones para destacar y rendir un tributo de admiración a estos dos funcionarios de la Armada de Chile, que con riesgo de sus vidas, se presentaron en los momentos más álgidos de los sucesos de febrero de 2010, para ayudar en el rescate del submarino Carrera.

La Sra. Marta Saavedra Lavín, inició las gestiones para esta ceremonia de reconocimiento al valor, entrevistándose, en primera instancia, con el comandante de la Guarnición Naval de Santiago, entrevista a la que fueron invitados este articulista y el hermano Mario “Vulcano” Foix, de nuestra cofradía.

Posteriormente la directora Sra. Marta Saavedra se entrevistó con el comandante en jefe de la Armada Almirante Sr. Edmundo González Robles. Tuvo esta reunión una excelente acogida a la proposición del instituto, para el reconocimiento a estos héroes del 27F.

El Circulo de Estudios José Miguel Carrera Nro. 2, del Valle de Providencia del cual el Sr. Octavio Campusano es Venerable Maestro, participó activamente para el éxito la ceremonia, además del presidente del Centro de Estudios Históricos Lircay, don Jacinto Pávez, quienes estimaron que el lugar más adecuado para el acto de reconocimiento, no podría ser otro que el Centro de Ex Funcionarios de la Armada de Chile “ La Esmeralda”, dirigida ese año por el Sr Manuel Carrizo Castillo , que, con entusiasmo se integró al equipo organizador, participando en forma activa también, el sr. Marcelo Villalva Solana, director y creador, con el sr. Octavio Campusano, del Museo de la Guerra a del Pacífico” Domingo de Toro Herrera”.



La ceremonia se inició con el izamiento del Pabellón Nacional, mientras el Himno Nacional era interpretado por la Banda Insignia de la Primera Zona Naval. Posteriormente, el presidente del Centro Naval de funcionarios en Retiro de la Armada de Chile “La Esmeralda”, Suboficial Manuel Carrizo Castillo dio unas palabras de agradecimiento a los presentes y en especial al Sargento Valladares y Cabo Muñoz, quienes fueron homenajeados en la ceremonia.



A continuación, la directora el instituto José Miguel Carrera hizo entrega de una medalla de reconocimiento al Sargento Héctor Valladares y El presidente del Círculo José Miguel Carrera, don José Manuel Gómez Iturra, acompañado del lugarteniente de la Hermandad de la Costa, hermano Mario Foix León, hacen entrega de la medalla, al cabo 1. José Miguel Muñoz.



Marta Saavedra recordó la tragedia del 27 de febrero expresando “el mar, embravecido, azotó nuestras costas afectando a todas las embarcaciones que se encontraron en su camino, provocando angustiosos momentos, ante los cuales, dos suboficiales que, a riesgo de sus propias vidas, no trepidaron en correr hasta el muelle y sacar un pequeño remolcador, para salvar al submarino SS Carrera, y colocarlo a buen resguardo”.



Posterior a la ceremonia, un almuerzo en las muy bonitas dependencias del Cirulo de Ex Funcionarios “ La Esmeralda”.

## LA ISLA MOCHA



**Hno. Hernán PELÚO Martínez**  
**Rol 1195**  
**Nao Valparaíso**

Mi interés por la Isla Mocha es producto de un incidente fortuito mientras navegábamos a vela, con otro destino. Las exigentes condiciones de mar y viento nos obligaron a buscar sotavento en ella, entre la Isla y el continente.



**La Isla Mocha observada desde el Sur**

Íbamos navegando desde el Archipiélago Juan Fernández hacia Valdivia en el mes de febrero del año 2021, con un agradable viento de 12 nudos del norte que nos permitía recibirlo por la aleta de babor y mantener un rumbo directo hacia Valdivia.

Repentinamente recibimos un fuerte viento desde el este, que terminó con la buena amura que llevábamos y en pocos minutos otro fuerte viento en dirección sur este, o sea en dirección exactamente opuesto al rumbo que llevábamos y al destino que pretendíamos. Este brusco cambio de viento era algo que nunca había experimentado y el capitán con los años de navegación dijo sólo haberlo experimentado una vez en el Atlántico. Nos quedaban las alternativas de seguir rumbo al 260° o sea casi al oeste, o la costa.

El Capitán prefirió sensatamente correr hacia la costa, aun cuando nos habían advertido que se aproximaba un frente desde esa zona. Aún estábamos a 300 millas de la costa del continente. El viento se mantuvo entre los 24 y 38 nudos durante toda esa etapa y la tripulación estaba cansada. Al amanecer después de más de dos días duros de navegación, divisamos en el horizonte la figura de la isla Mocha, en donde

buscamos refugio, no porque estuviera en el programa, sino por supervivencia.



**Anclados en el costado oriental de la Isla.**

Por la noche el viento disminuyó bastante y el mar su fiereza, por lo que decidimos zarpar a las 7 de la mañana. A esa hora teníamos un viento de 12 nudos que pronto se convirtieron en 19 nudos con lo que sólo podíamos lograr una velocidad respecto al fondo (SOG) de 4,1 nudos. En pocos minutos el viento siguió aumentando y desde luego el tamaño y agitación del mar. Pedro, el capitán se ocupó de leer en detalle el Navionic para chequear rumbo, la profundidad y los posibles bajos ahogados, y yo de ajustar las velas y hacerme cargo del timón.



**El autor en el timón al amanecer**

Con preocupación vi que la profundidad no aumentaba y al revés de repente apenas teníamos no más de cinco metros bajo la quilla y ya estábamos a tres millas de la costa.

Pudimos verificar que la zona de bajo fondo se extiende hasta 9 millas de la costa, y hacia el continente de la Isla, en donde la meseta oceánica adquiere una mayor profundidad, algo así como un canal en donde la corriente adquiere la mayor velocidad. Estas características topográficas provocan una ola que es desordenada, de gran altura y velocidad. Por otro lado, a simple vista se apreciaba una larga corrida de bajos que seguían la conformación hacia el sur de la isla, lo que me hacía suponer que ir muy cerca de esa zona bien podríamos encontrar zonas de menos fondo en donde la ola crece aún más y revienta, lo que efectivamente ocurrió.

La navegación por esa zona, entre el continente a 15 millas y la isla, rumbo al sur, era particularmente difícil por las condiciones que se nos presentaban. El capitán ordenó que hiciera esa guardia la que duró más de cuatro horas hasta que dejamos por la aleta de estribor el lugar de recalada. Solicité al Capitán que no me relevara hasta salir de esa zona. Las razones eran que, habiendo bajo fondo, o sea entre cero y 22 metros de profundidad, la corriente en contra, más el desordenado mar que enfrentábamos y el fuerte viento, hacían muy difícil la maniobra para los tripulantes con menos experiencia.



Por orden del Capitán deberíamos ganar barlovento por estribor hacia el sur lo más que pudiéramos, pero

la corriente que corre en esa ubicación hacia el noreste o sea hacia la costa, y la ola, nos abatía demasiado.

Pronto aparecieron bajos que acusaban el oleaje y que Navionic no delataba según mi opinión. Pasamos a unos 150 metros de uno de ellos y lamentablemente no anotamos su posición para aclarar si era o no uno de los puntos que indicaba Navionic, pero yo suponía más lejano. No hubo tiempo para eso. Después de pasar esa zona baja y dejar atrás a la Isla Mocha, y cuando estuvimos más tranquilos y yo más cansado, entregué la guardia al Capitán. Fue quizás la navegación más dura de la muchas que tuvimos en toda la travesía hasta Valdivia.

## UN POCO DE HISTORIA Y DESCRIPCIONES

La Isla Mocha fue descubierta por don Juan Bautista Pastene en 1545.

Su nombre proviene del idioma de los Lafkenches, una de las tribus de etnia Mapuche y que significa «gente de mar». Mocha deriva de la palabra amucha que está compuesta por am que significa alma y ucha: resucitar. Por lo que se podría traducir como «resurrección de las almas».

Este significado de corte místico le da atribuciones sagradas a la isla y es que según la mitología mapuche existe un relato llamado Trempulcahue en el que cuatro ancianas se transforman en criaturas, con aspecto de ballenas, cada anochecer sin que nadie las vea ni oiga. Su misión es la de transportar las almas de los muertos hasta el lugar del Ngill chenmaywe, el «lugar de reunión». La isla Mocha sería ese lugar de reunión donde las almas llegan.

Claramente esta isla tiene un aspecto que la hace especial y posiblemente única. Tal como puede apreciarse en la foto anterior, la isla tiene una parte montañosa cubierta con frondosa vegetación nativa de 2.000 hectáreas. En ella se encuentran olivillos, ulmos, laureles, arrayanes, robles y mañíos. La parte baja de la costa es de tierras fértiles en donde crece



abundante pasto, ideal para la ganadería.

En la parte media de la zona montañosa corre agua dulce que era apetecida por los navegantes.



En el año 1578, recaló en esas costas el célebre Francis Drake, precisamente para aprovisionarse de agua. Envió a tierra una chalupa con ese fin y los ingleses fueron bien acogidos por los Lafkenches, quienes les ayudaron a cargar el preciado líquido. Volvieron al barco e informaron al capitán de lo ocurrido y decidieron ir a tierra. En el intertanto, los españoles que gobernaban la Isla ordenaron a los indígenas preparar una emboscada a los ingleses. De ese modo, y al desembarcar fueron atacados con flechas, resultando heridos todos los tripulantes y los dos marinos que no tuvieron la suerte de escapar fueron descuartizados ante el horror de sus compañeros. Murieron el cocinero y el ayudante del médico. Francis Drake recibió dos flechas en el cuello y rostro y su médico estuvo por morir durante 30 días.

Pese al peso histórico y espiritual del enclave, y por la posible ayuda que los indígenas podían ofrecer a los corsarios ingleses y holandeses, el rey Felipe II ordenó el despoblamiento de la isla. La orden se cumplió 80 años más tarde y en 1685 las tropas españolas apresaron a todos los habitantes de la isla y los desplazaron hasta uno de los valles que se forman en las inmediaciones del río Biobío, a 200 kilómetros de Mocha.

Isla Mocha permaneció casi 160 años sin habitantes. Este paréntesis hizo que la naturaleza existente no fuera adulterada con otras especies foráneas y es por eso que a día de hoy la isla tiene uno de los siete microclimas menos intervenidos del mundo y es objeto de investigación por parte de la élite científica.

Gracias al negocio ballenero que la isla se volvió a repoblar, entre finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Y de ese boyante negocio surgió el gran mito de Mocha Dick escrito por Jeremiah Reynolds, y que posteriormente se transformaría en Moby Dick.

En 1809 se avistó por primera vez a la gran ballena albina, concretamente 10 años antes del nacimiento de Herman Melville, el autor de Moby Dick. Desde entonces el mamífero se convirtió en una obsesión para los balleneros de la zona, y Reynolds lo describía en su texto con un «tamaño y fuerza prodigiosa... blanco como la lana».



Por años nadie más vio cetáceos similares y sólo en la actualidad han aparecido algunas especies, lo que es motivo de alegría.

## LOS NAUFRAGIOS

La Isla Mocha tiene el triste récord de más de 100 naufragios provocados por los traicioneros y afilados bajos ahogados que rodean la isla, especialmente en los costados sur y oeste.

Las principales razones de estas catástrofes, aparte de los errores humanos, son las fuertes corrientes mencionadas de rumbo hacia el noreste, y la gran variación magnética de 14 grados generada por la abundancia de hierro magnético en la costa, especialmente en Llleulleu, en el continente frente a la Isla, y quizás bajo la plataforma oceánica. Este fuerte magnetismo dificulta la real lectura en los instrumentos de navegación y de comunicación.



En las costas de la Isla sucumbieron tres grandes embarcaciones chilenas. En 1855 el remolcador Maule, en 1872 el remolcador Maule II y en 1928, el transporte Angamos. Muchas de las viviendas de la isla guardan restos de los barcos que se destrozaron en esos arrecifes costeros.

En la costa continental frente a la Isla es conocida la historia de varios naufragios de veleros provenientes de Europa y sus tripulantes quedaron en tierra siendo bien acogidos por las mujeres de la etnia Lafkenches. Hoy es común ver que los mapuches descendientes tienen pelo rubio y ojos azules.

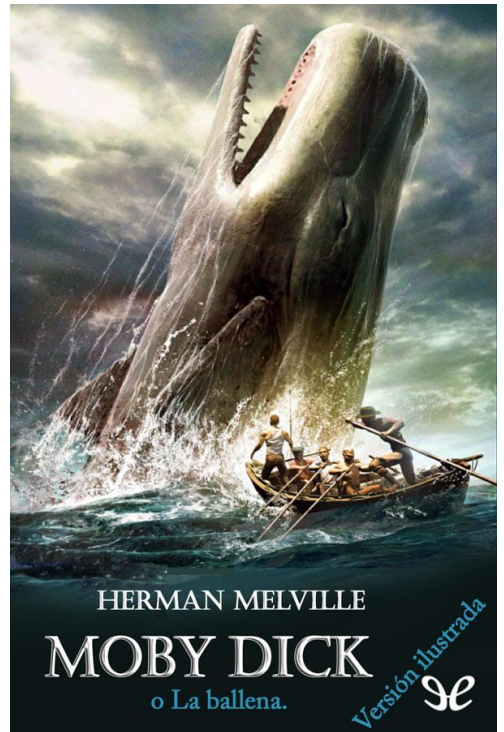
La isla Mocha es mucho más de lo que he narrado, y famosa en el mundo entero merced a las narraciones hechas por los tripulantes de balleneros que lucharon por conseguir aceite de ballenas, producto escaso y valioso empleado en esa época para alumbrado y fabricación de cosméticos.

En sus cercanías nace el relato de Mocha Dick, nombre con que bautizaron a la ballena que les dio enorme lucha por años y que fue necesario emplear tres goletas balleneras para darle caza, no sin antes de perder vidas humanas.

En 1820 un cachalote blanco de 26 metros de largo embistió a la goleta Essex de tres mástiles y un bauprés, de 27 metros de eslora y 238 toneladas de desplazamiento y logró hundirla ante el horror de sus 21 tripulantes que embarcaron en tres botes balleneros con escasas provisiones en busca de salvarse, hecho según el libro, habría ocurrido a 2.000 millas de la costa.

La historia real cuenta que se salvaron solo cinco tripulantes en dos botes y el tercero desapareció, comiendo la carne de los compañeros que fallecían.

La historia es más larga y sirvió de base para que el escritor Herman Melville escribiera la famosa obra Moby Dick en la que no menciona a la Isla Mocha.



## SINCRONISMO EN LA HISTORIA NAVAL CHILENA



**Hno. Ulises CORRALINO**  
**Carabantes**  
**Nao Copiapó Caldera**

Hubo dos buques en la historia naval de Chile que tenían como objetivo dar un salto importante en la modernidad y capacidad bélica de nuestra Escuadra. Ambos, fueron ordenados en su construcción junto a un buque gemelo, ambos llevarían por nombre Valparaíso. El primero encargada su construcción a principios de la década del 70 del siglo XIX y el segundo, a principios de la década del 10 del siglo XX. Ambos, finalmente, no llevaron por nombre Valparaíso, la muerte de dos insignes hombres de nuestra historia, torció el destino de aquellas naves en cuanto a no llevar como nombre, el del primer puerto de la República.

Con fecha 4 de enero de 1872 el Congreso Nacional autorizó al Gobierno de Chile, presidido por Federico Errázuriz Zañartu y siendo Ministro de Marina don Aníbal Pinto Garmendía, a encargar la construcción de dos blindados para nuestra Armada. Con fecha 30 de enero del mismo año se encargó al Ministro Plenipotenciario de Chile en Gran Bretaña encontrar la mejor firma constructora de este tipo de naves en el Reino Unido, donde se construyeran dos blindados de guerra y un vapor para el servicio en Magallanes.

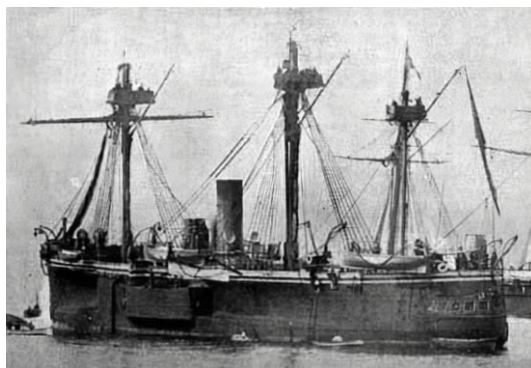
El diplomático chileno acreditado como representante de nuestro Gobierno ante la Corona Británica, para cumplir su cometido se hizo asesorar por el arquitecto naval inglés Mr. E.J. Reed, considerado por aquellos años una autoridad en lo que a diseño y construcción de buques de guerra se refiere, además del capitán de navío Leoncio Señoret y tres oficiales navales chilenos que se encontraban en Europa.

Así, el 19 de abril de 1872 se aceptó la propuesta de la casa constructora Earle's Ship Building and Engin Eering Company Limited para la construcción de un blindado de un poco más de dos mil toneladas, con batería fija y que montaría seis cañones de 300 libras del sistema Woolwich.

El tiempo fijado para su entrega fue de 17 meses. Durante la construcción de este primer blindado se contaría con la presencia y opinión técnica de una comisión integrada por el contralmirante José Goñi, tres oficiales de guerra y dos ingenieros mecánicos.

En definitiva, en 1872 quedaron contratadas las construcciones de los blindados Almirante Cochrane y Valparaíso, del vapor Magallanes, destinado al servicio en la zona del mismo nombre y del vapor Toltén, destinado a efectuar navegaciones en los ríos del sur del país.

El primero de los blindados en construcción, el Almirante Cochrane, con importantes atrasos en los plazos pactados para la entrega de las naves, fue lanzado al agua el 23 de enero de 1874; empleándose en los trabajos entre 550 a 600 obreros, los que se distribuían en turnos de día y de noche. La primera quincena de junio de 1874 quedó el Almirante Cochrane apto para navegar, tanto a vela como a vapor. No obstante las gestiones del arquitecto naval Mr. Reed y la presencia de los oficiales chilenos enviados para vigilar la construcción de los modernos buques, la construcción del Valparaíso estaba atrasada.



**Blindado Almirante Cochrane**  
**Fotografía: memoriachilena.cl**

Finalmente, el primero de los blindados, el Cochrane, se integró a la Escuadra Nacional el 26 de diciembre de 1874; fecha en que fondeó en Valparaíso al arribar procedente de Inglaterra. En paralelo continuaron en Inglaterra, febril e ininterrumpidamente, los trabajos de construcción del blindado Valparaíso, buque que fue puesto a flote el 8 de mayo de 1875. En los primeros días de 1876 arribó a Valparaíso, procedente de Inglaterra, el blindado Valparaíso. Su primer comandante fue el capitán de fragata Juan Esteban López.

El 5 de septiembre de 1876 falleció el vicealmirante Manuel Blanco Encalada lo que condujo a que por decreto supremo del 14 de septiembre de ese mismo año el blindado Valparaíso pasara a denominarse blindado Blanco Encalada.



**Blindado Blanco Encalada**

De esta forma desaparecía un buque que por nueve meses operó como parte de la Escuadra chilena y nacía otro, el que se inmortalizaría combatiendo durante la Guerra del Pacífico y que vería desaparecer su mástil bajo las aguas del puerto de Caldera la noche del 23 de abril de 1891 en medio de la guerra civil que se desató en Chile en enero de aquel año. Un torpedo hundió al blindado Blanco.

A finales del siglo XIX comienza un proceso acelerado de modernización de los buques en las distintas Escuadras del mundo, modernización que se manifestó en el uso de la fuerza eléctrica, máquinas hidráulicas y en un permanente aumento de las dimensiones de eslora, manga y calado de las nuevas naves, junto con aumento de espesor del blindaje y el calibre de los cañones principales.

Chile no fue la excepción a este proceso, pudiéndose afirmar que la modernización para aquella época comenzó con el arribo del Crucero Prat en el año 1890; buque fabricado en La Seine, Francia, siendo el primer buque de guerra en el mundo con cañones movidos por medio de motores eléctricos. Incorporaba otros equipos

electrónicos, toda una revolución tecnológica para la época, tales como telégrafo de órdenes para las máquinas e indicadores de revoluciones de las hélices, entre otros.

En esa cerraera por ir construyendo buques mas poderosos, aparecen en la primera década del siglo XX los dreadnought y en la segunda los súper dreadnought. Al encargar Brasil y Argentina este tipo de naves para ser incorporadas a sus respectivas flotas de guerra, Chile, con el fin de mantener los equilibrios en el poderío naval, en noviembre de 1911 ordenó a Inglaterra la construcción de dos acorazados súper dreadnought: el Valparaíso y el Santiago.

Inmediatamente se comenzó a construir el Valparaíso y estando este buque en dique, el 9 de julio de 1912 falleció en Viña del Mar el insigne marino, vicealmirante don Juan José Latorre Benavente. Por los grandes servicios prestados a Chile, en tiempos de guerra y de paz, se resolvió cambiar el nombre al Valparaíso que estaba en las primeras etapas de su construcción por el de acorazado Almirante Latorre. Por añadidura se resolvió también eliminar para el segundo acorazado a construirse el nombre de Santiago, para pasar a llamarse Almirante Cochrane.



**Acorazado Almirante Latorre**

El Almirante Latorre fue lanzado al agua en 1913 para continuar a flote su proceso de construcción. En agosto de 1914 comenzó en Europa la que sería conocida como la Primera Guerra Mundial, siendo requisado por Gran Bretaña, pasando a integrar su flota como HMS Canada. El gemelo del Latorre, el Almirante Cochrane, estaba menos avanzado en su construcción por lo que fue comprado por un bajo valor, transformándose en el portaviones HMS Eagle.

Finalmente, el segundo buque que pudo pasar a la historia con el nombre de Valparaíso, arribó a Chile como Almirante Latorre en febrero de 1921.

## FARO PUNTA DUNGENESS



**Hno. Jorge SEXTANTE  
Maturana  
Rol 2606  
Nao Quintero**

*“ Visitar el Faro “Punta Dungeness”, es una manera de volver a fines del siglo XIX, en donde la soledad de los paisajes y el cumplimiento de una misión se unen en una vocación de servicio naval, donde la preparación y entrega son parte del día”.*

Corría el año 1837 y el Presidente José Joaquín Prieto autorizó el primer faro chileno, construido en Valparaíso, medida trascendental que permitió a los fareros chilenos llegar a prestar un servicio fundamental para la ayuda de la navegación con alta capacidad técnica y tecnológica.

Sin embargo pasarían casi seis décadas hasta que se construyera finalmente el faro que ilumina la boca oriental del Estrecho de Magallanes, dando de cierta manera hoy la bienvenida a aquellos que tras 501 años vuelven a surcar la ruta que Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano trazaron como parte de la primera circunnavegación del mundo.



El Estrecho de Magallanes es una de las rutas más importantes para unir los océanos Pacífico y Atlántico, de esta manera se desarrolló hace más de

123 años el Balizamiento del Estrecho de Magallanes, el que consideró la construcción de 7 faros de gran envergadura. Dichas señales, de estilo inglés y de una gran belleza arquitectónica, fueron construidas y supervisadas por el ingeniero escocés George Slight.



Por lo cual el faro instalado y en pleno funcionamiento en la Punta Dungeness, es la luz que guía a las naves que ingresan al Estrecho por la boca oriental del paso bioceánico o que navegan en dirección al Océano Atlántico después de haberlo cruzado, de la mano de un práctico, desde las aguas del Pacífico.

Los trabajos para su construcción se iniciaron el 10 de junio de 1897, a cargo del ingeniero Alan Brebner, por medio de contratistas, quienes lo entregaron sin terminar, por lo que hubo que concluirlos con personal de la Armada de Chile. En este faro se utilizó el antiguo aparato de Punta Curaumilla, con un sistema Fresnel de 4º Orden con un sistema óptico cuya luz era producida por un manto incandescente a lámpara de parafina y un mecanismo de reloj que lo hacía girar. Este fue montado en la torre metálica de 25 metros, la cual estaba destinada originalmente al Faro “Islote Evangelistas”, una vez terminado fue habitado por tres guardafaros, estructura que se mantiene hasta nuestros días.



Este faro fue inaugurado el 20 de febrero de año 1899 a escasos días del “Abrazo del Estrecho” entre los presidentes de Chile y Argentina, acto que venía a dar fin a una fuerte disputa diplomática entre ambos países. De esta forma el Faro “Punta Dungeness” es parte de una historia que involucra tres siglos, prestando valiosos y vitales servicios a la navegación por aguas que muchos califican como “peligrosas”, tanto por las corrientes marinas como por las condiciones climáticas que imperan en el área.



La luz del faro se aprecia desde una distancia de 21 millas náuticas (42 Kms. Aprox.) e indica que la boca oriental del Estrecho de Magallanes “está ahí”.

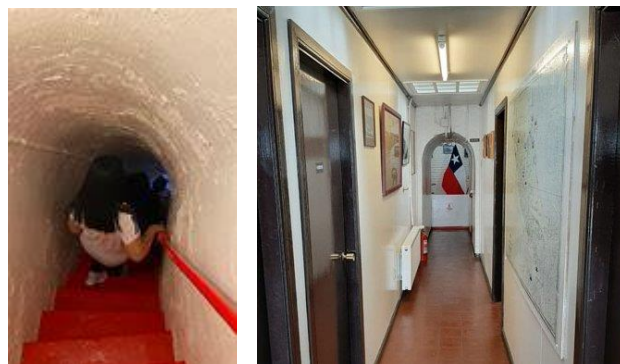
La edificación en sí es imponente, marcando la soberanía de nuestro país en aquel rincón para muchos olvidados, pero que para miles de naves que ingresan al Estrecho de Magallanes es una ayuda fundamental para orientar su ingreso y salida.

Ingresando al terreno en donde está el faro, uno puede apreciar una reproducción a escala del primer hito construido en 1875, estructura piramidal pintada con franjas rojas y blancas, a metros de ésta se encuentran las bases originales de la estructura, cercano a la alambrada que marca el Límite Político Internacional y el actual hito limítrofe, una pequeña plaza de juegos infantiles y un invernadero, nos recuerda que familias acompañan a quienes son parte de la dotación de esta imponente construcción. También se puede apreciar la estación meteorológica, la cúpula metálica del faro y un monolito en recuerdo al naufragio del escampavía “Meteor” en 1918.

Con una estructura funcional, cada espacio tiene su objetivo específico, a los costados del pasillo de ingreso se encuentran las casas de las familias residentes, la sala de operaciones en donde se sigue el monitoreo de las naves que ingresan y salen del Estrecho de Magallanes manteniendo constante comunicación radial.



En la base de la torre del faro un pequeño museo en donde nuestro pabellón y escudo nacional en el centro “iluminan” al visitante. Ahí se exponen diversos hallazgos naturales como barbas y huesos de ballena, fotografías de faros emblemáticos de la Región de Magallanes, antiguos materiales de operación radial y de iluminación, máquinas de escribir y focos, así como un antiguo manual de estudios de 1902 para operarios de faros, recordándonos que Faro “Punta Dungeness”, en sus primeros años, contó con palomas mensajeras para mantener comunicación y la importancia de la carpintería en las tareas de mantención.



Subir las escaleras para llegar a lo alto de la torre del faro da la oportunidad de poder apreciar el complejo trabajo de construcción realizado, materiales traídos desde distintas partes de Chile y el mundo encontraron en este apartado rincón de Chile su sentido, la leyenda del extinto

astillero “Lever-Murphy Valparaíso” en distintos ángulos y soportes de construcción nos transporta al siglo XIX, así como la cándida pintura mantiene la solemnidad de las murallas mientras los peldaños pasan de un rojo a un verde en un ascenso solemne hasta la cima.

Con una vista impresionante del Estrecho de Magallanes se puede ver claramente como el Atlántico se encuentra con el Pacífico, mientras el incesante giro de fanal espera la oscuridad para poder iluminar al navegante, la misma ruta que dio la bienvenida a Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano en 1520.

Las tareas de quienes operan el faro son diversas, en donde la disciplina y cumplimiento de horarios es fundamental, tales como el chequeo cada 3 horas de los instrumentos meteorológicos, operación de radio y tarea de mantenimiento de la estructura. Sumado a lo anterior, la visita esporádica de visitantes que buscan conocer un poco más de aquella estructura que rompe con el paisaje patagónico, quienes registran en el “Libro de visitas” diferentes países, ciudades e impresiones.

Este faro, tan conocido, fotografiado y apreciado en la Región de Magallanes, es parte de la inmensa serie de señales de ayuda a la navegación, de las cuales más de quinientos son faros, balizas y otros implementos presentes en la zona austral, siendo el 49% del total nacional, las cuales son parte de la vital red que la Armada de Chile opera en el litoral que posee nuestro país, desde el límite con Perú hasta el continente antártico, las cuales deben ser mantenidas en buenas condiciones, dada la importancia que tienen para la navegación y la salvaguarda de la vida humana en el mar, implementando nueva tecnología de vanguardia en la crucial tarea de la ayuda de la navegación.

De esta manera el Faro “Punta Dungeness” cumple 123 años iluminando a los navegantes, una historia que transcurre por tres siglos y que son muestra de una tarea incansable de la Armada de Chile en donde diferentes dotaciones de fareros han marcado hitos en un proceso que comenzó “sobre rocas adyacentes al mar, resguardando al navegante”.



#### Características:

- Latitud : 52° 23' 42" Sur
- Longitud: 068° 26' 00" Weste
- Faro habitado con Racon y Radiofaro
- Altura estructura : 25 mts.
- Alcance luminoso: 21 MN (42 Kms. App).



# HISTORIA DE LA FORMACION DEL PUERTO DE VALPARAISO

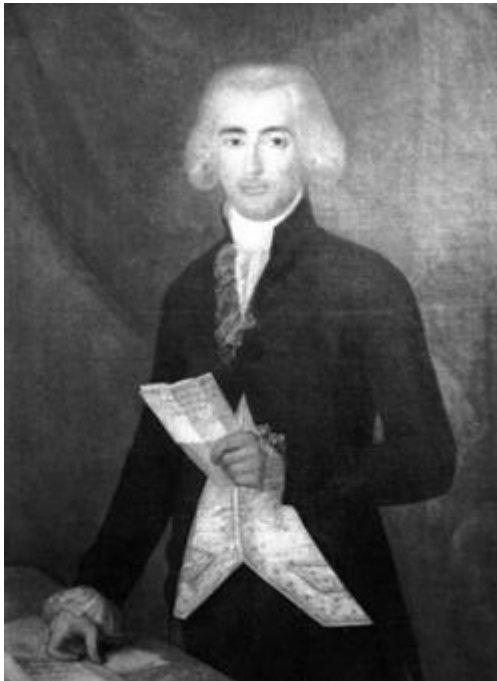
## Capitulo I



Hno. Aldo PINGÜINO  
CAMANCHACA Palma  
Rol 2771  
Nao Santiago

## ORÍGENES

La mayoría de los historiadores concuerdan que la bahía de Valparaíso fue descubierta por Juan de Saavedra, quien por encargo de Diego de Almagro y al mando de un destacamento de exploración, en 1536 se dirigió a la costa para tomar contacto con las naves que, desde el Virreinato del Perú, deberían traer la logística de respaldo para la expedición de Almagro.



Juan de Saavedra, fundador de Valparaíso

No hay consenso en el nombre y la cantidad de naves que al mando del piloto Alonso Quintero,

también conocido como Alonso de Quinteros, formaron la expedición que debía tomar contacto con los expedicionarios que se desplazaron por tierra. Lo que se conoce es que el navío Santiago por las malas condiciones en que se encontraba, fue reemplazado por otro bajo el nombre de "Santiaguillo". Los navíos arribaron primero a la bahía de Quintero, llamada por los changos que lo habitaban, como "Narau ó Inareu", donde se aprovisionaron de agua dulce y algunos vegetales y frutas silvestres, antes de seguir viaje más al sur al no tener contacto con la expedición de Almagro, para llegar finalmente a la bahía de Valparaíso.

Este lugar (bahía de Valparaíso), que los picunches la denominaban "Quintil" que en mapudungun significa "lugar donde se boga", habitada por changos dedicados a la pesca y caza de lobos marinos, recursos que además comercializaban con los valles del interior.

La bahía de Valparaíso, con la posterior llegada de Pedro de Valdivia y la fundación de Santiago en 1541, comienza recién a tener lo que se podría llamar una insipiente actividad portuaria con la descarga, carga y zarpe de algunas naves que traían mercaderías con destino a Santiago. Trascurrieron aproximadamente 250 años y Valparaíso no paso de ser un pobre rancherío con escasa presencia española permanente.

Durante toda la Colonia, Valparaíso se mantuvo como el nexo de entrada a Santiago, y su comercio era casi exclusivamente con el puerto de Callao, del Virreinato del Perú. Esta actividad se realizaba manteniéndose los buques a la gira, tirando ancla en un fondeadero, y traspasando la carga a balsas construidas con cuero de lobos, o a pequeños botes que se varaban en la playa.

La historia menciona que en 1552 ningún español vivía en Valparaíso, Alrededor de 1600 se construye el castillo de San Antonio (a los pies del actual cerro Artillería) que en realidad era un fuerte para defenderse del ataque de los piratas.

Entre otras fortificaciones se cuenta el Castillo San José, situado en el extremo occidental del actual cerro Cordillera, construido entre 1682 y 1692. En ese mismo lugar se encontraban todos



los edificios públicos, como la gobernación, la cárcel, la aduana y los cuarteles. La explanada donde estaban montados sus cañones, era conocida como La Planchada. El espacio o calle que se fue formando por su borde, con el trascurso del tiempo empezó a ser conocida como calle de la Planchada, actualmente la calle Serrano.

El primer dato concreto de la población que poseía Valparaíso corresponde a 1710, de acuerdo a una carta del obispo de Santiago al rey de España, donde indicaba la presencia de 300 habitantes.

El mar llegaba hasta las actuales calles Bustamante, Serrano, Prat, Esmeralda, es decir la línea de la costa estaba casi pegada a los cerros del sector poniente de la ciudad. Durante prácticamente toda la época de la colonia, Valparaíso estuvo conformado por dos aldeas (el Almendral y el Puerto) separadas por una punta rocosa que los marineros llamaban El Cabo por las rompientes que se producían en los temporales del norte y que las comparaban con el Cabo de Hornos. Como ilustración, la actual plaza Victoria en ese tiempo, era una playa.

Las costumbres entre el Puerto y el Almendral eran completamente diferentes. En el Puerto se vivía la vida del marino, pendiente de los buques, de la carga y descarga de los mismos, usando la mayoría de sus habitantes botes para todas sus negociaciones, pues en tierra no se hacía ninguna. Al contrario, en el Almendral estaban los hacendados y los agentes que tenían que solicitar de Santiago las licencias para las salidas de las naves. Todos los pobladores andaban diariamente a caballo.

El 8 de julio de 1730, cuando el Puerto y el Almendral comenzaban a tener una vida más próspera, sus habitantes fueron sorprendidos con tres fuertes movimientos sísmicos que derribaron la mayoría de las casas, viniendo enseguida un maremoto que arrasó con las bodegas del puerto en las que se habían acumulado más de ochenta mil fanegas (3500 toneladas) de trigo con destino al Virreinato del Perú.

El Almendral, cuya población vivía casi en su totalidad en planicie, fue destruido en grandes proporciones, incluyendo el templo de la Merced ubicado en la actual plaza O'Higgins (calle Victoria con Uruguay), y del cual se salvó solo la virgen. En ese tiempo la población de Valparaíso alcanzaba los tres mil habitantes.

El 25 de mayo de 1751 un nuevo fenómeno sísmico asoló las costas de Chile, volviendo a dejar Valparaíso en ruinas, sobre todo por el gran maremoto ocasionado por el sismo del sur. El templo de la Merced, recientemente reconstruido, volvió a derrumbarse. En ese año en el lugar ya habitaban alrededor de 4.500 personas. y en 1778 se contabilizaban en el Puerto de 9 a 10 casuchas alrededor de una humilde capilla (antepasado de la iglesia La Matriz).

En 1789, el gobernador Ambrosio O'Higgins, ordena la construcción del castillo del Barón en un morro en el extremo opuesto de la bahía con la finalidad de que el fuego de sus cañones se cruzara con los del castillo (fuerte) San José.

En 1793 Ambrosio O'Higgins, ordena construir un muelle que sirviera a las embarcaciones y facilitara el embarque y desembarque de las cargas, sin embargo, nada de esto se concretó y los pasajeros continuaron desembarcando en los hombros de los changos.





**Gabriel de Avilés y del Fierro**

El sucesor de Ambrosio O'Higgins, el gobernador Gabriel de Avilés, tuvo una idea de construir un molo que partiendo desde el castillo de San Antonio (cerro artillería), se adentrara en el mar, instalando en su extremo una batería de cañones para cruzar sus fuegos con los del castillo (fuerte) del Barón en la otra orilla. Esta audaz idea para la época tampoco se concretó.

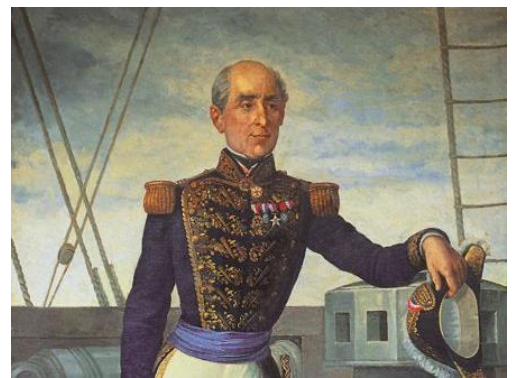
En las cercanías de la puntilla rocosa llamada El Cabo, alrededor de 1808 un acaudalado comerciante había construido un muelle para el uso de sus bodegas, llamado "Villaurrutia", frente a la cueva del Chivato donde hoy se encuentra el edificio del diario "El Mercurio de Valparaíso". Este muelle tenía aproximadamente 27 metros de largo por 10 de ancho, y un metro de profundidad.

En 1810 con la llegada de la Independencia y la libertad de comercio que esto trajo, se da comienzo a una expansión económica sostenida. Este fenómeno se vio reflejado en el aumento de la población de Valparaíso: de 5.000 habitantes contabilizados en 1810, se llega a 40.000 en 1842. Entre estos se incluían inmigrantes extranjeros atraídos por la posibilidad de comercio con las nuevas repúblicas de América y hombres jóvenes, que se desplazaban hacia el puerto, en busca de oportunidades.

En 1818 se creó la Compañía Naviera de Calcuta, que unía Valparaíso con la India y China. A la ciudad se le abrían posibilidades, al ser el puerto de mayor importancia luego del cruce por el Cabo de Hornos, y se le declaró como el Antepuerto General del Pacífico, autorizándose el fondeo de naves comerciales de cualquier nación.



El 28 de noviembre de 1818, llegó a Valparaíso a bordo del buque mercante Santa Rosa, el distinguido marino británico Lord Thomas Cochrane, siendo muy bien recibido en la ciudad, nombrado posteriormente vicealmirante de la escuadra, al mismo tiempo en que se nombraba contraalmirante a Manuel Blanco Encalada. Al mando de ambos saldría la escuadra el 16 de enero de 1819 a atacar a la escuadra realista que se encontraba en la costa peruana. Volverían después, trayendo consigo más buques capturados, para aportar a la naciente escuadra chilena.



**HASTA EL PRÓXIMO NÚMERO!!!**