



El Santiaguillo

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

Nº 265 Mayo de 2022 AÑO XXX Singladura 2022 - 2023



Valerosos y fieros Hermanos:

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

El amor al mar debe ser el culto de nuestros días y haremos sacrificios a él observando las leyes del Octálogo.

Esa norma cobra mayor fuerza en mayo, mes del mar y de las Glorias Navales, que recuerdan la entrega generosa que hicieron a la Patria los héroes de Iquique y de Punta Gruesa.

Recién comienza el mes, de manera que daremos cuenta de las actividades conmemorativas en la próxima edición de este boletín.

Por ahora, les anticipamos el inicio del concurso cultural que por noveno año consecutivo se realiza en el Saint Charles College, con el auspicio de la Nao Santiago, en áreas de literatura y pintura, alusivo al Mes del Mar.

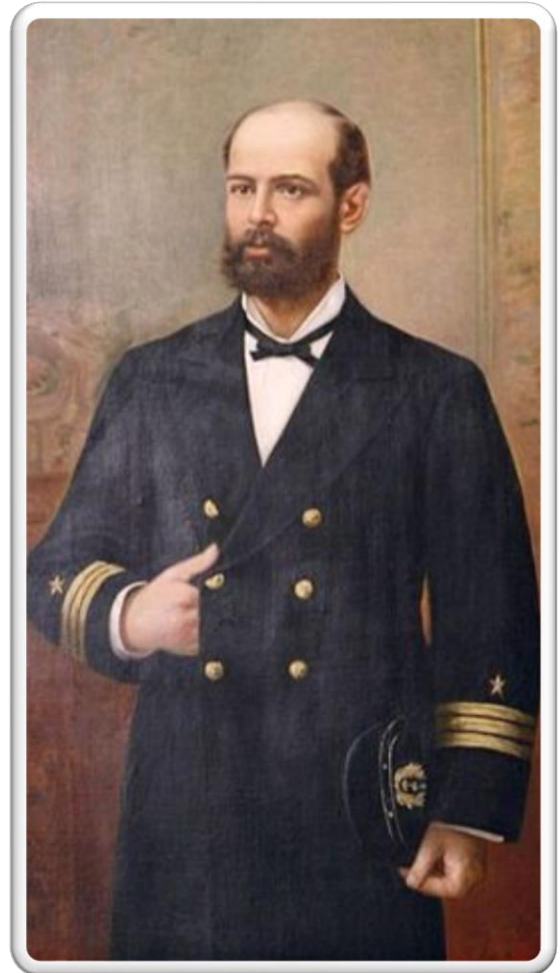
En las noticias de la Nao, celebramos la reelección del Capitán Euzkaro en el gobierno del bajel para la singladura 2022 2023., a quien deseamos buenos vientos y mar calma en esta nueva navegación.

Como contrapunto, acompañamos a la Nao Algarrobo a despedir al Hno. Capitán Gruñoncito, en su zarpe al Mar de la Eternidad.

OOOORZAAAAA!!



EL Editor



Capitán Nao Santiago: René EUZKARO Olhaberry
Editor : Manuel JACK Arancibia
E-mail: naosantiago@hotmail.cl
elsantiaguillo1993@gmail.com
Web: www.naosantiago.cl

NOTICIAS DE LA NAO

ELECCIÓN DE CAPITÁN SINGLADURA 2022 -2023

En una solemne y protocolar Cámara cerrada de Hermanos, celebrada el miércoles 20 de abril,, la Nao Santiago realizó su proceso eleccionario para Capitán por la singladura 2022-2023, siendo reelecto el Hermano René EUZKARO Olhaberry, quien continúa en el gobierno del bajel.



En la presentación de su programa de trabajo, el Capitán EUZKARO recordó que la Nao Santiago es la llamada a mantener, practicar y divulgar los principios y valores que nos legaron los 7 Hermanos Fundadores y por lo tanto estamos todos sus integrantes llamados a cultivarlos en propiedad. Esto nos obliga a no claudicar en el compromiso de participar en la mayor cantidad de actividades semanales y mensuales de la Nao, a mantener nuestra lealtad a nuestro Octálogo y humildad en nuestro actuar, por lo que instó a seguir trabajando en pos de mantener a nuestra Nao, como un ejemplo dentro de la Hermandad, y de que sea cada día más grande y cercana a la juventud.

Su programa de trabajo para esta nueva singladura se resume en los siguientes tracks:

- 1.- **Escuela Náutica:** el desarrollo casi permanente de actividades náuticas nos ha permitido crecer de una manera importante y entonces nuestro programa tiene que estar orientado en ese mismo sentido con el fomento de las actividades náuticas, la promoción de concursos literarios, la difusión del cuidado del medio ambiente marino y todo esto acompañado de una activa participación de los Hermanos de la Nao en dichas actividades. Las nuevas exigencias de la Autoridad Marítima, en el control de las actividades náuticas con la finalidad de que se practiquen cada vez de manera más segura, ha obligado a capacitar de mejor manera a los instructores y a hacer que se incorporen nuevos instructores. Nuestra Escuela Náutica es otro prestigio de la nao, que debemos cuidar todos.
- 2.- **Organización y participación de Zafarranchos:** Los Zafarranchos son una actividad muy importante, porque permiten disfrutar de la fraternidad que se vive en nuestra cofradía y es otro hito importante en la que todos debemos participar y no sólo en los nuestros, sino que también en los de otras Naos.
- 3.- **Conservación y Mantenimiento de Nuestra Guarida:** Nuestra guarida que nos cobija y que con el tiempo se ha ido transformando en una verdadera depositaria de testimonios invaluable dejados por nuestros Hermanos Fundadores y otros que les precedieron, requiere mantenimiento permanente y para ello también es importante que muchos Tripulantes se sumen a las partidas de abordaje. Vamos a hacer el área de museo de Leng, donde luciremos todas las pertenencias del Hermano Fundador N° 1, que nos entregó su familia.

ORZA y viento a un largo a la nueva singladura del Capitán EUZKARO!!!!

En las páginas siguientes entregamos un apretado resumen gráfico de lo vivido durante la cámara cerrada y el posterior bucán.





HERMANDAD DE LA COSTA NAO SANTIAGO



A la cuadra de la caleta de Santiago, a 27 días del mes de abril del 2022.

Bando N°1/2021

VISTOS: lo resuelto por la Asamblea de Hermanos de la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa de Chile, reunida en Santiago, ciudad Capital del Reino, el pasado miércoles 20 de abril, que mediante votación secreta determinó nominar al Capitán que suscribe como su máxima autoridad para la singladura 2022 - 2023, y

TENIENDO PRESENTE: las facultades que me conceden las Ordenanzas y Protocolos para nominar a los Oficiales de la Nao que han de acompañarme durante la singladura, he determinado que los siguientes cargos serán cumplidos por los tripulantes que indico a continuación:

Lugarteniente	Cristián "Algarète" Sotomayor Stewart
Escribano	Manuel "Jack" Arancibia Zepeda
Comisario	Oscar "Rackham" Suárez Bustos
Veedor	Mario "Vulcano" Foix León
Contramaestre	José Manuel "Haddock II" Sierra San Martín
Vigía	Carlos "Dálmato" Rojas Churkovic
Condestable	Roberto "Mercator" Shultz Lorca
Cirujano Barbero	Luis "Avispón Verde" Muñoz Orellana
Mayordomo	Eduardo "Armero" Hernández Román
Piloto	Fulvio "Tano El Terrible" Corcione Conforti
Mestre de Protocolo y Lenguaraz	Luis "Corsario Escarlata" Oliva Martínez
Mestre de Jarcias	Alejandro "Barracuda V" Rivera Fuenzalida
Mestre de Cubiertas	William "Psycho" Castillo Bórquez
Sangrador	Eugenio "Atalaya" Lopez Muñoz
Webmaster	Patricio "Germano" Eberhard Burgos
Editor de El Santiaguillo	Manuel "Jack" Arancibia

Anótese, regístrese, publíquese, comuníquese y difúndase a los cuatro vientos, para que sean reconocidos como tales, por todos los Capitanes y Tripulaciones de todas las Naos del Litoral.



Euzkaro
René "Euzkaro" Olhaberry
Capitán Nao Santiago

OFICIALES NAO SANTIAGO

Singladura 2022 2023



René EUZKARO Olhaberry
Capitán
Singladura 2021 -2022



ALGARETE
Lugarteniente



JACK
Escribano



RACKHAM
Comisario



VULCANO
Veedor



HADDOCK II
Contramaestre



DÁLMATO
Vigía



MERCATOR
Condestable



AVISPÓN VERDE
Cirujano Barbero



ARMERO
Mayordomo



TANO EL TERRIBLE
Piloto



CORSARIO ESCARLATA
Mestre de Protocolo
Lenguaraz



BARRACUDA V
Mestre de Jarcias



PSYCHO
Mestre de Cubierta



ATALAYA
Sangrador



EL GERMANO
Webmaster

CELEBRACIÓN DEL MES DEL MAR



Concurso Cultural



Con el auspicio de la Hermandad de la Costa Nao Santiago y por noveno año consecutivo, se invitó a los estudiantes del Saint Charles College a participar de un Concurso Cultural el “Mes del Mar” que se celebra en todo Chile durante el mes de Mayo con diferentes actividades.

Las bases establecidas para este año entre la Hermandad y el Colegio, todas con referencia al Mar, con nuevas bases ajustándose a la realidad actual son para las siguientes actividades culturales :

- I. CONCURSO DE CUENTO (Obligatorio con nota a la asignatura de Comunicación y Lenguaje)
- II. CONCURSO DE DIBUJO (Obligatorio con nota a la Asignatura de Artes)
- III. CONCURSO DE POEMAS (2, 3° y 4° Medio)

Los tres concursos de Cuento, Dibujo y Poema estarán dividido en 3 categorías, de acuerdo con la edad y curso que se detallan a continuación, expresado en términos marítimos, usados por la Hermandad de la Costa y con su nombre equivalente por el Colegio:

- CATEGORIA “ANCHOVETA” (Infantil) : 4°, 5° y 6° Básico
- CATEGORÍA “BICHICUMA” (Junior) : 7°, 8° Básico y 1° Medio
- CATEGORÍA “MUCHACHO” (Juvenil) : 2°, 3° y 4° Medio

Fecha máxima de entrega a los profesores guías: Viernes 6 de Mayo a las 13 hrs.

Fecha de entrega a la Directora y Jurado de la Hermandad de la Costa: Martes 17 de Mayo

Fecha de Premiación de los 3 primeros lugares de cada Género y Categoría :

Viernes 27 de Mayo

PREMIACIÓN POR CATEGORIA Y GENERO

1° Lugar : - Diploma y Medalla Oro + Obsequio

2° Lugar : - Diploma y Medalla Plata + Obsequio

3° Lugar : - Diploma y Medalla bronce + Obsequio

Nota: El Jurado podrá entregar distinción “Mención de Honor) para aquellos trabajos muy meritorios, quienes recibirán Diploma y Obsequio.

El resto de los Seleccionados internos (7 por cada categoría) , recibirán un Diploma de Participación.

Zafarrancho Nao Algarrobo

Despedida al Capitán ME GRUÑONCITO

Un piquete comandado por el Capitán EUZKARO e integrado por los Hermanos ARMERO, AVISPÓN VERDE, VULCANO, ATALAYA, CORSARIO ESCARLATA y PINGÜINO CAMANCHACA, representó a la Nao Santiago en la ceremonia de despedida del Capitán ME Michel GRUÑONCITO Etchevers y posterior zafarrancho de la Nao Algarrobo, que se realizó el sábado 30 de abril en el Club de Yates y Club Deportivo Nacional, respectivamente, al que asistieron otras Naos del litoral. En la ocasión, el Capitán EUZKARO hizo entrega a la Nao Algarrobo de una placa recordatoria del Hno. ME Gruñoncito, para ser instalada en el futuro piratario.









CAPITÁN GRUÑONCITO Su última travesía

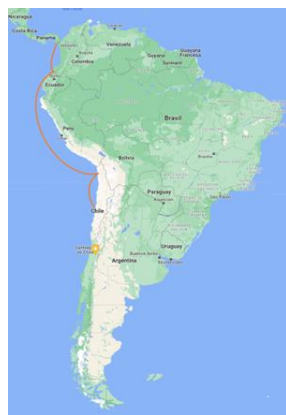


**Hno. Eugenio ATALAYA López
Nao Santiago**

Dedicaré estas líneas a un amigo, hermano y capitán, que no logró terminar su última travesía marinera, con quien tuve el honor de compartir en mi guarida al calor de algunos condumios y pólvoras, en cualquier momento y junto a mi familia, que lo apreciaba mucho.

Esto ocurría cada vez que viajábamos a Algarrobo, pues se hizo una necesidad compartir y escuchar las aventuras de Michel Etchevers, el Hermano GRUÑONCITO, un persona sincera, cariñosa, autentica, disciplinada y muy respetuosa, valores que eran intransables y que compartimos.

A principios de diciembre, en un zafarrancho en mi guarida, con hermanos de las Naos Santiago y Algarrobo, nos comentó que haría una nueva travesía, pero ahora desde Canal de Panamá a Chile, en un track de muchas millas marinas.



Mantuvimos una permanente comunicación durante su travesía y trataré de relatarla a través

de las botellas en que contestaba mis mensajes cibernéticos.

El 17 de enero, a las 12:41 horas, me cuenta que está en Algarrobo todavía y que en una hora más, luego de almorzar, se va en bus a Santiago, donde su hija, pues el miércoles debe estar a las 06:30 en el aeropuerto *“para volar a Bogotá, cambio de línea aérea y de ahí a ciudad de Panamá. después, por tierra a Colón donde me esperan para embarcar y navegar hacia la entrada del Canal de Panamá y llegar al Pacífico.”*

En un video enviado desde Canal de Panamá, el día 2 de febrero, me relata el paisaje y las maniobras de cruce de las embarcaciones.



“NEO le llaman a estas embarcaciones, este barco, son muchos más agudos y pasan por una cruz nueva, de fondo hay un parque que está declarado como parque nacional “enorme” que es lo que queda después de la construcción de este canal y eso se ha mantenido y no hay habitantes, ahí hay guardabosques no más...”



“Saliendo de aquí creo que no habrá señal hasta que lleguemos a Salinas - Ecuador, en unos 12 días más !”



“ahí estamos llenando la primera esclusa en Gatún, del lado del Atlántico.. ahí nos tiramos para, una vez que llenamos..... hemos subido como 30 metros a 40 metros, creo, se esta llenando, ahí se ve las corrientes donde impulsa el agua para arriba...



estamos llenando...una vez que lleguemos el nivel, se van abrir delante del Weco Laura.. va abrir, van a avanzar y después va avanzar, este remolcador que va atrás y avanzamos nosotros, que aquí estamos



...ya acoderados con el bote adjunto, vamos a pasar dos gallos no mas.....dos embarcaciones...es una lancha grande...y nosotros acoderados ahí, pegados....eso esto todo por ahora.....

Nosotros vamos subiendo en estos momentos y el barco del lado, el Red Admiral, esta bajando.

Te das cuenta que ahora el muro es mucho mas bajo y se estan llenando los huequitos, se van llenando eso, nosotros vamos ascendiendo, tenemos que llegar al nivel de arriba....al frente de ese barco y ahí están las locomotoras, que van impulsando el barco, lo van tirando, en realidad lo van controlando, que no se pegue en los muros...esa pasa con el Weco Laura, ese que esta adelante, ahí tenemos una locomotora. que van guiando y el se impulsa solo, con su propulsión avanza y ellos lo van guiando para que no se pegue en los muros...ya espero que se entienda eso... hasta mas rato.....mira ahí ya estan casi tapados los hoyitos....esos hoyitos que estan ahí., vamos subiendo, subiendo, subiendo, ahí se van a perder ...y de repente por aquí salen un chorros de aguas y se generan remolitos....ooooo.... ahí estamos subiendo y casi no se ven....lo hoyitos, ven... ahí esta saliendo el agua por abajo.....el remolino.....y se perdieron...ya no estan los huecos..mmmm ok..



9/2/2022] : ayer en la mañana llegamos a Santa Lucía, Ecuador. Esta ciudad está unida a Salinas y Santa Elena, son tres ciudades juntas con clubes de yates. zarparemos de aquí a la I. Robinson Crusoe el próximo martes.



12/2/2022: Aún fondeados en Ecuador. Pretendemos salir de aquí, el próximo martes.

8/3/2022: Llegamos ayer, al anochecer a Arica. Es muy largo de contar el viaje. Hoy hicimos el ingreso oficial de nosotros y del yate a nuestro país.

10/3/2022] ¡¡De regreso nuevamente!! Creó que zarparemos el próximo lunes, ...este finde está pronosticado un surazo con olas de más de 2 metros ...y quebradas. espero que el meteo le apunte y podamos salir acercándonos a nuestra guarida.

te recuerdo que estamos navegando en velero, no es un jet. Creemos que en unos 15 días estaremos por Algarrobo."

Posteriormente, en la que sería La última actividad social de que tuvimos conocimiento, GRUÑONCITO fue recibido en la guarida del hermano GUAJACHE, con su padre, el HHM DON TITI, junto con otros hermanos de la Nao Copiapó Caldera, en donde se veía muy feliz.



El 28 de marzo sostuvimos una última conversación telefónica, extensa, sobre el viaje que tuvo que realizar desde Tongoy, donde estaba fondeado, a Santiago a raíz del fallecimiento de su hermano carnal Etienne, un gran dolor para él. Fue una conversación muy franca, en la que me felicitó por mi enganche como Hermano de la Costa. Al despedirnos, le desee mis mejores vibras para el.

El día de la celebración del 71° aniversario de la Nao Santiago y de la Hermandad de la Costa de Chile, a las 03:44 recibí la peor noticia.

Un mensaje de WhatsApp enviado por el Hermano Sea Horse, de la Nao Quintero, decía:

"Estimados Hnos., esta noche ha zarpado al ME nuestro querido Hno. GRUÑONCITO, capitán de la Nao Algarrobo, por lo que sugiero que mantengamos en este grupo un duelo por 24 hrs."

Una noticia imposible de creer, pero al avanzar de las horas... se confirmó la impensada noticia... la partida de nuestro hermano, amigo y capitán al Mar de la Eternidad, un capitán de tomo lo lomo, que relajaría en otro puerto y no en aquel que algún día dijo que lo haría... Llegar al puerto destino de su travesía terrenal.... hoy está navegando a sus anchas como un capitán respetado y amado por todos los hermanos que tuvimos la posibilidad de conocerlo y compartir con él.

Capitán, Hermano, Amigo GRUÑONCITO: Gracias por tu vida llena de aventuras y por compartirla generosamente. Que Poseidón y Eolo guíen tu navegar por mares eternos. Descansa en paz!!



¿DE QUÉ ESTÁN HECHOS LOS BUQUES?



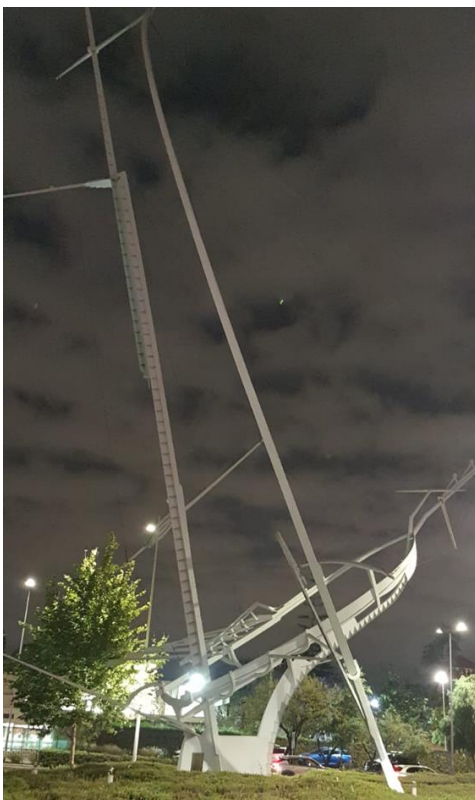
Juan Luis ARGOS Orellana

Rol: 2968

Nao Santiago

Hay una escultura en Santiago, en la comuna de Las Condes que llama la atención por su belleza y poesía. En esta oportunidad, he querido mostrársela a mis hermanos de mar en esta columna en los inicios del mes del mar, para que no dejen de admirarla si alguna vez pasan por ese sitio destacado de la Comuna de Las Condes

El título de esta columna no es mío. Así tituló el escultor, premio nacional de arte, Francisco Gazitúa Costabal, autor de la escultura “El Buque Esmeralda” el texto donde describe su inspiración. Para este Hermano es una de las más bellas obras de nuestra capital alusivas a la gesta de Prat y no puedo dejar pasar la oportunidad de compartirla con Uds.



¿DE QUÉ ESTÁN HECHOS LOS BUQUES?

Francisco Gazitúa, 2001

De qué están hechos los puentes. ¿De anhelo, de acero? Pregunta el poeta Rafael Alberti. Para responder esta pregunta, comencé a buscar un buque. Y, entre todos, escogí solamente a los que en su vida real se ganaron sus derechos literarios. Los que, en un corto acto final, por la fuerza del empeño, fueron llevados al fondo del mar. Por ese acto, donde se privilegió el anhelo sobre el acero, y por la calidad de su naufragio, entraron a la literatura.

De esta manera, los seres de los mares se transformaron en seres de los libros. La muerte se llevó sus buques y sus vidas, pero nos dejó el anhelo. Entre muchos buques naufragados, encontré la Esmeralda II, el buque de Arturo Prat, diseñada y traída a Chile por mi bisabuelo el almirante Roberto Simpson 23 años antes de su naufragio. Trabajé para construirla durante un año.

Pasó un verano, un otoño, un invierno en mi taller de Pirque. Y en el trabajo de rehacerla, comencé a entender la finura de su estructura de goleta, la fuerza de su máquina a vapor, la fortaleza de su cubierta de roble, la liviandad de sus velas, hechas con la misma exactitud, y dedicación de la mejor de las esculturas. A medida que entendí la calidad de su factura, comencé a sentir la tragedia de su hundimiento y su derrota. Su materia perdida a cambio de un empeño. En este tiempo de trabajo entendí la medida, que en un momento, tuvimos todos los chilenos, cuando comenzamos a hundirnos en la Esmeralda. Y por esa medida quedamos, desde ese día, iluminados.

Un buque de guerra entró a la cultura.

La Esmeralda subió a la cultura cuando bajó al fondo, cuando sintió desde la punta del bauprés al final de su timón, que su diseño y estructura se desintegraban.

Bajando supo que lo perdía todo: el viento para sus velas, la cruz del sur en la noche y su capitán valiente.

Bajando sintió la soledad en sus costillas y sus palos. Sintió la soledad de su materia entrando en la muerte.

CONTEXTO

Un monumento inmortaliza y recuerda un evento glorioso, heroico que ocurrió en el pasado y permite mantener viva la llama de lo que significó para una sociedad, un pueblo, un país. No hay duda que la gesta de Prat y sus hombres ese 21 de mayo de 1879, constituye uno de los momentos de mayor valor y heroísmo que recuerda nuestra nación. Casi no existe en Chile una ciudad que no tenga en un sitio destacado, su plaza principal, parque, etc., un monumento o una escultura, que recuerde el combate naval ocurrido en la rada de Iquique esa gloriosa mañana. La mayoría de las veces se trata de un busto del Comandante Prat. En otros casos, al busto de Prat es acompañado por un sobre-relieve del combate mostrando a la corbeta Esmeralda mientras se hunde y al monitor Huascar retirándose tras el último espolonazo mortal.

LA OBRA

Se trata de una escultura de acero forjado y soldado de 25x25x15 metros, realizada el año 2000 por el escultor chileno Francisco Gazitúa Costabal. Desde 2014 se encuentra actualmente ubicada en la plazoleta frente al edificio corporativo de la Cámara Chilena de la Construcción, esquina de Avenida Apoquindo y Las Condes, en el triángulo formado por el Centro Cultural de Las Condes, el Estadio Italiano, justo donde se inicia la avenida Las Condes.

La escultura simboliza a la Esmeralda del Comandante Prat. Originalmente estaba situada en terrenos del Parque Arauco, pero cuando se decidió construir un edificio donde estaba dicha escultura, tuvo que ser trasladada a su actual posición (Relato de Sergio Cavagnaro, ex gerente general CChC).

EL AUTOR Francisco Gazitúa Costabal



Nacido en Santiago en 1944, Francisco Gazitúa Costabal cuenta con una vasta trayectoria escultórica y docente. Aprendió tallado en madera y hierro forjado desde su niñez.

Entre 1963 a 1966 fue alumno de Licenciatura en Filosofía en la Universidad Católica de Chile. En 1964, siguió cursos de dibujo en el Instituto Cultural de Las Condes, con el Profesor Claudio di Girolamo. Premio Nacional de Artes Plásticas 2021.

En sus nueve años de aprendizaje en la Escuela de Bellas Artes de la Universidad de Chile, algunos de sus profesores fueron Sergio Castillo Mandiola, Lily Garafulic, Marta Colvin, Abraham Freifeld, Alberto Pérez, Gracia Barrios, Iván Vial, Carlos Ortúzar, Pedro Miras, Claudio Duran, Reinaldo Villaseñor y Luis Advis.

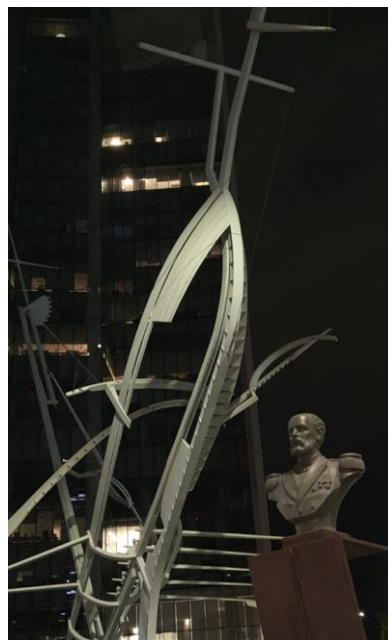
En su trayectoria en el extranjero destaca un Postgrado en Escultura en St. Martins School of Arts de Londres, bajo la guía de los escultores Sir Antony Caro, Philip King y Tim Scott. Durante 1978-1979, en Inglaterra, se desempeña como ayudante de los escultores Tim Scott y Philip King, entre otras actividades artísticas.

Ha desempeñado la docencia en Escultura, en diversas instituciones, como la Pontificia Universidad Católica y la Universidad de Chile y la Universidad Finis Terrae, en Chile, mientras

que en el extranjero se desempeñó en la City Lit School of Arts en Londres, en el Reino Unido, entre otras instituciones del mundo.

Sus esculturas son piezas monumentales que combinan fierro forjado, piedra y madera. Cuenta con 57 de ellas asentadas en espacios y lugares públicos de Chile y otros países. Tiene predilección por el trabajo con materiales autóctonos como los que se encuentran en la zona andina de Chile.

IMÁGENES DE LA OBRA
Secuencia fotográfica de la escultura a la
Esmeralda de Prat.



MES DE MAYO EN ATACAMA



Hno. Ulises CORRALINO
Carabantes
Nao Copiapó Caldera

Ya se ha iniciado el mes de mayo, el que evidentemente está marcado para los chilenos como el mes del mar, por razones de índole histórica como también por la innegable vocación marítima que debe tener Chile.



Las razones de índole histórica son las gestas de Iquique y Punta Gruesa, acaecidas el 21 de mayo de 1879; hechos de guerra naval que marcarían en definitiva la llamada Guerra del Pacífico, la que vio enfrentarse a Chile en contra de los vecinos del norte, Perú y Bolivia. Dos combates navales que trazarían el rumbo de aquel conflicto con el sacrificio ofrendado a Chile en Iquique por parte del comandante Arturo Prat Chacón, cuya muerte volcaría al país hacia el combate en el árido desierto del norte y por otra parte, al sur de aquel puerto histórico, en Punta Gruesa, la hazaña del ladino capitán Carlos Condell de la Haza, quien teniendo bajo su mando un débil barquichuelo de origen español llamado Virgen de la Covadonga, doblegó a lo que podríamos considerar la mitad del poderío naval de Perú, haciendo encallar con hábil maniobra marinera y de guerra a la fragata blindada Independencia.

En cuanto a la vocación marítima que debe tener Chile, sus más de cuatro mil kilómetros de costas y la proyección antártica de nuestro país, así lo exigen.

Por lo tanto, mayo necesariamente tiene para todos los chilenos significado y valor marítimo. Pero en Atacama, además del salobre valor de nuestro mar, mayo también trae otro significado.

El 16 de mayo de 1832; cuando recién se iba acomodando la república, a una década de haber dejado de ser la España de ultramar políticamente dependiente de la España peninsular, fue descubierto el mineral de plata de Chañarcillo, por el arriero Juan Godoy Normilla, según cuenta la historia. Quizás no sólo para quienes han nacido en Atacama y para quienes vivimos en esta región de Chile, esta fecha y hecho debería tener un significado importante.



El mineral de plata de Chañarcillo creó grandes riquezas y nutrió las arcas fiscales prácticamente durante todo el siglo XIX.

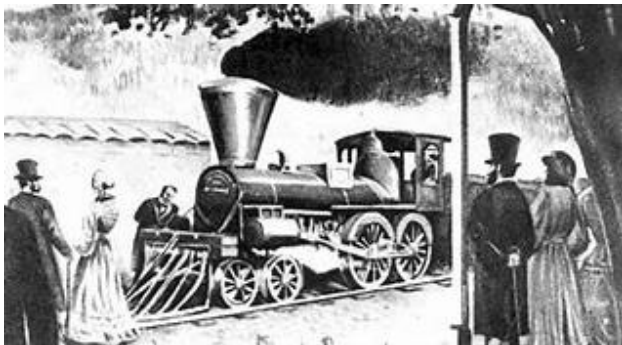
Chile no hubiese sido lo que fue durante aquel siglo de no haber existido el mineral Chañarcillo, el más grande mineral argentífero descubierto en el país. Y Atacama, por supuesto, tampoco hubiese alcanzado el desarrollo que logró. Atacama fue por aquella época la vanguardia en muchos aspectos, todo dado por el empuje e iniciativa de cada uno de sus hijos, todo dado por la libertad de desarrollar y emprender que cada uno tenía.



Muestra icónica de aquello fue el ferrocarril de Caldera a Copiapó, el primero en Sudamérica, el primero en merecer ser llamado ferrocarril, con más de 75 kilómetros de trazado de vía y para movilizar carga y pasajeros. Con este medio de transporte, un viaje entre Copiapó y Caldera tomaba un tiempo de una hora y quince minutos, por aquella época.



Hay manuscritos de aquellos tiempos que dan testimonio de esto. Un viaje entre Santiago y Valparaíso tomaba por aquel entonces dos días a lomo de animal o sobre una carreta. ¡¡Vaya diferencia que había!! Si hacemos la proporción con el tiempo que hoy toma un viaje por tierra desde Santiago a Valparaíso y un supuesto nuevo medio de transporte que se utilizara hoy entre Copiapó y Caldera, el tiempo que tomaría un viaje en éste sería de tres minutos y medios, aproximadamente. Esa era la velocidad relativa a la que se movían los copiapinos y calderinos en comparación con los habitantes de Santiago y Valparaíso.



Gran mes ha sido el mes de mayo para todo Chile y particularmente para Atacama.



**La Locomotora "La Copiapó" fue construida por Norris Brothers en Filadelfia en 1850.
La Locomotora solamente ha corrido 118.350 km entre fines de 1851 hasta 1858.**



HISTORIA DE LA FORMACION DEL PUERTO DE VALPARAISO

Capitulo III



Hno. Aldo PINGÜINO
CAMANCHACA Palma
Rol 2771
Nao Santiago

Después del bombardeo del puerto de Valparaíso, el 31 de marzo de 1866 por la escuadra española, Chile perdió su hegemonía comercial en el Pacífico por la desaparición de prácticamente toda su marina mercante, y la destrucción de los almacenes fiscales del puerto con el incendio de la mercadería que en ellos se guardaba.

Entre 1870 y 1876, Valparaíso tuvo la suerte de constar con intendente excepcional como fue don Francisco Echaurren Huidobro, hombre muy progresista y dinamismo, dotado de grandes ideas, que las supo poner en práctica. Las obras más destacadas se pueden resumir en los siguientes hitos:

- Reedificación de los almacenes fiscales destruidos por el bombardeo español.
- Regularización del plano de la ciudad que había crecido hasta el momento con gran desorden
- La construcción del muelle fiscal

EL MUELLE FISCAL

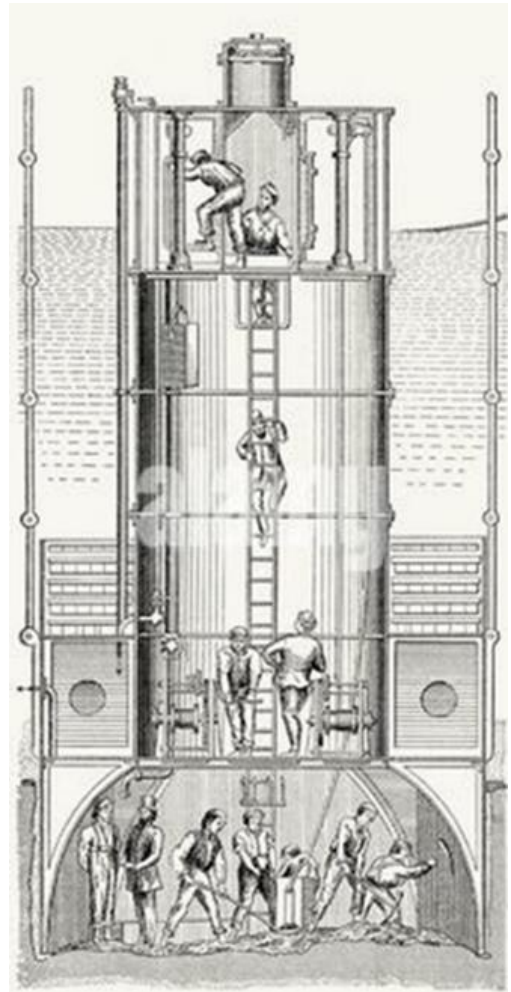
El muelle fiscal fue la primera obra portuaria de Valparaíso a la que podían atracar naves de mediano y gran calado para realizar faenas de carga y descarga.



Los estudios para ejecución se iniciaron en 1871 y posteriormente el ingeniero inglés Juan Hughes inicio las obras de construcción.

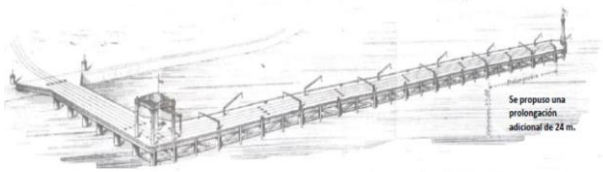
Éste utilizó por primera vez en el mundo el sistema de aire comprimido en las obras marítimas.

La primera columna o pila del muelle se terminó en diciembre de 1873.



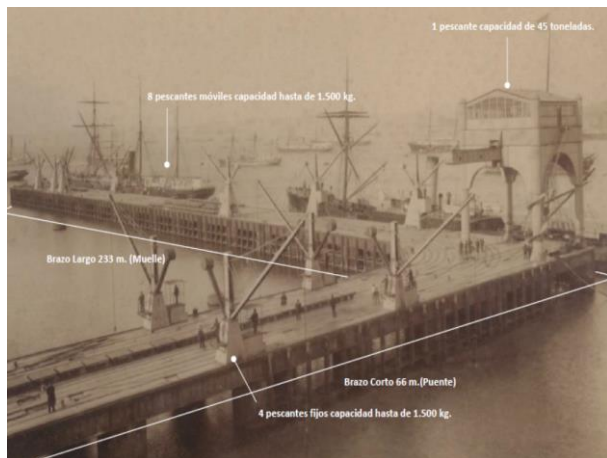
Las obras finalmente culminaron después de 10 años en 1883. Esta demora tiene su explicación por el fallecimiento del ingeniero J. Hughes, y la crisis económica provocada por la guerra del pacífico contra Perú y Bolivia.

Los trabajos continuaron en 1876 a cargo de Lawrence Chapron, quien modificó el diseño original del muelle de J. Hughes que era en forma de T, para dejarlo finalmente en forma de una L



Su largo total era de 305 metros, dividido en una primera sección de 68 metros de largo por 14,5 metros de ancho destinado a la descarga de lanchas, y la sección principal de 237 metros de largo por 15,5 de ancho con capacidad para el atraque de 2 naves de la época con profundidades de 12 a 14 m en su parte exterior y de 8 a 9 m en su parte interior.

Estaba equipado con grúas pescante, cabrestantes, líneas férreas de trocha angosta y material rodante. Estaba dotado de una poderosa grúa con capacidad de levante de 35 toneladas la que fue destruida por el terremoto de 1906, siendo reemplazada por otra más potente de 80 toneladas.



EL MUELLE PRAT

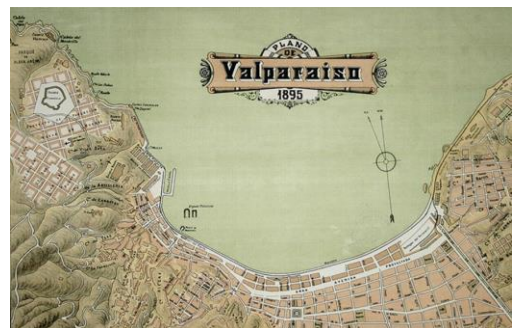
Terminadas las obras del muelle fiscal (1983), se inició la construcción de una estructura mixta de madera y acero, con una plataforma de forma hexagonal y escalinatas de madera en tres de sus costados.

Estaba destinado a reemplazar un antiguo muelle de pasajeros, ubicándolo a espaldas del monumento a los héroes de Iquique y que se adentrara más en el mar. Este muelle de pasajeros se terminó de construir en 1984.

Este muelle de pasajeros llamado Muelle Prat junto con el Muelle Fiscal, llamado también muelle de la Aduana prestaron servicios aproximadamente hasta el año 1919 en que desaparecieron con motivo de la construcción de los nuevos sitios de atraque del puerto comercial.



Lo expuesto de este muelle al no contar Valparaíso con una protección natural y estar la bahía abierta al norte, especialmente expuesta a los temporales de invierno, hacían necesario la creación de aguas abrigadas. Esto al igual que hoy, significaba una gran inversión como es dotar a una instalación portuaria de protección artificial.



Los intereses económicos que se podían ver afectados o favorecidos como ser

- Comercio establecido en Valparaíso
- Agricultores del valle del Aconcagua a los cuales les era más conveniente el puerto de Quintero.

- Agricultores del valle del Maipo los que defendían a San Antonio

Las opiniones que esgrimían los parlamentarios que representaban los intereses de esos sectores, provocaba grandes debates, además la prensa divulgaba todo tipo de opiniones, la de ignorantes en la materia como la de expertos ingenieros nacionales y extranjeros. Todo esto contribuía a que las autoridades no se decidieran a tomarán decisiones.

En 1900 el presidente Errazuriz forma una comisión para el mejoramiento del puerto encabezada por el Holandés Jacob Krauss quienes desarrollaron dos tareas bien específicas:

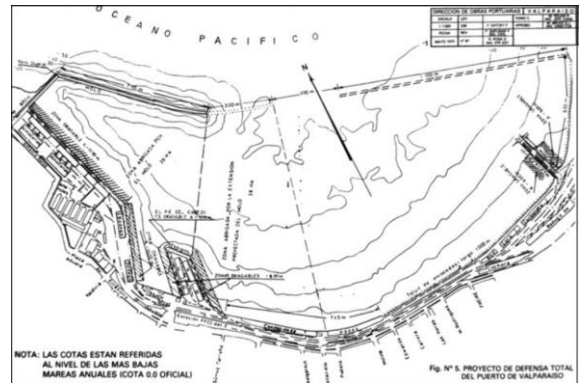
- Un completo estudio de la bahía de Valparaíso entre 1900 y 1901 en lo que se refiere a topografía e hidrografía, trabajos que sirvieron como base a todos los proyectos que se elaboraron más tarde.
- Un proyecto de obras portuarias para Valparaíso, lo que realizo entre 1902 y 1903. En que consideró que no era conveniente realizar obras en profundidades superiores a los 30 metros de profundidad.

En 1905 se licita el proyecto de Krauss, el que fue declarado desierto en junio de 1906.

El 16 de agosto de 1906 Valparaíso fue azotado por un sismo de gran magnitud que provoco su destrucción casi total.

El 7 de septiembre de 1910 el gobierno aprobó la ley N°2.390 que creo la Comisión de Puertos, asignándole fondos y fijando un plazo de 2 años para entregar los proyectos definitivos para los puertos de San Antonio y Valparaíso.

Esta comisión elaboró un nuevo proyecto para Valparaíso basándose en los estudios realizados anteriormente y complementándolos cuando fue necesario. La idea general fue aprovechar la zona poniente que es más fácil de proteger, y concentrar en ese lugar las instalaciones del puerto, defender la ciudad en la parte que quedaría desabrigada y construir en el sector del Barón un muelle para la descarga del carbón.



El 6 de octubre de 1912 se iniciaron los trabajos del puerto de Valparaíso, que fueron adjudicados a la empresa inglesa Pearson and Son Ltda., con un plazo para la construcción de 7 años. Este plazo no se pudo cumplir por las complicaciones para el abastecimiento de los diferentes insumos y materiales, provocados como consecuencia de la 1ra guerra mundial. Las obras fueron terminadas finalmente en 1930.

Los trabajos contratados comprendían las siguientes obras, un molo de abrigo, terminales de atraque, malecones, un espigón y un muelle para el carbón o Muelle Barón



Fuentes consultadas

- Memoria Chilena.gov.cl
- Historia de la Ingeniería Portuaria 1870 – 1930. Alejandro Ubeda Opgaard
- El Puerto en la conformación de la ciudad de Valparaíso. Raúl Araya Bugeño
- Puertovalparaiso.cl
- Monografía de las Obras Portuarias de Valparaíso. Ingeniero Pedro Sapunar Peric

CABIS, ORGANIZACIONES INDÍGENAS DEL VALLE DE ACONCAGUA Y LA INFLUENCIA INCAICA



Hno. Roberto SEA HORSE
Monardes
Nao Quintero

Los profesores Rubén Stehberg y Gonzalo Sotomayor han desarrollado un trabajo de mucho interés para nuestra zona de Quintero-Puchuncaví, y que han denominado “ La Estructura Política-Social “Cabi” de los Indígenas del Valle de Aconcagua durante el Siglo XVI”.

Se refieren a una antigua discusión relativa a si en Chile Central existió una organización socio-política indígena del tipo Cabi o Cavi, similar a los existentes al sur del río Biobío a la llegada de los españoles.

Ellos se abocaron en tres Cabis en el trabajo ya citado, el que se puede leer en el Boletín del Museo Nacional de Historia Natural de Chile, 63 pág 77-88. Materia de provecho para nuestras comunidades y por sus relevantes materias señaladas y descritas en lo particular sobre nuestra zona, en especial por los antecedentes relativos a la comuna de Puchuncaví, Cabi que corresponde a la Quebrada “Pachin Cavi”, cerca de la Bahía de Quintero (1558), próximo a cada uno, el Tiwantinsuyo habría emplazado importante infraestructura.

Los profesores concluyen que la información histórica que se ofrece permite reabrir el debate en torno a este tema.

La presencia del idioma Mapudungun en las zonas y la aparición de numerosos topónimos con variaciones del sufijo Cabi o Cavi, en documentos coloniales del Valle de Aconcagua, como Lonkocavi, Locaguin, Puchuncaví y Melicagui; en áreas de gran concentración poblacional indígena, sugieren que estos topónimos aludirían al “Cavi” que existió en el lugar, Cavi o Cabi: organización indígena, siglo XVI, Valle de Aconcagua.

Desaparición forzada de Pachin Cavi

Los documentos que se revisan a continuación figuran en los expedientes de pleitos de reivindicación de tierras de la Hacienda Colmo, por petición del Prior del Convento de Valparaíso (1816) Fs 296,297. Archivo Provincial del Convento de Santo Domingo, sin clasificar. El caso corresponde a la temprana solicitud y posterior asignación de una merced de tierra en Puchuncaví, lugar vecino a Quintero.

De acuerdo al vocabulario de Valdivia (1684), “PUCHUN corresponde a “sobrar”, lo cual significaría que el topónimo (significado de los nombres propios de los lugares); alude a una agrupación humana que sobra o está demás.

El primer documento administrativo está fechado el 12 de Agosto de 1558, momento en que el Cabildo de Santiago recibió una petición de don Antón de Valdés en que pedía un pedazo de tierra que está ubicado en el Puerto de Quintero, “*para hazer una heredad en la Quebrada que se llama PACHIN CAVI, e que se le diezen seis cuadras de tierra en las Salinas de la Sal, por quanto se quería avvicinar en esta ciudad, y los señores probeyeron, que siendo sin perjuicio de los naturales en la parte que pide en las dichas tierras se les de veinte varas de tierra en quadra cada vara de veinte y cinco pies , y que para ello se lo señale el primer Rexidor que fuere por allí, y que en lo de las Salinas que pide que no ha lugar”* . Al pie del Cabildo estaban escritos los nombres siguientes= *El Lizenciado Hernádo de Santillán, Rodrigo de Quiroga, Juan Godines, Alónso de Córdoba, Raphael Guilamas de Mendoza- Por mandato de los señores Justicia Regimiento= Tristán Sanches Escribano Público y de Cavildo.*

¿ Origen del nombre de Puchuncaví ?

Pese a lo breve del documento anterior, este ofrece mucha información etnohistórica. En primer lugar se trata de la primera solicitud realizada por un español (europeo), para constituirse en propietario y explotar económicamente unas Salinas; de probable origen indígena en la zona de Puchuncaví, tal vez sea la

misma zona que hasta en la actualidad se explotan unas Salinas en la localidad de Ventanas, de sal de mar. El peticionario don Antón de Valdes justifica su petición en la necesidad de contar con recursos para venir a residir a Santiago. Queda claro que en su solicitud que desea tener la propiedad donde se encuentra el recurso y que ésta sea heredable.

Antón de Valdes proporciona el nombre original a la quebrada y su localización con respecto a una importante y bien conocida instalación portuaria española: Quintero. El nombre de la Quebrada está compuesta de dos palabras: Pachin Cavi ambas con mayúscula, siendo ellas, nombre propio en Mapudungun, donde CAVI podría referirse al tipo de organización social que se está estudiando en el trabajo de los profesores en comento, y PACHIN, a una de sus características: esparcir, sobrar (Duque 1997:128,129), con el transcurrir del tiempo esta denominación se derivó a Puchuncaví, nombre que se le conoce hasta la actualidad a esa comuna.

Rechazo de la petición

El Cabildo de Santiago rechaza la petición de tierra a Antón de Valdes por cuanto va “en perjuicio de los naturales”, natural derecho a utilizar y disfrutar de las Salinas. En la respuesta va implícito el hecho que la quebrada está habitada por indígenas que son nativos del lugar, es decir, que residen allí desde tiempos prehispánicos y que las Salinas pertenecerían a ellos. Se compensa al peticionario con una porción de tierra sustancialmente menor que debe localizarse en un lugar que no perjudique a los naturales que habitan en dicho lugar, situación que debe ser definida por el primer Rexidor que pase por allí.

¿Cabis en Quintero? y primer Combate del Chile Colonial

El 9 de Abril de 1587 recalca en la Bahía de Quintero el Corsario inglés Thomas Cavendish al mando de una flota de 3 naves, con más de 200 tripulantes. Desembarcan en las cercanías de la rocas Blancas de Loncura (Lonko = Cabeza, Cura = piedra) en busca de aguadas, leña y alimentos necesarios para continuar su viaje, después de Francis Drake fue el segundo corsario en circunnavegar el mundo. El primer día Cavendish y sus piratas se adentraron

varias leguas al interior de la zona, llegando hasta Valle Alegre presumiblemente, sin encontrar habitante alguno (Vicuña Mackenna), y el día 10 de Abril desembarcan nuevamente y se dirigen a la gran laguna de Quintero, sector de la actual pista aérea, a buscar agua, bañarse y lavar ropa, ocasión en que son emboscados por tropas españolas venidas desde Santiago, produciéndose una refriega, con muertos y piratas tomados prisioneros, considerándose en los anales de la historia de Chile esta acción, como el Primer Combate del Chile Colonial;



LA BATALLA DE QUINTERO 1587: ENFRENTAMIENTO Y EXPULSIÓN DEL CORSARIO THOMAS CAVENDISH

y había presencia de indígenas del grupo cultural Aconcagua, quienes habitaban ese sector como también lo hacían en la Península Los Molles y en el sector de Ritoque, tal vez el primer día que desembarcan los corsarios seguramente se ocultaron al ver a estos extraños, por eso es que no los vieron; debemos tener presente que en los alrededores de la Bahía de Quintero desde 200 años A.C. lo habitaba ya el grupo cultural Bato hasta el 900 D.C., tanto en Puchuncaví como en Quintero. Luego el grupo Llolleo y a la llegada de los españoles habitaban individuos del grupo cultural Aconcagua.

Primer español que llega a Chile y a nuestra zona, antes que Diego de Almagro

Alonso de Góngora Marmolejo, sirvió a las órdenes de Pedro de Valdivia en el descubrimiento y conquista de Chile, se refiere que el primer español en llegar Chile fue el soldado Gonzalo Calvo de Barrientos en el año 1533 y se arrimó al Valle de Aconcagua cuando era cacique Michimalonco.

Estando en el Valle de Jauja (Perú), por cierto robo que realizó, Francisco de Pizarro ordenó que le cortaran las orejas. Llamándosele “El Desorejado”. Esta afrenta lo llevó a pensar en “no parecer más ante gente española”, con la colaboración de indígenas peruanos y con la amistad de la Ñusta (princesa incaica) Cuximiray, ambos se dirigieron al Valle de Chile, llegando a Quillota a través del Camino del Inca, hasta el Tambo que era Puchuncaví, que estaba al mando de un Mitimae. Para continuar hasta el Valle de Aconcagua en donde se encuentra con Michimalonco.

Camino del Inca, Capaq Ñan o Qhapaq Ñan



Era el camino que unía el Imperio Inca, Tiwantinsuyo, con más de 30.000 kms de extensión, iniciándose en el sur de Colombia, Ecuador, Bolivia, Perú, Argentina y Chile, llegaba hasta la VII Región del Maule, con cientos de ramales transversales. Fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco el 21 de Junio del 2014.

Este camino une Puchuncaví con Quillota por los pies del Cerro Chilicauquen, Cerro Alto El Francés, Quebrada del Ají, Boco, Quillota. En el sector Alto El Francés existe un pozón que contiene agua de vertientes que es conocido por los lugareños como el Baño del Inca, Y en sus cercanías están las minas del Malacara explotada desde los tiempos incaicos. Los españoles le pusieron a este camino, Camino Real. Un tramo de este camino en la cumbre es conocido como el Paso de las Mulas, frontera entre Puchuncaví y Quillota. Camino que también fuera usado por Catalina de Los Ríos y Lisperguer, La Quintrala, cuando viajaba desde Petorca a Valparaíso.

Segunda petición de tierra de Antón de Valdes en Puchuncaví

Unos meses después del primer petitorio del año 1558, el 14 de Abril de 1559, el Cabildo de Santiago, otorgó una nueva merced de tierra a Antón de Valdes, consistente “en un pedazo de tierra que es en el Valle de Quillota, que se llama Paynchacauy, que es toda la quebrada de aguas, vertientes hasta el mar, que este irá sin perjuicio y esta “vaca” (vacío, sin habitantes); y los dichos señores le hicieron merced justamente con los demás que se le hizo merced hasta ocho mil cepas, y que lo haya por su orden, y como dicho costumbre de ponerse”.

Si bien este nuevo Título otorgado ocho meses después del conferido primero (1558), es aún más breve e igualmente informativo: ahora se le otorga al mismo peticionario toda la quebrada, con sus aguas y vertientes (desde las nacientes de la cordillera de Malacara y Pucalán) hasta la desembocadura del mar. Esta merced es otorgada porque, al menos teóricamente, la quebrada esta “vaca”, es decir, está desocupada y va “sin perjuicio de los naturales”.

Asimismo el Cabildo de Santiago le otorgó ocho mil cepas, para que levante una viña en la zona.

Si las declaraciones en las petición son ciertas ¿qué pasó con los naturales que residían en el lugar, por lo cual fue rechazada la primera solicitud del 12 de Agosto de 1558?. La respuesta a esta pregunta, dicen los autores, no se encuentra en el documento, y solo puede ser inferida como una suposición.

Después de siete años, el propietario se desprendió de esas tierras. En un Título de confirmación fechado el 3 de Marzo de 1566, apareció nuevamente don Antón de Valdes vendiendo esas tierras de Puchuncaví o Paychuncavi a don Guillermo Ponce en 200 pesos de buen oro.

Inexistencia de topónimos incaicos en la zona

Se podría colegir que no hubo injerencia mayor del Tiwantinsuyo, esta afirmación puede ser relativizada si se tiene en

consideración que 20 kms más al sur de Puchuncaví, contingentes incaicos construyeron habitaciones arquitectónicas en la cumbre del Cerro Mauco Aconcagua, que queda cerca de la desembocadura del río Aconcagua (Vicuña Mackenna 1881), sin embargo, la apropiación simbólica del Cerro Mauco pudo no ser suficiente para controlar ideológicamente la población indígena del área de Puchuncaví o que este proceso se hallaba en curso, cuando irrumpieron los españoles en el área.

Presencia Inca en Chile

La presencia fue muy breve en el Chile Central, ésta duró desde la década de 1470 hasta el colapso del Imperio Incaico en la década de 1530.



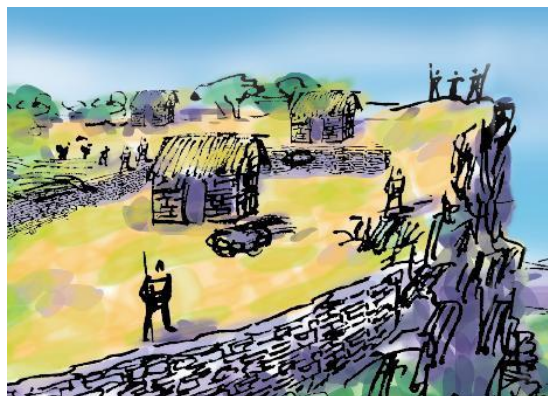
Los principales asentamientos del Tawantinsuyo en Chile se ubicaron a lo largo de los ríos Mapocho, Maipo y Aconcagua. Los restos arqueológicos de Quillota, en el valle del río Aconcagua forman parte del que probablemente fue el asentamiento Inca más importante de Chile.

La mayor parte de los pueblos conquistados por los Incas en Chile fueron los Diaguitas y parte de los Promaucaes, también llamados Picunches, nombre usado por la historiografía y antropología chilena para referirse a los grupos prehispánicos hablantes del mapudungun que habitaban la zona entre los ríos Aconcagua y BíoBío en la llamada zona central del actual territorio chileno.

Sitio Arqueológico Cerro Mauco

La primera referencia escrita en la literatura arqueológica sobre la existencia de un sitio de esa naturaleza en el curso inferior del río Aconcagua, en los dominios del cacique Tanjalonko (Tabolango

señor de Concón, Quintero y Puchuncaví), es la que hace Benjamín Vicuña Mackenna en 1881, y corresponde a una fortaleza o Pukara, ligada probablemente a la actividad minera... “ al pie del pintoresco cerro Mauco, de aurífera celebridad según Pissis. El pico de Mauco, en cuya cima dicen, los que a su pie habitan existe un malal o fortaleza de indios”.



La existencia de esta fortaleza estaría relacionada según el autor a la Mina de Malacara (según este nombre, sería de qué el cacique de la zona tenía mal carácter); o quebrada del mismo nombre, parte de la Hacienda de Chillicauquen, contigua a la Hacienda de Colmo, época cuyo descubrimiento se desconoce.

Fue de sus senos auríferos de los asaltantes de Gonzalo de los Ríos, cuando construía éste por órdenes de Pedro de Valdivia el bergantín (galeón) histórico en la Boca de Concón (desembocadura del río Aconcagua) cuando las huestes indígenas prendieron fuego a la nao, destruyéndola. Sacaron el sombrero lleno de oro con que tentaron la codicia de los castellanos antes de pasarlos a cuchillo, ¿fue el malal del Mauco la plaza fuerte del Toqui de Colmo y de Quintero y Señor de Malacara que allí guardaba los tesoros de sus lavaderos contra la codicia de los vecinos del valle?.(Vicuña Mackenna).

La Fortaleza del Cerro Mauco, ¿Pukará o Waca?

Mauco en Mapudungun: maug, “ estar algo o alguien suspendido en el aire” y Ko o Co, “agua”, Maugko, agua suspendida, en alusión a la nube,

gran parte del año la cima del cerro Mauco pasa cubierta por una densa capa nubosa que corona su cima. Los incas una vez pacificada la población Picunche del bajo del Valle de Aconcagua, pudieron haberse apoderado del Cerro Mauco convirtiéndolo en un antiguo santuario local, en una Huaca o Waca o como Pukara-avistadero en el reinado del inca Topa Inca Yupanqui, cuando la frontera austral del gran Imperio Incaico lo constituía hasta el margen norte del río Aconcagua.



Este Pukara-avistadero permitía a mi entender, la vigilancia y control estratégico del único vado del río antes de la desembocadura en Concón, situado entre Colmo y el actual Puente de Colmo; el control de la población indígena del valle desde el tambo de Quillota hasta Concón y por el costado marítimo hasta la Bahía de Quintero y Puchuncaví, que llegaba y pasaba un ramal del Camino del Inca, que evitaba la Cuesta de El Melón.

También desde la cima permitía la vigilancia del camino hasta el Marga Marga y parte del Valle de Quilpué y Limache-Olmué completos.

Los incas en Quillota mantuvieron como rehén espiritual a la Waca o Pillán del Cerro Mauco, como demostración visual y cotidiana del poderío del Dios Sol o Inti y de su hijo el Inca, lo que permitía el sometimiento de la población local y sus entes sagrados.

La alineación visual del Cerro Mauco con los santuarios incaicos de altura como el Monte Aconcagua y el Cerro El Plomo, en la cuenca del Mapocho, permitía la comunicación directa y rápida mediante fogatas y códigos preestablecidos, con el resto del imperio incaico de los alrededores.

Quillota se había convertido hacia 1536, fecha del descubrimiento de Chile, en el centro administrativo de la provincia incaica o Huamani, la que estaba comprendida entre los ríos Choapa por el norte y río Maipo por el sur, territorio correspondiente al Chili o Chile conocido en aquella época, ese mismo año de 1536 los Caciques Tanjalonko y Michimalonco señores del alto y bajo Aconcagua, que comprendía nuestra zona también en una completa secesión (separación de un territorio) expulsan a Quilicanta hacia el Valle del Mapocho, al último representante directo del Inca y defensor final del incanato en la cuenca del Mapocho.

El Cerro Mauco habría vuelto a ser Pukara- Waca, Santuario Picunche por segundo vez.

Restos arqueológicos en el Mauco

El equipo del arqueólogo Hernán Ávalos, después de muchas visitas al sitio y en el marco de las investigaciones que han desarrollado durante 15 años en la cuenca del río Aconcagua, decidieron obtener una fecha de los materiales que han sido recuperados con criterio arqueológico en el Cerro Mauco, para ello escogieron un fragmento cerámico recuperado en la década del 80 por estudios que ha realizado el profesor Jaime Vera.

Así, se decidió fechar por el método de la termoluminiscencia un fragmento recuperado en la cumbre del Mauco a 20 cms de profundidad del tipo Negro y Rojo sobre Blanco mediano exterior / Café Rojizo alisado interior, el que entregó como fecha el año 1540 más o menos 50 años D.C.

Éste constituye el primer fechado obtenido para la ocupación indígena que habitó la cumbre del Cerro Mauco, la que podría asociarse al muro perimetral de piedras que fue construido en una cota promedio 35 mts. más baja que su cumbre; probando así una presencia indígena prehispánica irrefutable entre los años 1490 y 1600, un margen plenamente coincidente con el periodo tardío y del contacto hispano-indígena inicial, corroborado por la documentación hispana para el área del bajo Valle de Aconcagua.

El Primer Señor del Puerto, Simón Diez de Hidalgo

En la Colonia, apartando las acciones piratas, allá por los años de 1580 llegaba a Chile un soldado llamado Simón Diez de Hidalgo, natural de Toledo, joven valiente y de linaje noble que entró a servir en las huestes que seguían en Arauco al gobernador don Alonso de Sotomayor durante 20 años, por ello le hicieron Capitán y le otorgaron licencia para irse a Santiago.

Pero llegó tarde a la capital y no había donde darle una ocupación. Como era casado con una hermana de la esposa del famoso escribano Jinés de Toro Mazote, hombre riquísimo este, al no haber otro lugar más cercano a Santiago, le dio la playa y alrededores del puerto descubierto por Quintero, el 19 de Septiembre de 1601, pasando en consecuencia a ser el Primer Señor del Puerto de Quintero, este prosperó hasta 1625 con gran cantidad de animales y una viña cercana al mar, que se llamó por ello Viña del Mar, era costumbre de aquella época entregarles cepas a los españoles para iniciar la actividad vitivinícola tal como se hizo con Antón de Valdés en sus tierras en Puchuncaví.

Viña que tuvo Simón Diez de Hidalgo que la devastó una salida de mar (tsunami) el 8 de Julio de 1730. Pero en pleno auge de su fortuna, el primer dueño de Quintero, por allí por el mes de Abril, se fue a morir a Quillota, si hemos de creer en su testamento, fechado el día 7 de Abril de 1625.

Maremoto, Tsunami del 8 de Julio de 1730

La madrugada del 8 de Julio de 1730, se produjo un sismo que se estima pudo llegar a los 9,1 a 9,3 grados ocurrió en la zona central de Chile afectando gravemente a las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

Fenómeno natural que también arrasó a Quintero con una ola entre 8 y 10 metros de altura y que señala el cronista que pasó la ola sunamigénica desde Loncura a Ritoque.

Se trató de un evento que de haber sido medido se ubicaría como el segundo más grande del mundo después del ocurrido en 1960 en Valdivia. Experiencia conocida que con cuyos datos actualmente se tomaron en consideración y se construyó el muelle de la empresa gasífera GNL Quintero a 13.0 metros sobre el nivel del mar para resguardar las instalaciones en la eventualidad de ocurrir un maremoto de iguales características. Tal como lo indica una ley en la Geología: "que los eventos ocurridos en el pasado con seguridad se repetirán en el futuro".



Siendo consecuente con los postulados del padre de la Historia Heródoto de Halicarnaso, la historia de los pueblos y de toda actividad humana se debe escribir, acción que nos permite conocer su desarrollo evolutivo a través del tiempo y genera las bases del presente que nos otorga la identidad y pertenencia al terruño que nos cobija, para el conocimiento de las generaciones futuras.

Roberto Monardes Fierro
Nao Quintero

VIAJES Y FRONTERAS



Hno. Williams PSYCHO Castillo
Rol 3129
Nao Santiago

La mayoría de las personas necesitamos de motivación para accionar en la vida. Estas motivaciones pueden ser de orden personal las que tendrán que ver con nuestro Yo y a veces con motivos que tienen que ver con nuestras familias y se centran en el Otro.

Por mucho tiempo un fuego interno me llevó a viajar por donde fuere que me llevaran mis pasos. De esta suerte, he tenido la dicha de recorrer todo mi hermoso país de Punta a Cabo.

Preferí invertir tiempo y dinero en conocer nuestra diversa geografía antes de emprender hacia el extranjero.

Asimismo, si no era en el tiempo de vacaciones, los fines de semana cargaba de combustible mi misilera, preparaba una canasta con pertrechos y salía junto a mi familia a recorrer los caminos de Dios sin una ruta o trayectoria prefijada. Fue así como me interné por recónditos caminos de cercanas localidades próximas a Santiago y la región metropolitana.



Lo que me nutría era el salir a rodar tierras sin una obligación de tener un punto de llegada, quizás inconscientemente mi espíritu de aventuras comenzaba a fraguarse dentro de mí.

Conforme pasaron los años y mis hijas crecían, fueron alejándose estas aventuras ya sea por que las niñas tenían sus propios panoramas y las aventuras con el “viejo” ya no resultaban tan atractivas.

Sin embargo, la vida te guarda siempre sorpresas, y corriendo por el año 1992, mientras realizaba mi práctica profesional en ENAMI Ventanas, conocí el CENDYR (Centro de deportes y recreación) de Quintero, en dicho lugar inicié con las practicas de Buceo por amnea y a posterior realicé el curso de Patrón de yates de bahía.



Los viajes continuaron y la dinámica era la de llegar a un punto determinado y comenzar a caminar, en busca de paisajes y la plenitud de los espacios abiertos, pero con el paso de los años me costaba más y más realizar mis travesías sin encontrar impedimentos que cortaban mi libre paso.

Como indiqué en un comienzo, no era difícil encontrar lugares abiertos, pero algo pasó en este país y los latifundios y espacios abiertos se plagaron de vallas y subdivisiones que truncaban la aventura de caminar y explorar. La verdad, ya no me satisfacía este tipo de paisajes, mi paz interna se quebrantaba.

Muchas veces me desanimé en emprender nuevas travesías, pero siempre la vida nos deja una puerta trasera por donde salir... la primera vez que me atreví a salir en una embarcación no sabía la gran puerta que comenzaba a abrir, esta vez en vez de caminar y rutear en automóvil, mi medio fue un SunFish, embarcación de pequeño calado y de magra tripulación, pero veloz...



Fue así como comenzó una nueva etapa en mi vida, etapa que hasta el día de hoy ha llenado mis expectativas y ha logrado apaciguar ese fuego interior que pugnaba por buscar ámbitos de Libertad personal.

El navegar, ha devuelto la libertad de espíritu en mi persona, el sentirme libre, en plena magnificencia del elemento océano, la brisa del viento en la cara, la fuerza de Eolo, la bravura de Poseidón acompañándome en cada nueva aventura de navegación.



Por fin, un contexto que no me ha hecho sentirme coartado, restringido, y que ha sacado lo mejor de mí. Creo que la mejor técnica de terapia ha sido encontrarme con el mar y su vastedad. Elemento que con su fuerza y bravía también aporta paz a las personas de corazón inquieto.



Creo firmemente en la libertad del ser humano y que todo esfuerzo en pos de conseguir este estado es un paso mas para tener personas completas y buenas, conforme tengamos satisfechas nuestras necesidades del alma y del cuerpo, a mi me ha servido el íntimo contacto con la mar y en esa eterna búsqueda del hombre por la verdad, esta me ha sido develada por Poseidón y Eolo.



NAO CORONEL LOTA Bitácora Fundacional



Hno. Rodrigo GALEÓN Flores
Nao Coronel Lota

Un día 25 de abril, pero hace ya 24 años, a las 13:00 horas, en la guarida EL CORSARIO de coronel, con la presencia del capitán BLACK y los hermanos PONIFOX, CHUPON ATÓMICO, CUNTON y Bichicuma ANCHOA, se procedió a presentar LA BALSA de CORONEL la que se armó producto de largas conversaciones de amigos que mostraban su interés por formar una nueva Nao.

Según reza la bitácora fundacional de la Nao "Ello se consolida al comentar el suscrito con un Pirata de Río de la balsa de MULCHÉN, conocido facineroso de nombre CALDERA TOP, quien realiza contacto con CHUPON ATÓMICO y procuran provocar un asalto a la caleta de CORONEL.

El sobrino y el tío, viejos lobos de mar, conocidos por sus constantes asaltos, teniendo varias esclavas a su haber, reunieron un piquete de hombres valerosos dispuestos a enfrentar la dura tarea de formar una balsa y así poder navegar por mares tranquilos y tormentosos, llevando alegría y apoyo a los demás hermanos.

Estas conversaciones se consolidan el día 25 de abril del año 1998, donde el capitán BLACK, en zafarrancho da a conocer la tripulación, los objetivos de la cofradía manifestando a su ver su complacencia por el paso dado.

El capitán BLACK nombra al Hno. CHUPÓN ATÓMICO, como contramaestre para la ocasión y al polizón Hno WILLIAMS MONTAÑA como Escribano, al Hno HERNAN DÍAZ como vigía, al Hno LUIS VALLEJOS como el pañolero y al Hno SANTIAGO MEDINA como mayordomo, quedando pendiente los cargos de contramaestre, y Comisario los que serían ocupados en el siguiente zafarrancho, en el cual asumiría el Hno JUAN LENGUADO FUENTES como patrón de la balsa."

Felicidades a mis queridos hermanos de la GLORIOSA NAO CORONEL LOTA en el día de su cumpleaños N° 24.



25 DE ABRIL DE 1998

UN DÍA SABADO 25 DE ABRIL, A LAS 13:00 HORAS EN LA GUARIDA "EL CORSARIO" Y CON LA PRESENCIA DE CAPITAN BLACK, HNO PONIFOX, HNO CHUPON ATOMICO, HNO CUNTON Y BICHICUMA ANCHOA, SE PROCEDIÓ A PRESENTAR LA "BALSA-CORONEL", LA QUE SE ARMÓ PRODUCTO DE LARGAS CONVERSACIONES DE AMIGOS QUE MOSTRABAN SU INTERÉS POR FORMARLA. ELLO SE CONSOLIDÓ AL COMENTAR EL SUSCRITO CON UN PIRATA DE RÍO DE LA BALSA MULCHÉN, CONOCIDO FACINEROSO DE NOMBRE CALDERA TOP, QUIEN REALIZÓ CONTACTO CON CHUPON ATOMICO Y PROCURÓ PROVOCAR UN ASALTO A CORONEL.

EL SOBRINO Y EL TÍO, VIEJOS LOBOS DE MAR, CONOCIDOS POR SUS CONSTANTES ASALTOS, TENIENDO VARIAS ESCLAVAS A SU HABER, REUNIERON A UN PIQUETE DE HOMBRES VALEROSOS DISPUESTOS A ENFRENTAR LA DURA TAREA DE FORMAR LA BALSA Y ASÍ PODER NAVEGAR POR MARES TRANQUILOS Y TORMENTOSOS, LLEVANDO ALEGRIA Y APOYO A LOS DEMÁS HERMANOS.

ESTAS CONVERSACIONES SE CONSOLIDAN EL DÍA 25 DE ABRIL DEL AÑO EN CURSO, DONDE EL CAPITAN BLACK, EN ZAFARRANCHO, DA A CONOCER A LA TRIPULACION LOS OBJETIVOS DE LA COFRADIA, MANIFESTANDO A SU VER SU COMPLACENCIA POR EL PASO DADO.

CAPTAN BLACK NOMBRA AL HNO. CHUPON ATOMICO COMO CONTRAMAESTRE PARA LA OCASION Y AL LOS POLIZON HNO WILLIAMS MONTAÑA COMO ESCRIBANO.

HASTA EL PRÓXIMO NÚMERO!!!