



El Galeón de Chicureo

Edición N° 306

Singladura Junio 2016



Boletín Mensual de la Nao Chicureo de Hermandad de la Costa-Chile

Representante Legal: Capitán Tai Fung

EDITORIAL

El último episodio de Marea Roja ha puesto en evidencia la falta de anticipación para hacer frente a este fenómeno natural, a pesar de que en nuestro país existen varios centros de investigación, y que CONICYT cuenta con un programa especial destinado a proporcionar financiamiento. Como la Marea Roja es un fenómeno que afecta todos los océanos del mundo, hace ya 20 años que la Universidad de Hong Kong desarrolló un modelo computacional predictivo, como el que se busca tener en Chile. ¿Están las autoridades chilenas en contactos con sus congéneres del extranjero, para obtener transferencias tecnológicas?

DIA MUNDIAL DE LOS OCÉANOS

El 8 de junio, que ha sido instituido como Día Mundial de los Océanos por las Naciones Unidas, en nuestro país pasó una vez más sin pena ni gloria, demostrando una vez más que “ese Mar que tranquilo nos baña” no interesa a las autoridades. Este año, el tema era “Océanos sanos, planeta sano”



Los Océanos no sólo regulan el clima y sirven de medio de transporte conectando todos los rincones de nuestro planeta, sino que también su flora genera la mayor parte

del oxígeno que respiramos, y junto con su fauna, son una importante fuente de alimentos, en especial del yodo que nos protege de muchas enfermedades.

Por tal motivo, cada año la Organización de las Naciones Unidas organiza un Concurso Fotográfico, que este año fue dedicado a llamar la atención sobre la polución plástica que afecta a los Océanos.



UN photo/Martine Perret

La Nao Chicureo, desde que fue lanzada como chalupa, con motivo del Mes del Mar todos los años ha presentado en el Centro Cultural de la Municipalidad de Colina una exposición de 30 fotos seleccionadas de temas marinos. Nuestro propósito es acercar el mar a gente de tierra adentro.

Nuestra intención original fue invitar a todos los Hermanos de la Costa de Chile participar en esta iniciativa, pero no encontrando las reacciones que esperábamos, la hemos venido llevando a cabo con los medios de a bordo, aprovechando que el Hermano Hernán “Congrio Negro” Sosa es propietario de Fotoarte, la más reputada escuela de fotografía en nuestro país. A contar de la singladura 2017, la Nao Chicureo dedicará esa actividad al Día Mundial de los Océanos, enviando las mejores fotos presentadas por Hermanos de la Costa de Chile, a participar en el concurso que se realiza en la sede del organismo internacional en Nueva York.

ZARPE DEL B.E. ESMERALDA



Al mediodía del domingo 12 de junio, zarpó de Valparaíso el B.E. Esmeralda en su sexagésimo primer crucero de instrucción. Va al mando del Capitán de Navío Carlos Schmidt, y en 211 días recalcará en la Isla de Pascua, Hawái (USA), Tokio (Japón), Busan (Corea del Sur), Shanghai (RP China), Bali (Indonesia), Sydney (Australia), Auckland (Nueva Zelanda), y Papeete.

La dotación incluye 29 mujeres, y en trayecto se unirán 29 invitados de marinas extranjeras, cinco de ellos de la Armada de Uruguay, cuyo B.E. Capitán Miranda, se encuentra actualmente en carena.

Fuente El Mercurio

ASAMBLEA NACIONAL DE CAPITANES DE NAOS

El viernes 24 de junio se realizó en Copiapó, en un grato ambiente de fraternidad, la Asamblea Nacional Ordinaria de Capitanes de Naos, convocada por el

CN Hermano MacGiver. Este rindió cuenta del primer año de su singladura, y lo propio hizo el Hermano Comisario Nacional. Ambas cuentas fueron aprobadas por unanimidad por los 20 capitanes de Naos presentes, a pesar de que llamó la atención que, transcurrido ya un año de su elección, el Hermano CN aún no ha realizado la acostumbrada visita protocolar al Comandante en Jefe de la Armada. Además se realizó la elección sin competidor del Hermano Armando Le Gascon Camouseight como miembro suplente del Consejo de los XV. Cabe hacer notar que habiendo siete Naos en la Zona Central, sólo la Nao Santiago se ha preocupado de presentar candidatos, por lo que en la actualidad posee los dos miembros titulares y el suplente. Ello resta representatividad al Consejo de los XV. A pesar de contar con seis Hermanos que reunían los requisitos para presentar su candidatura, la Nao Chicureo se abstuvo pues dos de ellos prefirieron continuar como oficiales nacionales, tres no podían asumir esa responsabilidad por razones de trabajo, y el sexto se desempeña como Capitán de la Nao.

Por otra parte, en forma unánime se acordó realizar el 14 de agosto de 2016 una Asamblea de Capitanes de Naos, dedicada exclusivamente a producir un conjunto de OO.PP. que permitan a la Cofradía navegar sin contratiempos. Dicha Asamblea se realizará en la guarida de la Nao Santiago, y se acordó que las Naos hicieran llegar sus propuestas para discutirlas en esa ocasión. Sólo punto negro del encuentro fue que, alegando no pago del botín de la Capitanía Nacional, se dejara sin derecho a voz y voto a Naos que lo habían cancelado, y habían entregado poder a la Nao Chicureo para representarlas.

HOMENAJE A HERMANOS QUE NAVEGAN EN EL MAR DE LA ETERNIDAD



El sábado 25 de junio se realizó en el Piratario ubicado en el Mar de las Arenas (Caldera), un sentido homenaje a los Hermanos que Navegan en el Mar de la Eternidad.

La Nao Chicureo estuvo representada por su Lugarteniente-Escribano Hermano Patricio “Américo” Sapiains, y su Condestable Hermano Antonio “Toñópalo” Varas.

ZAFARRANCHO DE JUNIO

El Jueves 30 se celebró el zafarrancho correspondiente la mes de Junio, que contó con la asistencia del Capitán Nacional Hermano McGiver y Hermanos de otras Naos. El Capitán Hermano Tai Fung presentó un completo informe sobre lo tratado en

la Asamblea Nacional de Capitanes de Naos, y el trámite de la personalidad jurídica de la Nao, que deberá ser reiniciado dejando fuera de la escritura al Hermano Fundador Klaus Barba Rubia Weber. Después de largos meses de demora, no fue posible que el Registro Civil entregara su certificado de antecedentes. Sabemos que, a pesar de sus actividades piratescas, estos son impecables, pero hay que demostrarlo en un formulario oficial firmado por la autoridad competente. Esta se negó a hacerlo sin la presencia física del requirente, quien está de regreso en Alemania.



El Hermano McGiver procedió a hacer entrega al Hermano Amèrico de la distinción Insignia de Oro, que le fuè acordada por la unanimidad de los Capitanes de Naos presentes en la Asamblea Nacional de Capitanes realizada recientemente en Copiapò. Esta es la mayor distinción que entrega nuestra Cofradía, y en los 65 años de existencia de ella, sólo ha sido concedida en cinco ocasiones. ¡¡¡OOORRRZZAAAAA POR EL HERMANO AMÈRICO!!!!. El Hermano Capitán Nacional entregó también al Hermano Pirata Coke, el diploma que lo acredita como Filibustero de las Amèricas 1996. ¡¡¡OOORRRZZAAAAA POR EL HERMANO PIRATA COKE!!!!

VARAZON DE MEDUSAS

El 11 de este mes, unas 50.000 medusas comunes (*Aurelia SP*) vararon en la playa de Maullín, Región de los Lagos. Esta viene a sumarse a las varazones de sardinas que tuvieron lugar anteriormente en esa misma región.



Convendría que las autoridades averiguaran si ello se debe a la ingestión de toxinas de la Marea Roja, o a vertientes volcánicas submarinas que contaminen el agua. En Chile tenemos una gran cantidad de organismos de investigación marina. Sólo falta que las autoridades proporcionen los medios para que puedan llevar a cabo su tarea con la eficiencia y eficacia requerida.

PATRIMONIO CULTURAL MARÍTIMO

Que en nuestro país existan leyes que salvaguardan el patrimonio cultural marítimo, no sirve mayormente, pues no van acompañadas de un sistema de gestión público-privado que las haga efectivas. Tal es el caso del RAM Poderoso, una reliquia

contemporánea del Titanic, que abandonado en los roqueríos del muelle de Talcahuano, donde lo dejó el último maremoto, sufre una lenta y progresiva destrucción.



Es también el destino del patrimonio cultural subacuático. El robo de piezas de naufragios, al que ni siquiera el pecio de la Esmeralda en Iquique ha estado ajeno, es demostración de ello. La barca alemana Postdam, hundida en 1891 frente a playa Carvallo en la bahía de Valparaíso, es llamada “Locita” por los buzos, debido a la cantidad de porcelanas que han extraído de ella. Sin ir más lejos, la ceremonia de conmemoración del centenario del hundimiento del crucero alem HMS Dresden en la bahía de Cumberland, Isla Robinson Crusoe, puso una vez más en evidencia el increíble grado de destrucción de su casco, producto de dinamitazos destinados a buscar el oro que presuntamente trasportaba. Las localidades deberían procurar establecer museos de sitio, que exhiban fotos y maquetas de los buques hundidos en sus aguas, así como elementos recatados de ellos. En otros países constituyen un valioso atractivo turístico.

MARINA MERCANTE DE CHILE CELEBRA SU MES

Al igual que Inglaterra, Francia y Holanda, el comercio marítimo con sus colonias era entregado por la corona española en una especie de estanco, a casas de comercio organizadas con ese propósito. Tal era el caso de la Casa de Contratación de Cádiz.

Durante la Colonia Chile tenía un floreciente comercio marítimo con la costa del Pacífico. Sus principales productos de exportación eran el trigo, los cueros de vacuno, la lana de ovejas, la carne salada, maderas, y jarcias de cáñamo. Las importaciones, casi exclusivamente bienes de consumo, se llevaban a cabo principalmente bajo la forma de contrabando, ejercido por naves estadounidenses e inglesas, y se pagaba con oro, plata o cobre en barras. Al asumir la Casa de Borbón el trono de España, produciéndose una unión dinástica, a contar de 1778 los puertos de Chile y de todas las colonias fueron abiertos a las naves de bandera francesa.

Luego de convocar a un Congreso Nacional, la segunda medida de la Junta Nacional de Gobierno, elegida en Cabildo Abierto el 18 de septiembre de 1810, fue decretar el 21 de febrero de 1811 la libertad de comercio internacional. Para ello abrió los puertos más grandes del país: Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia. Declaró también que el precio de productos tales como máquinas de impresión, libros, papeles, mapas, y armas, entre otros, no sería recargado con impuestos, con el objeto de abaratar su valor en Chile. Con ello se oficializó el comercio con Inglaterra y los Estados Unidos de Norteamérica, que con ese propósito habían apoyado el movimiento independentista.

La primera patente de comercio marítimo para un buque ya chileno, fue otorgada en junio de 1818. Este hecho, con el tiempo se convertiría en el hito fundacional de la

marina mercante nacional, que este 2016 celebra 198 años de vida con un programa de actividades que se desarrolló durante todo junio, declarado “Mes de la Marina Mercante Chilena”.

En 1813 se decidió rebajar los derechos aduaneros a las mercancías que arribaran en buques de bandera chilena, a los buques que sus tripulaciones estuvieran compuestas por dos tercios de chilenos, a los buques comprados en el exterior y los insumos para mantener su operación. Pero estos esfuerzos no dieron los resultados esperados, debido a que el factor de riesgo era muy grande para los financistas, por estar aún indemne la flota española del Pacífico. Por estas razones, el Gobierno de O’Higgins debió comprar con muchos sacrificios y esfuerzos, los buques necesarios para la magna empresa de liberar al Perú y contratar tripulantes extranjeros, que no todas las veces cumplían con los deberes para los cuales habían sido enganchados.

Durante la Guerra contra la Confederación Perú-boliviana sucedió lo mismo, pero con menor gravedad, ya que existían algunas compañías que operaban buques en cabotaje y en viajes a Asia y a la costa occidental del continente americano, gracias a exenciones tributarias promulgadas en 1834 para incentivar la Marina Mercante. A pesar de lo anterior, el Gobierno nuevamente tuvo problemas para adquirir los medios de transporte marítimo necesarios para poder llevar las expediciones del Almirante Manuel Blanco Encalada y del General Manuel Bulnes Prieto al Perú, porque muchas naves nacionales habían cambiado de bandera ante el temor de los navieros de una eventual pérdida. Sin embargo, muchas de éstas se encontraban disponibles en el país, debido a un nuevo tratamiento especial para la Marina Mercante promulgada en 1836, lo que ya constituyó una fundamental diferencia con respecto a los tiempos de O’Higgins.

Pasado el conflicto, una década después, encontramos una Marina Mercante pujante, que activamente transportaba mercancías a California, lugar donde la fiebre del oro atraía a miles de personas de distintas nacionalidades y orígenes. Nuestra Marina Mercante contribuyó con muchos de sus ciento diecinueve buques a mantener a los mineros californianos provistos de los artículos necesarios para su subsistencia. Por otro lado, los astilleros Duprat y de don Martín Stevenson en Valparaíso y los siete existentes en Constitución bullían de actividad de construcción ó reparación de naves. Sin embargo, la gran actividad naviera inicial se vio perjudicada por la gran deserción de los capitanes y tripulantes al llegar a San Francisco. Estos solían dejar abandonadas las naves sin que pudieran retornar a Chile, lo cual mermó en un tercio la cantidad de la oferta de transporte de cabotaje.

En 1859 se produjo Coquimbo y Atacama una revolución independentista encabezada por Pedro León Gallo, que tuvo ramificaciones en el centro y sur del país. Fue necesario movilizar tropas para restaurar el orden y el Gobierno debió comprar el vapor "Independencia" y arrendar el vapor "Antonio Varas", los que se encontraban disponibles en el país gracias a la política de fomento a la Marina Mercante de dos décadas atrás. De esta manera, controlando el dominio del mar y teniendo la capacidad de transportar tropas y sus abastecimientos, el Gobierno chileno pudo finalmente sofocar al movimiento revolucionario, que contaba con cuantiosos recursos económicos.

El 6 de septiembre de 1838, Guillermo Wheelwright, constructor del ferrocarril de Copiapó a Caldera, fundó en Valparaíso una empresa naviera, cuyo capital fue

suscrito principalmente por inversores ingleses. Establecida su sede en Liverpool, unió Europa con la costa occidental de Sudamérica. Ese fue el origen de la Pacific Steam Navegation Company (P.S.N.C.), la cual obtuvo del Gobierno de Chile el monopolio de la navegación a vapor por sus costas hasta 1845, extendida posteriormente hasta 1850.

El 15 de octubre de 1840 recalaban a Valparaíso, sus primeros vapores de 700 toneladas, de casco de madera, de nombres "Chile" y "Perú", los que constituyeron la base de un lucrativo negocio que al correr de los años, en 1870 contaba con treinta y cinco buques con un total de 65.762 toneladas gruesas. Paralelamente, los inversionistas nacionales se interesaron por el negocio naviero y formaron en 1864 la Compañía Nacional de Vapores, cuyo buque más representativo era el "Paquete del Maule", que podía remontar el río de ese nombre, lo cual constituía una ventaja ante los buques extranjeros.

El 19 de agosto de 1870 se funda otra empresa naviera nacional. Nace la Compañía Chilena de Vapores, que empieza a operar sus buques "Limarí", "Copiapó", "Bío Bío" y "Maipú", tanto en cabotaje como en viajes al exterior. Ante los nuevos competidores que atendían parte de su tráfico, la Pacific Steam Navegation Company bajó drásticamente sus fletes, lo que casi llevó a la quiebra a ambas compañías chilenas. Paralelamente inició gestiones para tratar de fusionarse con la Compañía Chilena de Vapores, su más fuerte competidora. Sin embargo, las compañías chilenas prefirieron fusionarse entre sí, lo que es aprobado por Decreto Supremo de 9 de octubre de 1872. Su nuevo nombre fue Compañía Sud Americana de Vapores (C.S.A.V.).

El Gobierno del Presidente Federico Errázuriz Zañartu tuvo una preclara visión de los acontecimientos que sucedían en los países limítrofes. e intuyendo que el país podría necesitar de los servicios de buques mercantes en caso de un conflicto bélico, acudió en ayuda de la C.S.A.V. Es así, que el 5 de mayo de 1874 se firma un contrato entre el Gobierno y esa naviera, en el cual se establecía que el primero subvencionaría por 10 años al segundo en \$ 100.000 anuales, pagaderos en trimestres vencidos, condicionado a cumplir un tráfico establecido entre puertos chilenos, rebajas a fletes fiscales y otras garantías, más la obligación de entregar las naves en arrendamiento al Gobierno en caso de un conflicto bélico, aceptando la designación de jefes navales cuando se considerara conveniente.

Este contrato, aparte de salvar a la C.S.A.V. de una quiebra, contribuyó enormemente a la victoria obtenida durante la Guerra del Pacífico, por cuanto las naves de la Compañía Sud Americana de Vapores constituyeron la columna vertebral de los convoyes que transportaron nuestras tropas a los puntos de desembarco, asegurando además la logística necesaria para sostener las campañas terrestres y las comunicaciones con la Patria. Durante los cinco años de guerra transportaron 146.195 personas, que incluían tropas y autoridades de gobierno. Sin la participación de esas naves, la victoria habría sido obtenida en plazos más largos, con muchas dificultades y sacrificios inútiles de vidas.

Tampoco hay que olvidar que en ese conflicto la Compañía Explotadora de Lota y Coronel aportó tres buques, el famoso "Matías Cousiño", el vapor "Carlos Roberto" y el vapor " Luis Cousiño ", los que transportaron el carbón para los buques de guerra chilenos y además movilizaron a alrededor de 15.000 soldados hacia y desde las áreas

de operaciones. Pasada la guerra, en 1884 se firma un nuevo contrato entre el Gobierno y la C.S.A.V. en términos semejantes al anterior y con muchas ventajas económicas para el primero.

En los inicios de la Guerra Civil de 1891, cuando el Congreso Nacional se levantó contra el Gobierno del Presidente José Manuel Balmaceda, con la ayuda de la mayoría de la Armada, las fuerzas rebeldes se apoderaron de casi todos los buques de la C.S.A.V. con los cuales aseguraron la logística y movilidad de las tropas, elementos necesarios para combatir a las fuerzas balmacedistas. Teniendo así el dominio del mar, y la logística asegurada, pudieron tomar la iniciativa estratégica desembarcando en los puntos elegidos, asegurando con ello su victoria.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el gobierno del Frente Popular entregó a la Sudamericana de Vapores los buques confiscados a Alemania y Dinamarca. Uno de ellos fue el “Traiguén”, hundido en las costas de los EE.UU. al serle impedido cumplir con los protocolos de seguridad que correspondían a la neutralidad de nuestro país.



Si bien la actividad comercial ha marcado su historia, la marina mercante nacional cumplía un papel de la mayor importancia en el transporte de carga y pasajeros entre diversos puertos del país, en caso de catástrofes como la de Chaitén en 2008. Además, constituía una reserva naval estratégica ante potenciales conflictos. Por tal razón los oficiales mercantes eran formados en un curso especial en la Escuela Naval. En los años de 1980 ello fue abandonado, creándose la Universidad Marítima de Chile que asumió esa responsabilidad. Más tarde esa Universidad fue absorbida por la Universidad Andrés Bello, filial en Chile de un grupo estadounidense con fines de lucro. Otra filial del mismo grupo en Chile, la Universidad de las Américas, también dedica esfuerzos para enseñar en Santiago las ciencias del Mar.

A pesar de la presencia de numerosos extranjeros, aún prestan servicios en la actividad marítima mercante nacional alrededor de 20.000 chilenos, entre tripulantes, oficiales, operarios, y administrativos en tierra. La fusión de la Compañía Sudamericana de Vapores, controlada por el grupo Luksic, con Hapag Lloyd de Alemania, ha permitido conformar la sexta mayor empresa naviera del mundo, con 98 barcos que desplazan un total de 919.126 toneladas. Ello representa el 3,3 % de los barcos mercantes del mundo, y el 4,7% del tonelaje.

Los ejemplos anteriores, debieran invitar a reflexionar sobre la importancia que ha tenido la Marina Mercante en la historia de Chile, la que ha permanecido oculta, mas no olvidada, porque se ha preferido destacar hechos más heroicos. Fomentar el incremento de nuestra Marina Mercante, es una de las formas de dar seguridad al país, porque aparte de llevar nuestros productos de exportación a los últimos confines del mundo y traer de ultramar aquellas mercancías necesarias para la industria, comercio,

agricultura y otras actividades, su participación es indispensable en el caso que nuevamente el país requiera de sus servicios.

Colaboración del Bichicuma Jean Pierre Huleaud
Capitán Mercante

HALLAN EMBARCACIÓN MÁS ANTIGUA QUE LAS PIRÁMIDES DE EGIPTO.

Frente a las costas danesas, en septiembre de 2014 un equipo de arqueólogos descubrió los restos del casco de una embarcación que, según los expertos, sería más antigua que las pirámides egipcias. La embarcación, que tiene siete metros de longitud,



habría naufragado hace unos 6.500 años, según los cálculos preliminares. Eso la posiciona muchísimo antes en el tiempo que a las pirámides de Egipto, levantadas hace sólo 4.500 años.

Jorgen Dencker, director del Departamento de Arqueología Marina del Museo de Barcos Vikingos de Roskilde, en Dinamarca,

reveló que el hallazgo tuvo lugar gracias a los trabajos que una compañía de energía realizaba en el lugar, cuando reemplazaba cables submarinos de un parque eólico situado al sur de la región danesa de Zelanda, a orillas del Mar Báltico. Además, el experto informó que, cerca de la antigua embarcación, fueron hallados también los restos de un asentamiento de la Edad de Piedra, sumergidos bajo el agua.

Fuente: The Copenhagen Post
Colaboración del Muchacho Jorge En La Brecha Sapiains

AVOCADOS: ONLY GOOD FOR JUNIOR SAILORS



Avocados: only good for junior sailors, era el encabezamiento de una crónica inglesa del siglo XVII, refiriéndose a las paltas (avocados a aguacates), frutos que veleros mercantes y de la Royal Navy llevaban de Sudamérica. Los llamaban “midshipman’s butter” (mantequilla de guardiamarinas), pues eran considerado alimento propio de oficiales de menor grado. Al precio actual de la palta, hoy los guardiamarinas recibirían margarina.

SÉPTIMO CONCURSO INTER-ESCOLAR DE MODELISMO NAVAL

Luego de un mes de preparación, el miércoles 29 de junio finalizó el 7º Interescolar de Modelismo Naval, competencia organizada por la Universidad Andrés Bello en la V y VIII Región, y patrocinada por el Museo Marítimo Nacional. La iniciativa que se viene desarrollando desde el año 2010, consistió en talleres prácticos, donde alumnos de educación media provenientes de diferentes establecimientos educacionales de la región, trabajaron asesorados por docentes de esta casa de estudios en la confección de maquetas de embarcaciones a escala. El propósito declarado fue el de acercar a los jóvenes a las carreras de Ingeniería en Marina Mercante y Transporte Marítimo, que imparte dicha Universidad. La premiación, como todos los años, se desarrolló en el Museo Marítimo Nacional y contó con la presencia del director del Museo, Contraalmirante IM



(R) Cristián del Real Pérez, académicos de la universidad Andrés Bello, miembros del jurado, alumnos, profesores, padres y apoderados.

Durante un mes, las maquetas participantes serán exhibidas en la sala de Exposiciones Temporales del Museo Marítimo Nacional.

LANZAMIENTO EN EL MUSEO MARÍTIMO NACIONAL DE UN LIBRO SOBRE LAS OPERACIONES NAVALES ALEMANAS EN LAS COSTAS DE CHILE DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL.

Como coletazo de la campaña de promoción de la cultura marítima iniciada por la Nao Chicureo durante la Capitanía Nacional del Hermano Camaron, en conjunto con la Nao Coronel, que culminó con la conmemoración del centenario de la Batalla Naval de Coronel, y luego del hundimiento del crucero ligero SMS “Dresden”, cuando ya internado por la autoridad marítima chilena se encontraba fondeado en la bahía de Cumberland (Isla Robinson Crusoe), el 1º de junio la Liga Chileno-Alemana ha lanzado en el Museo Marítimo Nacional el libro “Cómo llegó la Primera Guerra Mundial a Chile” (Wie der Erste Weltkrieg nach Chile kam). Su autor, Rudiger May, desde la página 96 a la 113 recoge la crónica escrita por el Hermano Jorge “Tai Fung” Schaerer, que fue aprobada por el Instituto de Historia de la Armada Alemana.

FIESTA DE SAN PEDRO, PATRONO DE LOS PESCADORES

El 29 de junio se realizó en todas las caletas del litoral, la tradicional fiesta de San Pedro, Patrono de los Pescadores. Nacido como Simón bar Ioná, este pescador de oficio, en el mar de Galilea, se convirtió en el principal apóstol de Jesús, y fue el primer Papa.

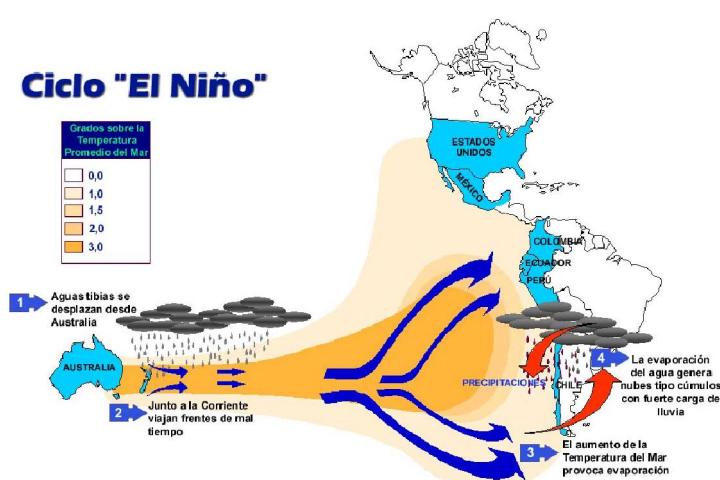


de Malloa. Las iglesias Evangélicas consideran que sólo Jesús es intermediario con Dios.

En la Iglesia católica y en la ortodoxa, el santo patrono, por su afinidad con quienes se acogen a su intercesión, actúa como su intercesor y abogado ante Dios. Los patronos pueden referirse a una actividad, como es el caso de San Pedro, Patrono de los Pescadores; una ciudad, como el apóstol Santiago El Mayor de Santiago; una nación, como la Virgen del Carmen de Chile; o una localidad, como San Judas Tadeo

SE VA EL NIÑO, LLEGA LA NIÑA

La Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica de los EE.UU. de N.A., ha dado por terminado los fenómenos de El Niño, que debido al calentamiento del mar, ha traído lluvias al desértico norte de nuestro país, y sequía desde el Bío Bío al sur.



El nombre de «El Niño» se debe a la anomalía conocida por los pescadores del puerto de Paita, en el norte de Perú, quienes observaron que las aguas aumentaban su temperatura durante «la época de las fiestas navideñas, por lo que los bancos de peces desaparecían de la superficie oceánica. Se

anuncia que La Niña, ciclo de enfriamiento, traerá más huracanes en el Atlántico.

REFRÁN MARINERO

Sólo la nave parada no vence vientos ni marejadas

iiiiiiOOOOOOORRRRZZZZAAAAAA HERMANOS... HASTA LA PRÓXIMA RECALADA!!!!