

“Viento a un



Largo...”

Organo Oficial de la Nao Valparaíso

- Hermandad de la Costa -

Edición Cincuentenario - Febrero 2002



50



Aniversario

CIUDAD DE MAGIA Y POESÍA,
UBICADA A 120 KMS. DE LA
CAPITAL (SANTIAGO); PRIMER PUERTO COMERCIAL
DE CHILE Y UNA VENTANA ABIERTA HACIA EL
OCÉANO PACÍFICO.

CON SUS CASI 300.000 HABITANTES ES SEDE
DEL PODER LEGISLATIVO DEL PAÍS Y CAPITAL DE
LA QUINTA REGIÓN.

VALPARAÍSO, NUNCA FUE FUNDADO,
NACE ESPONTÁNEAMENTE EN 1536, LUEGO
DE SER DESCUBIERTO POR EL ESPAÑOL
JUAN DE SAAVEDRA.

SUS COLINAS ESCARPADAS, SUS
QUEBRADAS ABRUPTAS Y SUS
CALLEJUELAS INVEROSÍMILES CONFORMAN UN
ANFITEATRO DE 45 CERROS QUE LE DAN UNA
RIQUEZA CROMÁTICA.

SUS 4 UNIVERSIDADES TRADICIONALES SON EL
SOPORTE CULTURAL DE UNA GRAN GAMA DE
ACTIVIDADES ARTÍSTICAS; POETAS, COMO PABLO
NERUDA, PREMIO NÓBEL DE LITERATURA, HAN
ENCONTRADO EN VALPARAÍSO UNA FUENTE DE
INSPIRACIÓN.

LA PRESENCIA DE SUS
ASCENSORES, UNO DE
LOS MEDIOS PROPIOS DE
MOVILIZACIÓN
INCORPORADOS AL
PAISAJE URBANO, SE HAN
CONSTITUIDO EN UNO DE
LOS TANTOS ATRACTIVOS
TURÍSTICOS DE LA CIUDAD.

CON FECHA 22 DE
SEPTIEMBRE DE 1978 HAN
SIDO DECLARADOS
MONUMENTOS
HISTÓRICOS 14
ASCENSORES DE
VALPARAÍSO, EL
ASCENSOR
POLANCO LO ES DESDE
1979.

VALPARAÍSO SE MUESTRA
AL VISITANTE COMO
UNA URBE MULTIFACÉTICA, CON ENCANTO Y MISTERIO.

UNA CIUDAD....
" DONDE VIVE LA IMAGINACIÓN "

BIEN VENIDOS A VAL PARAISO



EDITORIAL

Existen hitos en la vida del hombre que lo marcan definitivamente ó mejor dicho que lo llevan a encontrar las coordenadas que lo tornan estudioso, contemplativo, más tolerante y feliz de comenzar a comprender el verdadero lenguaje del compañerismo y la amistad. Ahora, si a todos los amigos que componen ese selecto grupo les une un común denominador, cual es el amor al mar, entonces la dicha de esos hombres y mujeres pasa a ser casi completa.

Somos almas sencillas que en nuestro juego fraterno de caracterizarnos de pirata, acaso no estamos reviviendo una historia leída o contada sobre Barba Roja, Drake u otros, ahora como adultos disfrutamos de ese verdadero carnaval que por hecho de ser, entre nosotros lo llamamos Zafarrancho de Combate.

Garcias a Ustedes, Hammer, Leng, Romero, Maceratta, Molinari, Vergara y De la Barra, nuestros fundadores, grupo visionario que creó esta hermosa Cofradía.

Hoy, al cumplir Cincuenta años de su fundación, la Nao Valparaíso y orgullosa de haber contado con destacados elementos en su tripulación, la encontramos navegando maciza con sus aparejos renovados y con su base de operaciones, nuestra guarida "La Pincoya", que alborozada siempre está dispuesta a presentar su escala real a todo aquel hermano, que motivado por buenas ideas y sentimientos quieran visitarla, izándole nuestra señal más preciada, cual es ¡¡BIENVENIDOS A BORDO!!

**Luis
Montenegro
Macías
Capitán "Delfín"**



glosario

Editorial	1
Glosario	2
Singladura actual	3
La Hermandad del siglo XVII	4 / 6
El loro y el bichicuma (cuento)	7 / 9
"La Pincoya "	10
Desde la cofa del trinquete - A. Devoto -	11
Como se destruye una Institución	12
En honor al Capitán	13
Themo Lobos, un Ogú con alma de Mampato...	14 / 15
Armamento pirata	16 / 17
La Contaminación del mar y sus efectos...	18 / 19
Jerga Pirata	20 / 22
El fantasma de la guarida (cuento)	23
Cincuenta años de la Nao Valparaíso	24 / 25
Historia del Museo Pirata	26 / 27
Norge Lilla, mi amigo Capoccione	28 / 31
Octálogo	32
Piratas y Piratería	33 / 35
Excursión náutica en el BE Esmeralda	36 / 39
Mar presencial	40 / 41
Bitácora travesía viaje a Copiapó-Caldera	42 / 43
Una combinación de éxito para...	44 / 50
En honor a la Cautiva	51
Salvador Reyes	52

FOTOS DE PORTADA

Abajo : Cesión de terrenos por Gubernación Marítima, año 1986.

Centro : Galeón " Trueno " en sala de la Hermandad de la Costa en Museo Naval e Histórico , año 2001.

Arriba : Hermosa vista actual de nuestra querida guarida " La Pincoya " , año 2002.

COLABORARON

"Viento a un largo" es la revista oficial de la Nao Valparaíso de la Hermandad de la Costa, impresa en sus propios talleres ubicados en la calle Cochrane 524 al lado del Flora Norero, donde se fundara nuestra Nao. Esta revista es una edición especial por la celebración de nuestro Cincuentenario, 02 de Febrero del 2002, con un tiraje de 200 ejemplares.

Director responsable :

Capitán Luis "Delfin" Montenegro.

Editor y Dibujos :

Mario "Tiburón Blanco" Cerpa.

Diseño y Diagramación :

Patricio "El Dublinés" Caneo.

Dibujos :

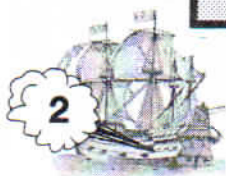
Colaboración especial del Hermano Honorario Themo "Crakon" Lobos.

Colaboraron con material histórico y técnico :

Ariel Ferrada, Kurt Angelbeck, Guillermo Carreño, Ricardo Jara, Rafael Camogliano, Patricio Caneo, +Euclide Capaldi, +Aldo Devoto, René Pacheco, Randolpho Sanhueza, Víctor Savarese, Marcos Serrano, Hernán Silva y Sergio Villegas.

Colaboración especial en taller

Imprenta : Juan Cepeda.

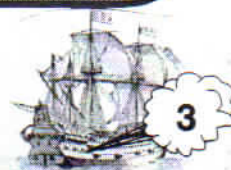


Los hombres de confianza del Capitán para su Singladura 2000 - 2001

CAPITAN	:	HNO. LUIS MONTENEGRO M.
LUGARTENIENTE	:	HNO. GUILLERMO CARREÑO P.
COMISARIO	:	HNO. REYNALDO CAMPAÑA A.
SANGRADOR	:	HNO. JULIO BERRIOS J.
ESCRIBANO	:	HNO. HERNAN SILVA A..
ESCRIBANO 2º	:	HNO. MARIO CERPA M.
ARCHIVERO HISTORICO	:	HNO. MARIO CERPA M.
VEEDOR	:	HNO. ROLANDO FUENTES R.
CONDESTABLE	:	HNO. JAIME CHAVEZ T.
CONTRAMAESTRE	:	HNO. SERGIO VILLEGAS B.
VIGIA PUERTO DE VALPSO.	:	HNO. JAIME CHAVEZ T.
VIGIA DE LA NAO	:	HNO. MARCOS SERRANO G.
VIGIA ESPECIAL ITALIA	:	HNO. EUCLIDE CAPALDI C. (MAR ETERNIDAD)
VIGIA ESPECIAL FRANCIA	:	HNO. AGUSTIN HERRERA G.
OFICIAL DE RANCHO	:	HNO. RAFAEL CAMOGLIANO Q.
MAYORDOMO	:	HNO. PATRICIO CANEO T.
GUARDIAN DE LA GUARIDA	:	HNO. RANDOLFO SANHUEZA W.
CIRUJANO BARBERO	:	HNO. ENRIQUE OYANEDEL T.
PILOTO	:	HNO. ENRIQUE COVARRUBIAS P.
PAÑOLERO	:	HNO. VICTOR SAVARESES N.

REFLEXIONES CONTEMPORÁNEAS

- * LA DROGA TE BUELBE VRUTO
- * LA CONFUSIÓN ESTÁ CLARÍSIMA.
- * NO TE TOMES LA VIDA TAN EN SERIO, AL FIN Y AL CABO NO SALDRÁS VIVO DE ELLA.
- * LO TRISTE NO ES IR AL CEMENTERIO, SINO QUEDARSE.
- * HAY DOS PALABRAS QUE TE ABRIRÁN MUCHAS PUERTAS, "TIRE" Y "EMPUJE".
- * TO BE OR NOT TO BE...Y SI TE LA VÍ, YA NO ME ACUERDO.
- * MÁTATE ESTUDIANDO Y SERÁS UN CADÁVER CULTO.
- * FELICES LOS QUE NADA ESPERAN, PORQUE NUNCA SERÁN DEFRAUDADOS.
- * CUANDO MÁS OSCURO ESTÁ ES PORQUE SON LAS 4:30 DE LA MAÑANA Y NO LLEGAS A CASA.
- * ¿ PARA QUÉ TOMAR Y MANEJAR, SI PUEDES FUMAR Y VOLAR ?.
- * TRABAJAR NUNCA MATÓ A NADIE, PERO ¿ PARA QUÉ ARRIESGARSE ?
- * EN CADA MADRE HAY UNA SUEGRA EN POTENCIA.
- * SI UN PAJARITO TE DICE ALGO...DEBES ESTAR LOCO, PUES LOS PÁJAROS NO HABLAN.
- * ESTUDIAR ES DESCONFÍAR DE LA INTELIGENCIA DEL COMPAÑERO DE AL LADO.
- * EL HOMBRE QUE NO TIENE SUERTE CON LAS MUJERES, NO SABE LA SUERTE QUE TIENE.
- * HUYE DE LAS TENTACIONES, PERO DÉSPACIO, PARA QUE PUEDAN ALCANZARTE.



LA HERMANDAD DEL SIGLO XVII Y LA ACTUAL DEL SIGLO XXI

De todos los lectores son conocidísimos esos pasajes reales de la piratería en alta mar, que con el tiempo adquirieron renombre mundial y han llegado hasta nuestros días a través del velo multicolor del romanticismo y que se desarrollaron principalmente en el siglo XVII de nuestra era.

Drake, Morgan, El Olonés, Barbarroja y muchos otros aventureros del mar de aquellos años, concientes de la necesidad de hacer un frente común defensivo, contra las frecuentes persecuciones de los gobiernos constituidos que pugnaban por establecer una sólida barrera protectora en defensa del comercio marítimo entre Europa y el Nuevo Mundo, se agruparon en una sociedad "de hecho" que fue conocida con el significativo nombre de "la Hermandad de la Costa". Formada por elementos que se cobijaban bajo el negro pabellón de la calavera y las tibias cruzadas, la Hermandad de la Costa era temida y respetada. Sus miembros considerados como "el azote de los siete mares" tenían un código de honor primitivo o rudimentario, producto tal vez de las vicisitudes de su propia existencia, que regía su comportamiento, no solo en sus faenas de tipo aventurero, sino también en sus actividades privadas dentro de la limitada sociedad en que se desenvolvían.

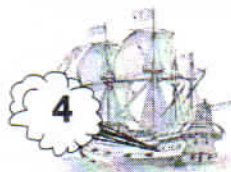
principios que, intrínsecamente, podían ser fácilmente reconocidos e identificados con los atributos de "honor", "lealtad" y "fraternidad".

Morgan, Drake, El Olonés y cientos de sus seguidores, luego de haber escrito en la historia gloriosas páginas al valor y a la intrepidez naval, se fueron diluyendo al paso de los años... Sus hazañas náuticas fueron cayendo poco a poco en el olvido; los aparejos de sus galeones de abordaje fueron carcomidos por el tiempo y la brisa del mar; sus tesoros diezmados o consumidos por fantásticas historias marineras... Pero a pesar de todo ello, en la espuma de las crestas de las olas, en la Cruz del Sur, o en alguna solitaria y plácida caleta, aún quedaba flotando tenuemente el contenido fundamental del credo de la Hermandad de la Costa: "honor", "lealtad" y "fraternidad".

No fue sino hasta muchos años después, en 1950, que un grupo selecto de aficionados al yatismo y amantes del mar, se reunieron en unos cursos de navegación a vela en la Liga Marítima de Valparaíso, concibieron la idea de formar una agrupación de navegantes del mar, que fomentara los deportes náuticos. Paralelamente en ese mismo año, nace independientemente la Federación de Yachting Amateur de un grupo pequeño de entusiastas aficionados de este deporte de competición.

Pero dicho código, a pesar de ser primitivo era bastante funcional y contenían ciertos

Su primer presidente fue el Hno. Juan Kisverday y fue en Valparaíso que nace la idea de ir enhebrando a través de todo el Litoral, una sólida



de Clubes de Yates surgidos por su propio esfuerzo, concientes de la importante tarea de preparar una generación de jóvenes aptos para una recreación sobre el mar.

El 4 de Abril de 1951, en Santiago, alrededor de la mesa familiar del científico, compositor musical, premio nacional de arte, Dr. Alfonso Leng, en compañía de los deportistas náuticos, Dr. Anselmo Hammer, Raúl Maceratta, Dr. Miguel Romero, Raúl

La tesonera labor de los fundadores fructificó a través de los años y se extendió como un reguero de pólvora, por todo el litoral y los hermanos con verdadero entusiasmo y sacrificio promovieron nuevos adeptos dentro de los Clubes de Yates, seleccionaron el vocabulario náutico a ser empleado y fundaron nuevas sedes.

En Enero de 1952, se echaron las bases para fundar en Valparaíso la segunda sede de la



Molinari, Ruperto Vergara y Miguel de la Barra, fundan una fraternidad que con sólidos lazos de amistad a los deportistas de la navegación a vela...

Pero es solo en Agosto de 1951, cuando el fundador Anselmo Hammer tras una corta alocución, en el Club Deportivo Nacional de Algarrobo, llamó por primera vez a este conjunto de amigos, LA HERMANDAD DE LA COSTA. En Noviembre de 1951, sale a la luz el Octálogo de la Hermandad, 8 leyes en términos marinos, que es una declaración de principios, en ellas están resumidas las cualidades que debe mantener un Hermano de la Costa: Culto de amor al mar, Disciplina, Comprensión, Compañerismo, Generosidad, Hospitalidad y Modestia.

Hermandad, quedando a cargo de los Hermanos: Juan Kisverday, Dr. Federico Ankelen, Ramón Pinochet y Carlos Zorzi. Yatistas y aficionados náuticos de la ciudad ingresan, entre otros: Roberto Kelly, Alfredo Hoffmann, Fernando Porta, Salvador Reyes, Baldomero Riquelme, Ernesto Dighero, Arturo Steel, Isme Suazo, Renato Sukno, Jorge Thorton. Arturo Tobar, Adolfo Wienecke (Cap Hornier) Bartolomé Traverso, Jorge Román, Heinz Wilkendorf, Kurt Angelbeck y Ariel Ferrada, *estos tres últimos hermanos nos acompañan activamente en nuestros zafarranchos porteños.*

En el primer puerto, un 20 de



Febrero de 1953, se reúne por primera vez el Consejo Superior de la Hermandad, a tomar entre otros acuerdos, uno que tendría gran trascendencia, el de extender la Hermandad de la Costa hacia otros países. Esta acción fue encargada al fundador Dr. Anselmo Hammer.

Nace la primera sede en el extranjero en Londres en Julio de 1952, por iniciativa del emisario fundador Dr. Alfonso Leng, con la colaboración del Almirante Calixto Roger, Fernando Porta y Salvador Reyes. Este último hermano sería el gran difusor en Europa de la Hermandad.

La Hermandad de la Costa está hoy difundida en los siguientes países: Argentina, Australia, Alemania, Bélgica, Belice, Brasil, Chile, Estados Unidos, Francia, Isla San Martín, Tahití, Grecia, Haití, Irlanda, Italia, Inglaterra, Nueva Caledonia, Polonia, Portugal, Suecia, Suiza, Uruguay y Venezuela. La más numerosa es Italia con más de 25 sedes en su litoral. La de crecimiento más rápido, Estados Unidos con 5 sedes. Connotados navegantes extranjeros ingresaron a la Hermandad, los franceses: Eric de Tabarly, considerado el mejor regatista de todos los tiempos, Marcel Bardiaux, vuelta al mundo en solitario; Alain Cola, record de la vuelta al mundo en solitario; Eric de Bisschop, travesía del Pacífico en la balsa Tahiti-Nui; Olivier Stern-Veyrin, navegación alrededor del mundo. Italianos: Alex Carozo, vuelta al mundo en solitario; Andrea Viani, regata Copa América; Ernesto Schumacker, diseñador de yates de fama mundial; Cino Ricci, competidor de la regata "Witbread" alrededor del mundo. Norte Americanos: John Pfiieger, navegante solitario; Jean Lacombe, regatista internacional.

Argentinos: Héctor Calegaris, Campeón Olímpico de yate; Ernesto Eriburen vuelta al mundo en el yate "Gaucho"; Alvarez Forn, famoso "hormiga negra", navegante y escritor.

En Chile las sedes se denominan Nao, debido a que en reuniones o Zafarranchos se realizan una navegación simbólica. Siempre en ella hay una charla o Trazado de Rumbo, que se refiere con algún tema del mar o piratería. Existen Naos en las siguientes ciudades: Arica, Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Taltal, Chañaral, Copiapó, Caldera, Huasco, Vallenar, Coquimbo, La Serena, Ovalle, Isla de Pascua, Isla Juan Fernández, Valparaíso, El Quisco, Santiago, San Antonio, Constitución, Concepción, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt,

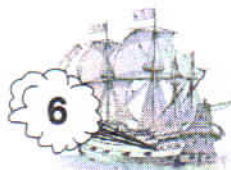
Punta Arenas, Puerto Williams y Cruz del Sur en la Antártica.

También en nuestro país ingresaron destacados yatistas, podemos recordar algunos como Alejandro Jaramillo, travesía Valdivia a Tahití; Jorge Salgado, travesía Antofagasta a Tahití, a Walter Weschke, Roberto Kelly, Paul Barrolhet, Renato Sukno, Raúl Maceratta, Otto Stolzenbach, Luis Bierwirth, Luis Resello, Claudio Zondek. Todos nevegantes de regatas Oceánicas. La hermandad también acoje en su seno a distinguidos literatos y artistas del mar.: Salvador Reyes, Francisco Le Dantec, Arturo Aldunate Phillips, Dr. Juan Marín, Francisco Coloane, Jorge Inostroza, Carlos Bunster, Andrés Sabella, Alfonso Tutt, Renzo Pechenino. Dos Congresos Mundiales y uno Sud Americano, han cimentado la trayectoria internacional de la Hermandad de la Costa. El Primer Zafarrancho Mundial se realizó en New York el año 1986, a bordo del Buque Escuela Esmeralda, con motivo de la celebración del centenario de la Estatua de la Libertad. Esa vez se confirmó, la primogenitura de Chile a nivel mundial. La delegación chilena de 62 personas estuvo comandada por el Capitán General y fundador Dr. Miguel Romero y el Capitán Nacional, Fernando Saxton. El Segundo Zafarrancho Mundial se realizó en mayo de 1990 en Bruselas con una asistencia de 518 personas de todos los países. Chile estuvo representado por una delegación de 42 hermanos comandados por el Capitán General de ese entonces, el hermano Raúl Sitnisky y el Capitán Nacional, hermano Guillermo Carreño. El Tercer Zafarrancho Mundial de Hermandades de la Costa, se realizó en Chile en el año 1994, con gran afluencia de hermanos de Chile y del Mundo. El Cuarto Zafarrancho Mundial se desarrolló en Italia en 1998 con gran éxito también. El próximo está programado para Junio de este año en Inglaterra.

En Buenos Aires se realizó el primer Zafarrancho del Cono Sur, en Octubre de 1990, con una asistencia de 105 hermanos y cautivas, representantes de Argentina, Uruguay y Chile. La delegación nacional fue de 65 entre hermanos y cautivas a cargo del Vigía Internacional Hno. Aldo Devoto.

Al entrar la Hermandad de la Costa, en una nueva etapa en su divulgación Internacional, estamos seguros de estar contribuyendo a proyectar nuestro país hacia el exterior, al sembrar excelentes relaciones internacionales, y en lo Nacional, a que los Chilenos comprendamos que nuestro destino histórico nos orienta hacia el mar.

A Devoto P.
Aldo Devoto P. G.H.M.
Vigía Internacional



El Loro y el Bichicuma

Por el Bichicuma Jorge Robles Squella, de la Nao de Talcahuano

(A través de un diálogo entre estos dos personajes, se descubren los valores y cimientos que constituyen la razón de ser de nuestra Hermandad de la Costa)

Solo, silencioso y pensativo, estaba un bichicuma apoyado en el noray, observando la faena que le ordenaron y que recién había terminado. Se preocupó de la adecuada dimensión de la beta y de la cadera, para dejar una embarcación acoderada. Y de la posición de las espías, para dejar otras dos abarloadas. Todo lo había hecho bien, evaluó el ángulo de borneo de otro yate que estaba a la gira y había estudiado las mareas.

¡ Listo, todo está impeca - se decía a si mismo -, y sin embargo, no lograba desprenderse de una sensación desagradable, que era el haber sido etiquetado de "bichicuma maloliente" y eso lo tenía en una crisis existencial. Sintió la necesidad de que alguien le tirara un nivelay, para que recogiera su calabrote síquico y que así lo remolcaran, para poder salir de su depresión.

Se cuestionaba su realidad de bichicuma. ¿Por qué tenía que tolerar y soportar todo lo que tenía que soportar?. La discriminación y himillaciones por parte de los oficiales y hermanos, el no tener derecho a hablar, los reiterados castigos, no poder defenderse en juicios arbitrarios, tener que proveer de pólvora a los asistentes, comer mal, pasar frío y en el último calzo, si es que habían dejado alguno, o si no, irse a la sentina, junto al lastre, ya que un bichicuma no es digno de ir a la tolda ni a la toldilla; el poder sentarse en un petate ya sería más honroso. Pero no.... ¡ A la sentina !.

Baldear y pulir cubierta, hacer brillar el castillo de proa, trabajar en la bomba de achique, mantener operativo el guindaste, pulir el mayor, el mesana, el trinquete y el botalón, son tareas diarias y que se hacen más pesadas cuando se escuchan las risas y se huelen hedores etílicos de otras especies que emanan de la cámara de oficiales, con tal provocación para el bichicuma, que el único lugar donde logra descansar y relajarse tranquilo es en la cofa.

Sumido en sus lamentaciones y revisando su motivación para seguir tolerando esta situación, se encontraba el bichicuma, cuando le llamó la atención un loro que se posó en el traicanil de un galeón, en su amarre en el muelle.. Al principio no le dió importancia, pero cuando vio que el loro comenzaba a pasearse desde el púlpito hasta la falca, equilibrándose en el guardamancebo con las dos alas cruzadas a su espalda y con cara de preocupado, se atrevió a hablarle.

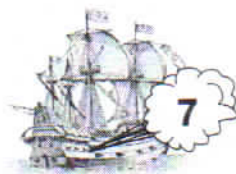
-¿Y tú, quién eres?. ¿Qué miras tanto?

- **A tí te observo, bichicuma. Y soy un loro ó, más bien, el espíritu de un loro, descendiente de viejos loros piratas.**

- Y eso, ¿Qué tiene que ver conmigo?

-**Me preocupa lo que sientes. Y tus dudas y rabias por el hecho de ser bichicuma.**

-No sé como sabes lo que siento y pienso. Pero si es así, no podrás negar que en muchos casos tendrás que estar de acuerdo conmigo en que algunas órdenes o acciones



son absurdas, ridículas y abusivas.

-¿Cuáles por ejemplo. bichicuma? - preguntó el loro -.

-Por ejemplo, a mí me invitaron a unirme a un grupo de amigos que aman el mar y ¿cuál es la realidad?. La primera vez que vine como invitado me atendieron "re bien", pero apenas me engancharon como bichicuma lo de amigo se terminó, me trataron como el último ratón, me castigan a menudo y además debo hacer los trabajos más pesados. Y eso de que aman el mar, la mitad de los que se dicen hermanos piratas no se han subido nunca a un bote y lo que más saben de maniobras es atracar...

- Ahí el loro lo interrumpió -.

¡Lasca escotal, ¡Lasca escotal, sin orzar tanto amigo, vamos con calma y adrizo un poco tu genio. En primer lugar bichicuma, se puede amar algo sin necesariamente tenerlo, sino sintiéndolo, mirándolo, escuchándolo, tocándolo o navegando en tu fantasía. ¿O acaso Don Quijote no amó a Dulcinea?... y ¿como hay quienes aman la cultura egipcia sin haberla vivido o estado allá?, o los que conforman el Instituto O'Higiniano, admiran al prócer sin haberlo conocido,... lo que aman del mar estos hermanos es lo que representa. Para unos la fuerza, para otros la armonía, la solemnidad, la bravura. Para muchos la importancia que tiene para nuestro país y para casi todos, los valores que el mar con lealtad, valor, prudencia y audacia, esfuerzo, solidaridad y amistad,..... mucho lo disfrutarás si perseveras.

En la fantasía todo es posible. Como por ejemplo, navegar una vez al mes en cada zafarrancho, donde vas aprendiendo esos valores y cultivando esa amistad, paso a paso, con entusiasmo y buena voluntad, porque nada que valga, amigo, es fácil o instantáneo. En la fantasía, te repito, todo es posible. Si no me crees, pon atención a las aventuras que algunos hermanos cuentan sobre esclavas cuando iban a pescar al sur, o en los bacanales que algunos piratas narran cuando recalaron en una marina con Portón Verde que está rumbo al norte en la ruta al puerto de Talcahuano. ¡ Eso es fantasía, tremenda fantasía !.

-Concedo loro, reconozco el valor de la fantasía y de la amistad, pero dime. ¿por qué querer ser piratas cuando estos personajes fueron salvajes, crueles asesinos, indisciplinados, buenos para el trago y hacían tantas leseras?. A veces pienso que no son el mejor modelo para imitar.

-¡Bien!. Lo de buenos para el trago no ha variado mucho en los piratas de hoy y en lo de las leseras tampoco. Así hay un hermano pirata que estuvo en la Legión Extranjera, otro que se sacó el traje de baño en la piscina delante de las cautivas de otros hermanos, otro que llegó con tenida de combate a un zafarrancho formal, otro que amarró la bufanda de un hermano en el cogote de un gato, e otras anécdotas. ¡ Esas sí son leseras !.

En cuanto al pirata modelo a imitar, al igual que con el mar, lo que los hermanos te irán enseñando - si perseveras - son los valores positivos que ven en ese pirata de antaño; como la valentía, la audacia, esa capacidad de vivir la vida intensamente, con generosidad, sin seguros que te protejan el futuro, con picardía, con ganas de viajar, conocer, aprender y de disfrutar de la amistad.

Como ves bichicuma, es casi una filosofía de vida que te ayudará mucho hoy como ayudó a los piratas de antaño. De la crueldad, la envidia y el egoísmo de algunos ancestros, hoy estás protegido por un Código de Honor que es el Octálogo y que te lo recuerdan los hermanos en cada zafarrancho.

A medida que conversaban, el bichicuma observó que el loro iba adquiriendo cada vez más confianza, tenía el pecho más hinchado, los ojos más abiertos y la lengua más suelta, y con gran soltura se resbalaba por la falca, saltaba al cubichete, y se balanceaba agarrado con una pata de los candeleros.



A ver lorito, dijo el bichicuma, aclárame una última duda. Para qué llamarle pólvora al vino, botella a una carta, zafarrancho a una reunión y especialmente para qué disfrazarse y ponerse pañuelos en la cabeza, y lo que es peor, castigar al que no se

lo pone. ¿No piensas que para vivir los valores que mencionaste y fomentar la amistad, eso no es necesario?.

-¡Ay bichicuma!, lo que mencionas, el lenguaje, la vestimenta es la salsa que condimenta todo y hace que la Hermandad de la Costa sea algo mágico, donde se armoniza el pasado con el presente, la seriedad con la risa y el niño con el adulto.

El lenguaje y la vestimenta es la liturgia amigo, la que representa la tradición, que transmite símbolos y signos en el tiempo, traspasando principios y valores.

-¿Y el lenguaje loro?, interrumpió el bichicuma.

-Ese lenguaje que tú calificas de raro o distinto, es un código, más o menos secreto, que identifica o distingue a los miembros de un grupo. Existen términos que tendrás que aprender cuando naveguemos.

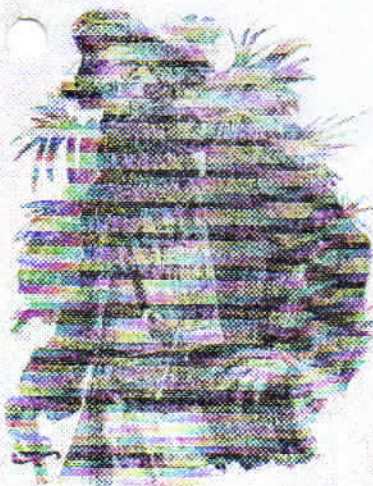
Amigo loro parlanchín, tienes alma de pirata y me ayudaste a descubrir que ser bichicuma tiene un sentido, un significado y es el zarpe en una navegación con un rumbo trazado hacia la fantasía y la amistad. Ya tengo una tarea y un sueño, y si persevero, algún día seré muchacho y algún otro día, hermano pirata.

-Y tu amigo loro. ¿tienes algún sueño?.

-Por supuesto amigo, me llamo Aliro y mi sueño es algún día, de algún siglo, ser enganchado simbólicamente como el primer loro bichicuma de esta Nao de la Amistad.

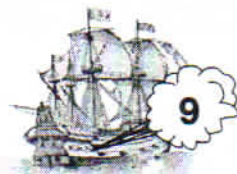
Ante estas palabras se levantó el joven emocionado y dijo solemnemente :

- Si algún día se me acepta como Hermano de esta Nao yo te patrocinaré.¡ **Palabra de Bichicuma !.**



Barbanegra

Edward Teach, mejor conocido como "Barbanegra" empezó su carrera de pirata en el barco del Capitán Benjamín Hornigold, en las Bahamas. Pronto llegó a ser más osado, intrépido, temerario y cruel que su propio profesor. En 1716 estableció su propio grupo de piratas que azotó desde el Caribe a Virginia. Era un hombre macizo y su apodo lo obtuvo de su frondosa barba negra la que usaba en pequeños manojos ó trenzas las que amarraba con cintas. El 22 de Noviembre de 1718 fue muerto por el teniente británico Robert Maynard en Carolina del Norte.



Nuestra Guarida "La Pincoya"

La Pincoya, junto a otras leyendas como el Caleuche, Camahueto, El Trauco, Invuche, La Viuda, La Voladora, El Ten-Ten Vilu, y Cai-Cai Vilu, y a muchas otras más forman parte de la Mitología de Chiloé.

Don Julián Gutiérrez de Altamirano descubrió la Isla de Chiloé un 28 de Febrero de 1558. Posteriormente por el tratado de Tantauco celebrado el 19 de Enero de 1826, se estipuló la incorporación de Chiloé a la República de Chile.

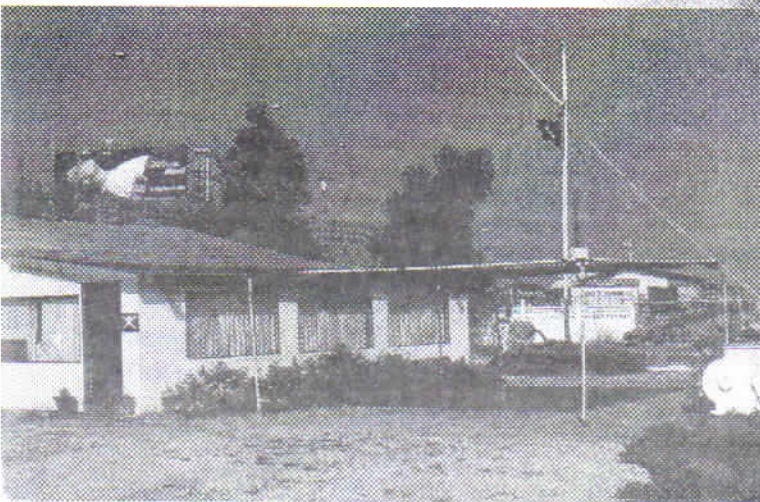
"LA PINCOYA"

Mujer de belleza extraordinaria en la cual se personifica la fertilidad de las costas de Chiloé y sus especies marinas a ella se le atribuye la escasez o abundancia de peces y mariscos. La Pincoya suele aparecer en las costas con el Pincoy (su marido) el cual se sienta a cantar sobre una roca en donde atrae a la Pincoya y la envuelve con su voz melodiosa haciéndola entrar en una danza frenética, sensual y maravillosa.

Si baila vuelta hacia el mar, habrá mucha abundancia, y si bailase vuelta hacia la playa, habrá escasez.

Pescadores la han visto en los roqueríos, peinando su larga cabellera.

Cuando los chilotes naufragan, La Pincoya acude a su auxilio.



DESDE LA COFA DEL TRINQUETE

"Santiago 15 de Abril de 1999"

DESDE LA COFA DEL TRINQUETE

Hermanos de Chile

Transcurría el año 1975 cuando el fundador Hno. Anselmo Hammer me llamó por teléfono para que fuera a su casa. Yo tenía en la Hermandad solo dos años y era uno de los oficiales más recientes de la Mesa de Santiago.

Nunca pensé en ese instante que esa conversación cambiaría el sentido de mi vida y comenzaría una unión espiritual y recreativa para toda la vida.

El Hno. Hammer me hizo entrega de los archivos internacionales de la Hermandad de la Costa y me expresó: "Hermano Aldo, aquí está mi trabajo de muchos años, sobre la Hermandad de los hombres de Mar, mi vida ha llegado a su término"; lo que sucedió 3 meses después.

Demoré seis meses, en clasificar, traducir, y comprender un mundo maravilloso de amistad, ideales, romanticismo y fantasía. Entonces comprendí, que ésta sería siempre mi institución, mis ideales y mi recreación yática.

En 1975 nombrado Corregidor de la Capitanía General y luego en 1976 por primera vez Vigía Internacional, di comienzo a la labor de reanudar las relaciones internacionales, con las Hermandades existentes en el extranjero, que se encontraban activas, pero sin contacto con la Hermandad primogénita de Chile. Escribir a las antiguas direcciones del Hno. Hammer, publicar nuevamente un pequeño bando ABORDAJES, con noticias de Chile y un listado con las presuntas direcciones de las Hermandades extranjeras, fue el comienzo de una pequeña luz que a través del tiempo, se fue consolidando como una llamada internacional, que hoy ilumina brillantemente a nuestra querida Hermandad de la Costa, una Hermandad cimentada en los más nobles valores del ser humano, que están descritos en un náutico Octálogo, ideales de unión de todos los Hermanos del mundo. Una Hermandad libertaria, sin fronteras, ni discriminaciones, raciales, políticas o religiosas. Luego de 23 años de Vigía Internacional, desde la Cofa del Trinquete de la Hermandad de Chile, les puedo decir: Hermanos del mundo MISIÓN CUMPLIDA y así finalizar mi labor internacional, para continuar para siempre, como un tripulante de la Hermandad. Con la certeza que vendrán otros Vigías, que con nuevos bríos llevarán nuestra querida Hermandad a instancias de desarrollo y grandeza.

Por eso he querido nostálgicamente despedirme como Vigía Internacional de Chile, conservando como siempre dentro de mí, el más preciado de los tesoros, vuestra amistad, conciente que he recibido mucho más, de lo que yo les he podido entregar.

GRACIAS HERMANDAD DE LA COSTA DE CHILE, GRACIAS HERMANOS DEL MUNDO.



A Devoto P.
Aldo Devoto P. G.H.M.
Vigía Internacional

N. de la R. : Hemos querido publicar esta botella como un recuerdo a nuestro querido hermano Aldo, quien navega en el Mar de la Eternidad. En La fotografía el hermano Aldo Devoto junto al hermano Guillermo Carreño, navegan rumbo a Caleta Hornillos.



COMO SE DESTRUYE UNA INSTITUCIÓN

No concurra a los zafarranchos.

Si concurre, llegue tarde.

Si concurre a un zafarrancho, dedíquese a descubrir los errores que comete el Capitán o demás Hermanos.

Nunca acepte una comisión, porque es más fácil criticar que hacer las cosas.

Si a pesar de todo lo nombran, demuestre su desagrado y no acepte sugerencias.

Si el capitán le pide una opinión sobre un asunto importante, dígame que no tiene nada que decir.

Después del zafarrancho diga Ud. a todos, como debían hacerse las cosas.

Atrásese en las cuotas tanto como sea posible o mejor, no las pague.

No se moleste en buscar nuevos socios, deje a otros que lo hagan.

Cuando se organice un boucán, comente que se está malgastando la plata de la Institución.

Cuando no se organice nada, diga que la Institución está muerta por culpa de sus oficiales.

Recuerde que es mucho mejor no hacer nada para cooperar con la Institución.

Ahora síntese satisfecho de haber destruido lo que otros hombres de buena voluntad



MALO, MALO,
MUY MALO..



Luis Montenegro Macías

Capitán de la Nao de Valparaíso de la Hermandad de la Costa. La Nao porteña izó su ancla con 30 yatistas en el restaurante Flora Norero, el 2 de Febrero de 1952. La institución había nacido en Santiago de Chile, el 4 de Abril de 1951, a iniciativa de Alfonso Leng - yatista, odontólogo y músico-, con la intención de unir a todos los aficionados a los deportes de mar. En 1966, se realizó una gran Maragatería Internacional, concentración mundial de las Hermandades de la Costa, con reuniones en la Cueva del Pirata y festivales en los arranchos. El evento ha vuelto a celebrarse en Valparaíso entre el 14 y 30 de Octubre, reuniendo a yatistas de diversos países, con la entusiasta asistencia de naos de Europa y de los Estados Unidos con el propósito de fijar normas y rumbos destinados a fortalecer la organización mundial.

*¡Alerta al viento piratas,
listos a cazar las velas!
Navegar es lo que anhela
el alma que se aquilata.
En el mar se juega entero
el yatista singular.*

*¡Nació para conquistar
el mundo el Filibustero!*

*Saludos a la Hermandad,
suenen pitos y cañones,
los tragos serán fuertes
disparando a la amistad.
Los huesos sobre lo negro
luzcan en vuestras bandera
y amarrad las correderas.
¡Tres urras por Montenegro!*

*A beber agua de mar
junto con pólvora negra
y con ese ron que alegra
el sueño de navegar.*

*Por Chile, ¡Todos a una!
brindemos con aguardiente,
que en esta tierra esplendente
la Hermandad tuvo su cuna.*

*Espíritu marinero
muestre al viento su contento,
reuniendo en este evento
las naos del mundo entero,
Del mar sois los caballeros
proclamando la amistad.
¡Que viva vuestra Hermandad,
alegres filibusteros!*



Themo Lobos, un OGU con alma de Mampato.

Por Tiburón Blanco Cerpa

Eran cerca de las 18:30 hrs., de un viernes de Febrero, me dirigía al Cine Arte a ver una película cuando se me ocurrió pasar por La feria del Libro de 2 Norte con Libertad, recién inaugurada. Escuché que el Sr. Themo Lobos iba a dar una charla sobre sus dibujos. ¡Esta es la mía! - me dije - . Iba por fin a conocer a un gran dibujante y a quien admiraba mucho. Esperé pacientemente cerca de 2 horas para conversar un par de minutos y conseguir una futura entrevista en su casa. Previo llamado telefónico, me recibió muy amable en su casa de



Con Con Sur, cerca de las 18:00 hrs. de un día martes.

Aparte de conocerlo, esperaba me fuera bien respecto de algunos dibujos de piratas que quería me facilitara para nuestro *Viento a un largo...* y también para hermosear un poco nuestra guarida.

El tiempo pasó sin darnos cuenta, ya que mi tema preferido desde niño y al igual que él, han sido las historietas. Hicimos una muy buena amistad, hubo unos cuantos orzas por los piratas, por nuestras cautivas, por la Hermandad de la Costa, por Mampato, por Ogú, por Alaraco, etc., hasta que se nos fue la última gota de pólvora negra del barril. **Eran las 11:00 hrs. de la noche.**

Llegué muy contento a mi casa después de haber pasado una velada muy entretenida, haber conocido a un gran personaje, dueño de muchas historias y haber logrado mi objetivo que era el conseguir varios originales para nuestra revista y con la debida

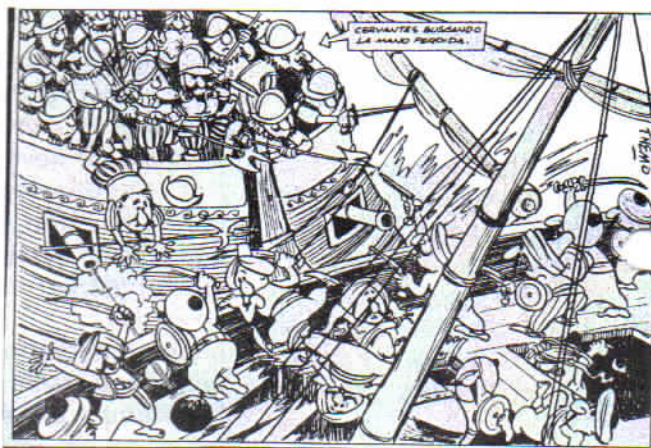
autorización para su reproducción; hubo solicitud de los hermanos de Francia para usar sus dibujos lo que también,

Themo en un gran gesto, concedió).

La verdad es que la madre de Themo nunca pensó que al regalar historietas a su hijo de tan sólo 6 años de edad, lo estaba incentivando para que en el futuro fuera uno de los grandes dibujantes creativos y con mayor producción de personajes de éxito en Chile. El "Themo" comenzó su carrera "sólo por venganza" ya que a los 18 años creó un personaje chileno famoso, el que fue plagiado por no saber nada de registros legales y en venganza ideó ¡más de 30 nuevos personajes!

En el diario La Tercera creó a Lokan "El Bárbaro" y paralelamente dibujó para la revista Icarito ese mismo periódico. Incursionó en revistas políticas como "Humor" de Hoy y "El Humanoide".

Su historial es bastante largo: en 1948 creó a FERRILO "El autómatas" y Homero "El piloto" en La Nación; en 1954 nacieron CUCUFATO, CICLETO, MÁXIMO CHAMBOÑEZ en Barrabases; en 1956 aparecen en el Peneca, Michote y Pericón y Sapolín; Revista El Pingüino recibe a Themo en 1957 con sus creaciones de Alaraco y Dolchevito,



un montón de chistes y varias portadas de esta revista.

Desde 1968, todos los chilenos hemos podido disfrutar de la didácticas aventuras del niño Mampato y sus compañeros Ogú y Rena, creados por este artista del dibujo, actualmente se está editando una película de largometraje con estos personajes, excepto Rena la que fue reemplazada por Marama, niña de origen pascuense, la que



será estrenada muy luego.

Debido a su gran importancia en el mundo de la historieta nacional fue invitado a participar en la Bienal del Comics en Angouleme (Francia) y al Salón de la Historieta de Barcelona en España, también participó en La Feria del Libro de Guadalajara, como invitado especial. Sus diestras manos han dibujado a grandes personajes de nuestra historia como La vida del Padre Hurtado, la vida de Sor Teresa de Los Andes, Padre Guillet, La vida del jefe del scoutismo mundial lord Robert Baden-Powell, entre otros. También ha entregado su arte para diversas empresas nacionales como Codelco con "La Historia del Cobre", RPC Refinería de Petróleo con "La Historia del Petróleo", para la Comisión Chilena de Energía Nuclear con "La historia del átomo", para Endesa - Enersis colaboró con "Mahuida" (Relatos pehuenches del Alto Bío-Bío), para la Municipalidad de Santiago ilustró "El Planeta de los Limpios" cuyo tema central era el medio ambiente, etc. Themo siempre se encuentra preparando publicaciones especialmente dirigidas a niños y jóvenes ya que son su fuente de inspiración, al igual que sus siete, perdón, ocho nietos y sus tres hijos ya casados. Un papel importante en su vida ha sido y sigue siendo por supuesto, su maravillosa esposa Juanita, compañera de sus innumerables viajes por el mundo y grandes desvelos, (hace unas sopaipillas exquisitas, las que untadas en un exquisito "chancho en piedra" más una pólvora negra y una buena charla forman el mejor zafarrancho).

Themo Lobos es el único dibujante nacional quien ha plasmado a través de sus dibujos e historietas las verdaderas costumbres de los piratas, siendo incluso homenajeado por otros gobiernos por la exactitud de sus relatos. Los Hermanos de la Costa de Chile y del Mundo debemos estar muy agradecidos ya que hemos recibido de él un tremendo tesoro que nos acompañará siempre, se trata de una serie de dibujos piratescos los que relatan en forma muy breve las costumbres de estos personajes.- Estos dibujos, transformados en cuadros se encuentran en exhibición en nuestra guarida y debido a su calidad y por la enseñanza que deja a futuras generaciones, hemos entregado un duplicado para la Sala de la Hermandad de la Costa que se encuentra en el Museo Naval. Muchos de otros dibujos, en nuestro poder, y que algunos reproducimos en esta revista para deleite de nuestros lectores, han adornado una veintena de trípticos que hemos preparado para especiales ocasiones en nuestros zafarranchos.



Mary Read y Anne Bonney

Casi todos los piratas eran hombres - con algunas pocas excepciones. Mary Read y Anne Bonney fueron dos mujeres que se caracterizaban de hombres y llegaron a ser verdaderas piratas, mejor que muchos que las acompañaban en su barco. Mary fue una joven mujer inglesa que se escapó muy joven de su casa para aventurar. Anne se fue al mar cuando se enamoró del famoso pirata Calico Jack Rackham. Pronto decidió ser también un verdadero pirata. Mary y Anne se conocieron cuando el barco de Mary atacó un mercante en el cual viajaba Anne de polizone. Juntas las dos mujeres, ya piratas, aterrizaron el Caribe hasta que fueron capturadas cerca de Jamaica en 1720.



ARMAMENTO

La vida de un pirata era una vida peligrosa y los hombres desesperados adoptan medidas desesperadas. Un pirata sin su arma estaba condenado a una rápida desaparición. Las armas más populares de la época fueron el alfanje y la pistola, pero se sabe que utilizaban toda clase de armas. Muchos de los piratas berberiscos usaban arcos y flechas mientras sus homólogos europeos utilizaban pistolas. Este artículo se concentra en las armas más comunes de los piratas europeos.

Hacha de Abordaje: El ejemplo de la ilustración es en realidad un diseño bastante elaborado. La mayoría de las hachas eran más toscas, de hierro forjado, y tenían una sección redonda hueca donde se alojaba el mango. Eran muy parecidas a las hachas de hoy en día. Extremadamente útiles en situaciones de abordaje, se utilizaban para cortar aparejo y redes.

Mosquete: El mosquete constituía un lujo a bordo de un barco pirata. Sólo unos pocos los tenían. Disparaban un proyectil redondo de plomo propulsado con pólvora negra, que es una mezcla de carbón, azufre y nitrato de potasio (salitre). Hacia el 1700 la mayoría de los mosquetes utilizaban un mecanismo de chispa. Cuando se apretaba el gatillo, una piedra acoplada entre dos mordazas golpeaba una sección metálica provocando chispas. Estas chispas penetraban en una cazoleta llena de pólvora.

Los mosquetes se cargaban por la boca del cañón y esto podía ser extremadamente peligroso. Estas armas eran de ánima lisa, lo que significa que, al contrario de lo que ocurre con los fusiles de hoy en día, no tenían estriado (ranuras con una ligera rosca en el interior del cañón que inciden positivamente en la trayectoria y precisión del proyectil). Un sistema anterior en el tiempo fue el mecanismo de rueda que consistía en un trozo de metal serrado y un fragmento de pirita que al ser activado producía chispas. En realidad este sistema era mejor que el de chispa porque el mecanismo se alojaba dentro de la caja del

Recibían el nombre de arcabuces y utilizaban una mecha para prender la pólvora. La mecha se sujetaba de forma similar a la piedra de un mecanismo de chispa.



Trabuco: Parecidos a un mosquete pero en lugar de disparar un proyectil redondo disparaban varios perdigones pequeños. Eran parecidos a una escopeta en este aspecto. Más cortos que un mosquete y tenían una boca muy ancha.

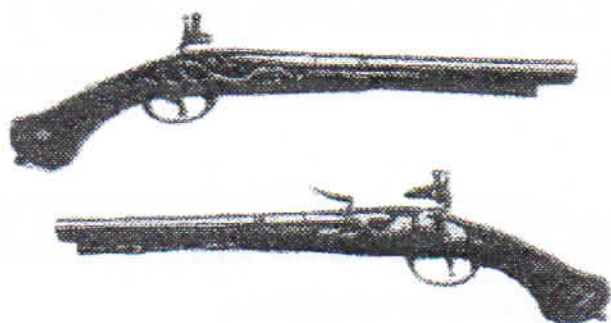
Pistola: Las pistolas eran más comunes y funcionaban del mismo modo que un mosquete. Su alcance era mucho peor no obstante, pero eran más pequeñas y por lo tanto más fáciles de usar y llevar encima. Las pistolas eran muy apreciadas por los piratas. En ocasiones se ofrecía un incentivo durante las acciones de abordaje, lo que significaba que el primer hombre en poner pie sobre el barco enemigo podría elegir en primer lugar a la hora de repartir el botín. Con frecuencia esa primera elección era una pistola. Se dice que Barbanegra tenía una bandolera con varias pistolas en sus correspondientes pistoleras. La pistolera fue un invento de los piratas.

Alfanje: El alfanje era el arma principal del pirata. Fue diseñado para que fuese más corto que una espada convencional de modo que facilitara el combate en espacios reducidos. El alfanje era un arma de tajo, ligeramente curvado para aumentar el poder de corte. El uso del alfanje no requería una gran habilidad y por ello era el arma habitual a bordo de cualquier buque. Los soldados de infantería tenían su equivalente, el sable, cuyo diseño era muy similar.

Cañón: No fue hasta mucho después de la llegada de la pólvora negra cuando se ideó el cañón. Eran mecanismos muy simples. En esencia no eran otra cosa que un tubo hueco cerrado por un extremo. Se introducía una bola de hierro dentro y se apretaba contra una carga de pólvora. El cañón tenía un fogón, donde se colocaba una mecha encendida para que prendiese la pólvora. La potencia del cañón era inmensa. Los cañones solían cargarse con bala rasa, metralla o bala encadenada. La bala rasa era simplemente una bola redonda muy efectiva para producir agujeros en un casco. La metralla era cualquier cosa (montones de clavos, cristal, etc.) y se utilizaba para rasgar las velas o acabar con muchos hombres al mismo tiempo (similar al efecto de una escopeta). La bala encadenada eran dos balas rasas

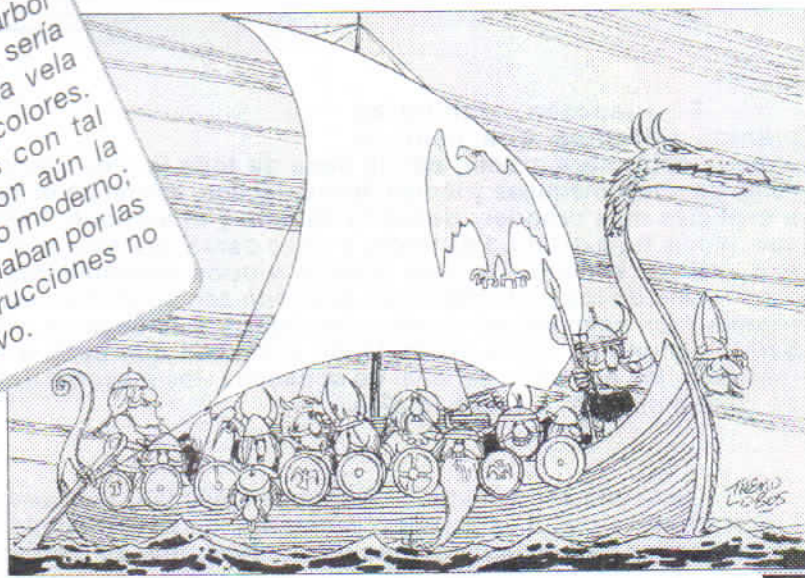


unidas por una cadena. Era un disparo muy efectivo para derribar mástiles o abatir a muchos hombres. Los cañones se distinguían por el peso del proyectil (en libras), es decir "cañón de a diez", "cañón de a doce", etc. Básicamente se trataba de un método de medición del tamaño de cada cañón, muy similar al calibre que se utiliza hoy para las armas actuales. Cuanto mayor era el peso del proyectil de un cañón, mayor era el tamaño de éste. Un precursor del cañón fue la carronada. Era parecida aun cañón, pero más corto. Parecía más un mortero que un cañón. Su alcance era muy limitado, pero a corta distancia eran armas muy efectivas.



Los Vikingos construían sus Drak (Dragones) de madera labrada a pura hacha, y las maderas eran unidas entre sí, con resinas que, calentadas con tal propósito, no se despegaban jamás: en vez de barandas, los guerreros ponían sus multicolores escudos a guisa de los actuales "salvavidas". Un árbol completo, previamente labrado, sería de mástil donde se ponía una vela cuadrada con franjas a dos colores. Estos buques eran hechos con tal precisión y belleza que son aún la envidia de cualquier moderno; conocían el timón, y se guiaban por las estrellas. En las construcciones no utilizaban ni un solo clavo.

Los Vikingos



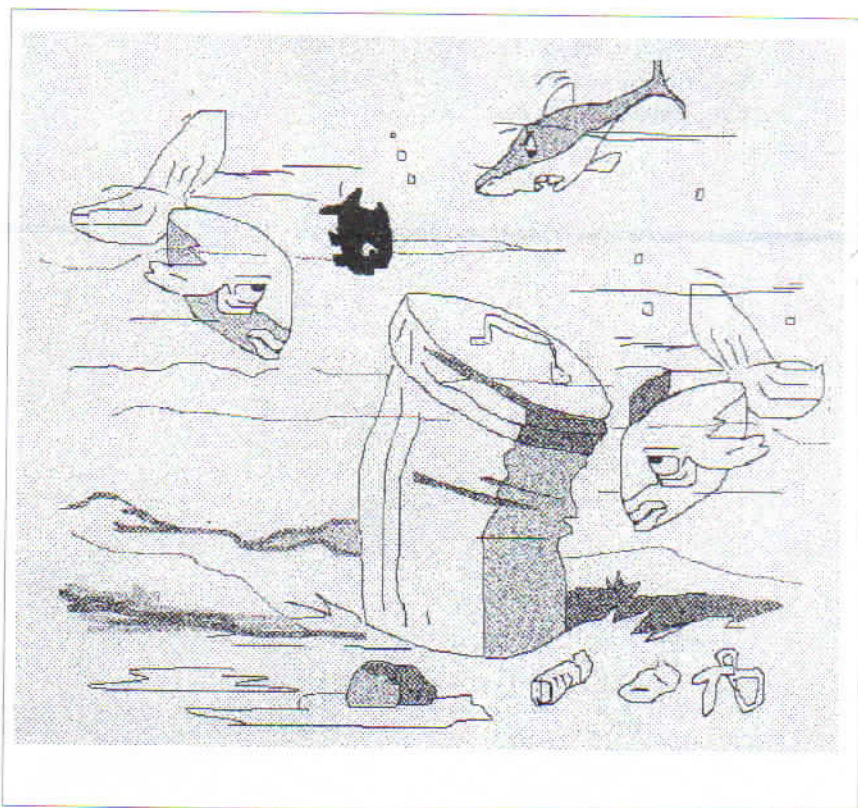
LA CONTAMINACIÓN DEL MAR Y SUS EFECTOS SOBRE LA FAUNA

Los mares cubren el 78% de la superficie terrestre. El bienestar de los océanos es esencial no sólo para la fauna marina sino también para el hombre ya que cerca del 23% de las proteínas que comemos se obtienen del mar. Pero el hombre ha contaminado los océanos causando serios daños a sus ecosistemas.

Los ecosistemas oceánicos son regularmente invadidos por aguas residuales, basuras, pesticidas químicos tóxicos, petróleo y metales pesados. También deben soportar los desechos de dragados para la construcción de puertos, los residuos radiactivos y el calor contaminante de fábricas y centrales eléctricas.

Una vez que los contaminantes entran en el mar se desplazan, por eso el mejor modo de detener la contaminación oceánica es frenarla desde su origen. Se estima que un 80% de la contaminación marina proviene de fuentes terrestres. Una producción más limpia, un mejor tratamiento del alcantarillado y una fuerte legislación ayudarán a proteger el mar y su fauna.

A nivel individual, se puede ayudar usando detergentes sin fosfatos, y reciclando el aceite de motores y otros contaminantes.



El Plancton, diminutas plantas flotantes que usan la energía solar para crecer, son la base de toda la vida marina. Entre éstas viven animales diminutos como gambas, medusas y larvas de crustáceos, formando el llamado zooplancton. Éste sirve de alimento a especies más grandes: desde la caballa y el arenque, hasta la ballena azul, el animal más grande que jamás ha existido. Los peces y otros seres que se alimentan directa o indirectamente de plancton, son a su vez alimento de aves marinas y otros depredadores,

Uno de los problemas que acarrear contaminantes como el DDT es que son sustancias que las plantas y los animales no pueden degradar, y si lo llegan a excretar lo hacen muy lentamente, de modo que el veneno se sigue acumulando a medida que pasa a lo largo de la cadena alimenticia. Como resultado, los animales del final de la cadena -los mayores depredadores- pueden ingerir grandes dosis de contaminantes, a veces fatales,

Cada año son vertidas al mar unas 6.500.000 toneladas de basura, principalmente desde barcos. Los materiales pesados llenan el lecho marino desordenadamente y limitan la pesca de arrastre. Las redes usadas para atrapar atunes y calamares que se pierden y van a la deriva, suponen un particular peligro para marsopas, delfines, tiburones y aves de mar, unos 2,000,000 de estas aves y cerca de 100,000 mamíferos marinos mueren anualmente como resultado de todas las cuerdas, redes y materiales plásticos arrojados al mar,

Un vertido serio puede devastar la fauna. En un desastre acontecido en



el mar de **Alaska**, mató unas 36.000 aves marinas, 3.000 nutrias de mar, 150 águilas y un sin fin de peces y otros animales. Además de envenenar la fauna, el petróleo destruye las cualidades impermeables y aislantes de piel y plumas, de modo que los animales se ahogan o mueren de frío,

También a menudo se vierte el crudo en el agua en las operaciones de transporte y refinado, y aunque echarlo al mar al lavar los tanques fue prohibido se hace en naves viejas y en zonas incapaces de recoger restos de crudo.

Los metales pesados (como el mercurio y el cadmio) disueltos en líquidos vertidos, son contaminantes invisibles que amenazan la fauna. Muchas pequeñas plantas industriales carecen de instalaciones apropiadas para eliminar adecuadamente sus residuos y permiten que éstos entren en el sistema de alcantarillado.

Otros contaminantes invisibles son los pesticidas, que después de entrar en los ríos a través de la lluvia, llegan al mar y envenenan su fauna.

Las aguas desviadas, de granjas y alcantarillado, llevan nitratos y fosfatos. Con el calor, estas nutrientes hacen que algas se multipliquen "explosivamente" y cubran el agua, impidiendo así que la llegue a la fauna submarina. Además, las bacterias que se alimentan de las algas provocan la escasez de oxígeno en el mar.

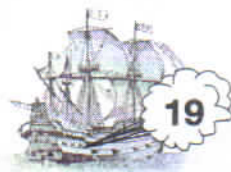
El TBT es un agente químico empleado para mantener los cascos de los barcos libres de percebes y oírás algas; pero si entra en el océano puede matar larvas de moluscos y ostras.

Como podemos apreciar en los párrafos precedentes que hoy en día es cada vez más imperioso que el cuidado de los océanos sea una prioridad en el cuidado de nuestra tierra, sí no queremos que para las futuras generaciones conocer a las ballenas, delfines, toninas, focas, etc, sea solamente por intermedio de documentales del pasado. Cada uno de nosotros debemos de aportar para que la degradación del plancton sea algo del pasado, y así tener la oportunidad de disfrutar de un habitat más limpio y armónico.



Capitán Kidd

Después de abandonar su nativa Escocia, a temprana edad, William Kidd se transformó en un corsario. En 1695, el Rey William III de Gran Bretaña ordenó a Kidd perseguir a varios piratas quienes estaban causando serios problemas en el Océano Indico y el Mar Rojo. Después de un año sin obtener ganancias, producto de atraco, la tripulación de Kidd lo amenazó con amotinarse. Para mantener a su tripulación ajena a estos deseos, Kidd capturó y saqueó un pequeño barco mercante indio. En poco tiempo, Kidd y su tripulación estaban asaltando más barcos de los que el resto de los piratas lograban. Por esto, el Rey ordenó el arresto de Kidd y en 1701 fue colgado en Londres.





Jerga Pirata

Manual del Pirata

El vocabulario que se describe a continuación, está tomado del Anexo N° 1 a los protocolos que constituían el Capítulo X de la Ordenanzas de 1980, las que el Capitán Black también incluyó en su Manual del Pirata de 1997.

El objetivo de incluir esta Jerga en el Manual del Condestable, es el familiarizar desde un principio a Bichicumas y Muchachos con nuestro vocabulario habitual, por lo tanto, es recomendable sacarle fotocopias y entregarlas a los participantes, para que conozcan

Abrir el portalón
Autoridad operativa
Asamblea de capitanes de naos
Autoridad representativa

Atuendo
Bando
Bando de Abordaje
Barrer cubierta
Bichicuma
Botín de la Nao
Botín Nacional
Balsa
Bitácora
Botella
Capitán Nacional
Capitán de nao
Capitanía Nacional
Cautiva
Calzo

Conviviente
Caleta
Consejo de los XV
CONSEJO DE LOS HERMANOS MAYORES.
Consejo de Oficiales.
Consejero
Cofradía
Comisario
Distintivos
Desembarques
Doblones
Embarques
Enganche
Esclava
Escribano
Escala Jerárquica

Gabinete
Internacional

- : Se usa al término de un Zafarrancho.
- : Aquella que tiene mando ejecutivo en la Hermandad.
- : Reunión de todos los Capitanes y constituye el máximo organismo deliberativo de la Cofradía.
- : Aquella que sin tener mando ejecutivo constituye autoridades protocolares representativas.
- : Vestimenta pirata.
- : Comunicación escrita emitida por los capitanes.
- : Revista oficial de la Hermandad de la Costa, Nacional e Internacional.
- : Desembarque de Hermanos que no cumplen sus obligaciones.
- : (Beach-cum) Ratón de playa. Aquel que intenta subir a bordo.
- : Cuota que se recauda a beneficio de la Nao.
- : Cuota que se recauda entre la Naos a beneficio de la Capitanía Nacional.
- : Nao en su periodo de prueba de seis meses.
- : Acta de las materias tratadas en la reuniones o Zafarranchos.
- : Comunicación escrita entre los miembros de la Hermandad.
- : Máxima autoridad operativa y jefe de la Cofradía del país.
- : Jefe de la Nao de una Caleta.
- : Constituye la mesa del capitán Nacional.
- : La esposa o novia del hermano.
- : Asiento en el cual toma colocación un pirata
- : Acompañante de un Polizón.
- : Puerto o Ciudad donde existe una sede de la Hermandad.
- : Máximo organismo consultor de la Hermandad.
- : La forman los 7 Hermanos Activos más antiguos, quienes sin mando asesoran y velan por preservar la tradición de la Cofradía.
- : Reunión de los Oficiales de la Nao de una Caleta.
- : Miembro del Consejo de los quince.
- : Sinónimo de la Hermandad.
- : Oficial a cargo de los aspectos contables de la Nao.
- : Banderas e insignias de uso exclusivo de la Hermandad.
- : Dejación de actividad en la Nao, voluntaria o por castigo.
- : Nombre que se le da a la moneda legal del país dentro de la cofradía.
- : Ingreso de un nuevo hermano a la Cofradía.
- : Procedimiento de ingreso de un Muchacho como Hermano.
- : Sinónimo de novia o polola. (Aplíquese también a la otra.).
- : Sinónimo de secretario
- : Sinónimo de escalafón.
- : La forman tres Oficiales encargados de las relaciones internacionales.



Gentil hombre de mar (GHM)	: Título honorífico para un hermano, gran navegante y que se haya destacado en la ejecución de tareas trascendentales hacia la institución.
Guarida	: Sede en tierra de una Nao o casa particular de un Hermano.
Hermano	: Miembro de la institución enganchado luego de cumplir un periodo de prueba como muchacho.
Hermano activo	: Aquel que asiste regularmente a los zafarranchos y se encuentra al día en el pago del botín de la Cofradía Nacional.
Hermanidad	: Cofradía, Institución.
Historial	: Historia cronológica de los hechos más importantes de la Hermanidad de la Costa, registrados en la Capitanía Nacional.
Himno de la Hdad. de la Costa	: Patrocinado como Himno Oficial de la Cofradía por la Capitanía Nacional y fué compuesto, la letra y música por los Hermanos Pedro "Caletero" Merino y Edmundo "El Pirata de las Viñas" Verdugo respectivamente.
Institución	: Hermanidad de la Costa, Cofradía.
Isla tortuga	: Pequeño islote ubicado al N.W. de la Isla Santo Domingo en el Caribe, donde se empezaron a organizar en el siglo XVII los Bucaneros que, con el nombre de Hermanos de la Costa, establecieron su cuartel general en el fuerte "El Palomar", construido por el Capitán Levasseur, sobre unas rocas inaccesibles.
Lanzamiento a los tiburones	: Acción por la cual se expulsa de la Institución a un Hermano, por causas que lo hacen indigno de pertenecer a ella.
Mugarteniente	: Oficial que sigue al Capitán en el mando
Nave operativo	: Es aquel que puede impartir órdenes a sus subordinados.
Mayordomo	: Oficial a cargo del rancho y cantina en los Zafarranchos
Mensaje	: Comunicación corta verbal, escrita, telegráfica o telefónica.
Nao	: Agrupación organizada de Hermanos de una Caleta.
Nao a flote	: Que desarrollan sus actividades y obligaciones normalmente.
Nao al garete	: Activa pero desorientada en el desarrollo de sus actividades. Que estando activa, sus Hermanos no dan señales de trabajo y su Mesa no cumple con sus obligaciones.
Nao varada	: Que ha cesado en sus actividades y no tiene interés en seguir formando parte de la Institución.
Nao guía	: Aquella designada para guiar en sus actividades a una Balsa.
Nao capitania	: Aquella en la cual el Capitán Nacional enarbola su insignia.
Nao madre	: Nombre asignado a la Nao de Santiago, por el hecho de haber sido ella quien inició las actividades de la Hermanidad de la Costa.
Número de rol	: Número correlativo asignado aun Hermano al ser enganchado en la Cofradía.
Octólogo	: Los 8 pensamientos fundamentales en que se basa la Hermanidad.
Oficial	: Director, Hermano que ocupa un cargo directivo.
Orza	: Brindis, Sinónimo de "salud".
Oficial nacional	: Integrante con un cargo de la Capitanía Nacional.
Oficial de nao	: Integrante con un cargo de la Nao.
Patrón de chalupa	: Oficial designado por el Capitán de Nao para dirigir una Chalupa.
Partida de abordaje	: Grupo de Hermanos de una Nao, que cumple una misión específica.
Perante de corso	: Pergamino otorgado por el Capitán Nacional a Hermanos o personas que ostentan evidentes méritos náuticos y se desea distinguir de manera típicamente corsaria.
Pasajero	: Visita distinguida que se ha invitado a un Zafarrancho.
Polizón	: Visitante de confianza que asiste a un Zafarrancho.
Periodo de prueba	: Lapso en el que los muchachos y bichicumas, así como las Balsas, deben cumplir un conjunto de requisitos antes de ser aceptados.
Rol	: Relación escrita de Hermanos agrupados por diferentes condiciones: de Hermanos activos, desembarcados, honorarios, etc..
Rol general de enganches	: Relación escrita y correlativa en que los Hermanos quedan registrados, con un número perpetuo y sus datos personales.
Rol de la eternidad	: Lista de los Hermanos fallecidos.
Ruta	: Plan de actividades que ha trazado un Capitán para su singladura.
Trazado de rumbo	: Tema, charla o conferencia que se dicta un Hermano en cada zafarrancho.
Rol de embarque	: Acto de volver a la actividad luego de haber permanecido inactivo.
Zafarranchos abiertos	: Aquellas reuniones en que pueden asistir visitas y se tratan materias generales, de carácter ordinario.
Zafarranchos cerrados	: Aquellas reuniones en que pueden asistir exclusivamente los Hermanos o los Oficiales, por tratarse de materias reservadas.



Sentina	: Parte inferior de los buques de madera en que se depositan las aguas filtradas. La expresión de "Enviar a la Sentina", es un castigo de aislamiento temporal de un Hermano.
Singladura	: Período durante el cual el capitán Nacional o el capitán de una Nao ejerce su mandato.
Símbolo	: El de la Hermandad de la Costa es el mismo de los bucaneros del caribe: una calavera con dos tibias cruzadas bajo ella.
Taberna	: Restaurante o lugar donde se efectuará una comida o zafarrancho.
Tripulante	: Hermano que pertenece a una Nao.
Tesoros	: Lo constituyen los símbolos, banderas, trofeos, o bienes monetarios o materias que posee una Nao o la Capitanía Nacional.
Tenida	: Vestimentas, uniformes.
Tenida de protocolo	: Uniforme oficial de la Hermandad de la Costa, consistente en: vestón azul marino, pantalón gris, zapatos negros, camisa celeste, corbata uniforme y un parche sobre el bolsillo superior del vestón e insignia sobre la solapa.
Tenida de combate	: Disfraz de pirata, libre en cuanto a concepción y colorido, sin embargo, solamente los Oficiales pueden usar tricornio y sable. Los demás usarán exclusivamente puñales y pistolones.
Tributo	: Pago que deben efectuar los miembros de la Cofradía a beneficio de su Nao o Capitanía Nacional. Pueden ser también castigo.
Unidad	: Sinónimo de Nao
Veedor	: Oficial que asesora al Capitán en los aspectos reglamentarios y legales. Integra la Partida de Disciplina.
Viaje a la eternidad	: Fallecimiento. Se considera que un Hermano muerto integra una Nao Simbólica y Eterna, a la cual pasa luego de fallecido.
Zafarranchos	: Reuniones de almuerzo o comida que se efectúan en la Hermandad de la Costa. Su objetivo es el de reunirse, en forma alegre y fraternal, de acuerdo a un protocolo y para efectuar las actividades propias de la Cofradía. Pueden ser Abiertas, Cerrada, de Combate, con Cautivas o no etc..
Zafarranchos de combate	: Son aquellas reuniones en las que se debe obligatoriamente asistir caracterizado de pirata y en las cuales, generalmente, se engancha a un nuevo Hermano.
Zonas	: División territorial de nuestro litoral. Son tres, a saber: Zona Norte, desde Arica y hasta la cuarta Región; Zona Central, la componen las regiones V, VI y Metropolitana; Zona Sur, comprende desde la Séptima Región al extremo Sur.



Capitán Hook

Conocido con este mismo nombre en todo el mundo. Es el villano en la famosa historia de James Mathew Barrie que todos conocemos como Peter Pan. En esta historia, el Capitán Hook usa un gancho de metal en lugar de una de sus manos que Peter cortó y tiró a un cocodrilo. Hook y sus piratas buscan venganza en Peter Pan y su banda de niños perdidos...y el cocodrilo sigue a Hook en busca de otro bocado..



Un relato de "Arrecife", Rol 2164

Fué una tormentosa tarde a fines del mes de Junio. El viento Norte arreciaba fuertemente en ráfagas tibias que presagiaban una tormenta nocturna. Mientras conducía hacia la guarida pensaba: nuestros amigos del Bote Salvavidas tendrán mucho trabajo esta noche. Necesitaba unos documentos de la Cámara de nuestro Capitán para responder y enviar varias botellas pendientes. Prendí todas las luces, la guarida se encontraba vacía, cálida como siempre, sólo que sus amuras crujían por efecto del viento cada instante más agresivo y que en intentaba arrancar las cuadernas de cuajo para llevarlas al mar y jugar con ellas hasta el cansancio y luego abandonarlas en una playa cualquiera. La fuerte luz de la Cámara de nuestro Capitán me encandiló por un par de segundos. parpadeé, ubiqué los documentos, los revisé y ví que eran los que necesitaba. Me distrajo un fuerte ruido en la ventana, era la lluvia que me golpeaba insistentemente para que la dejara entrar, y el viento la ayudaba como cómplice entusiasmado para también poder colarse en caso que ella pudiese entrar. Me pregunté: ¿Resistirá el vidrio tamaños golpes de agua? Me parecía como que si el Hno. Guardián de la Guarida estuviese manguerando la ventana con agua a toda presión.

De pronto perdí el equilibrio,... !!!terremoto!!!, pensé y simultáneamente me afirmé del escritorio el que corrió junto conmigo y el resto de los muebles, caían cuadros y libros, en medio de mi pánico y entre el pandemonium de cosas que se movían, pude serenarme un poco para darme cuenta que no era movimiento telúrico, sino que era un cabeceo fuerte y pronunciado, ora a proa y ora a popa, ora a babor y estribor. Sentí que se me erizaban los pelos desde la columna vertebral hasta mi cabeza; entonces en medio de ese bamboleo lo ví, lo ví frente a mí, amenazante, alto, calculo 1.90 mt. ancho de hombros, contextura gruesa y fuerte, vestido con chaqueta de bucanero sumamente decorada con oro, tricornio, pantalón amplio y grueso y calzaba una bota alta, brillantes con el lustre del agua de mar, en su mano derecha una espada de abordaje y en la izquierda un fanal que entregaba una débil luz; ahí me dí cuenta que la luz de la cámara y la de la guarida habían desaparecido. Me miró con el único ojo que tenía, el otro o lo que quedaba del otro lo cubría con un parche negro y grasiento, había en esa mirada odio concentrado que me atravesaba como un lanza de acero, dura y fría,... me quedé helado, sólo atiné a inclinar mi cabeza hacia atrás junto con el cabeceo de la guarida. De su barba hirsuta que me parecía de verde luce, se deslizaban gotas de agua y de su pelo que caía sobre sus hombros, como una abundante mata de cochayuyo, corría un torrente de lluvia mezclada con golpes de mar... "que haces en la cubierta de mi nao!... miserable rata de mar !!! me lanzó hasta un tufo mezcla de ron y tabaco, para continuar:... Vete de aquí, lánzate al océano de donde has venido!!! ...Ahora yá!!! En seguida, sin esperar mi respuesta y dirigiendo su mirada sobre mi cabeza, exclamó:... Contramaestre, lanza esta carroña a los tiburones!!! y agregó:... Timonel!!! nuevo rumbo.... Nor-Norweste. Un nuevo vaivén de la cubierta, o del piso, realmente no sabía donde estaba, me lanzó violentamente al suelo... y mientras caía... sentía un relámpago de pánico pensando en la orden dada al Contramaestre. Caí, mi mente oscureció. No sé cuanto pasó, abrí un ojo y divisé el techo de la Cámara, ya con más confianza abrí el otro y miré a mi alrededor: todo estaba en su sitio, los muebles, libros y estantes, la luz alumbraba normalmente a la guarida, la lluvia ya no golpeaba los vidrios, el viento no aullaba sino que era una fuerte brisa. Me puse de pie como pude, tomé los documentos que habían caído y salí rápidamente, pero antes de apagar el interruptor de la luz, miré instintivamente hacia el suelo y con estupor, asombro y terror, ví en el suelo las huellas húmedas de la bota y su pata de palo, nítidamente destacadas en el piso, y en su entorno algunas hojas y puntillas de luce y cochayuyo. No esperé más, salí casi corriendo mirando continuamente hacia atrás por sobre mis hombros. Ya afuera el aire me serenó, las nubes habían desaparecido, el viento norte era una brisa casi tibia, había estrellas por doquier. Subí prestamente a mi auto y arranqué raudamente hacia mi hogar y mientras manejaba me dije... la vida sigue su curso....



50 AÑOS DE LA NAO DE VALPARAISO

La segunda mesa de la Hermandad de la Costa de Chile fue fundada en Valparaíso el 2 de Febrero de 1952, después de haberse corrido una regata de la clase Star, reuniéndose para esta ocasión un grupo de Hermanos, encabezados por Anselmo Hammer (Nr 2) y Raúl Maceratta (Nr. 3) en el Restaurante Flora Norero, ubicado en calle Cochrane 518 .

Los Hermanos de Valparaíso que participaron en este Zafarrancho, aunque en esa época estas reuniones no se denominaban así, eran la mayoría del Yacht Club de Chile : Juan Kisvarday Wendzilovic (N 9), Dr. Federico Ankelen Hauser (Nr.14), Ariel Ferrada (Nr.19), Renato Sukno Nardelli (Nr. 80), Eduardo Allen Hahn (Nr.29), Roberto Kelly Vásquez (Nr. 47), Arturo Steel Brown (Nr.126), Ramón Pinochet Sepúlveda (Nr. 12), Kurt Angelbeck Kroh (Nr. 96), Adolfo Hurtado (Nr.....), Jorge Aguirre Vogt (Nr.....), Gustavo Saavedra (Nr.77), entre otros.

El espíritu de la Hermandad de la Costa era más bien social, complementando la parte deportiva, o sea, preocuparse del bienestar de los navegantes, sobre todo si llegaban embarcaciones de otros puertos, y prácticamente quedaban botados y nadie se preocupaba de ellos. Esto se debió principalmente a que los clubes de yates no contaban con sedes propias y/o apropiadas. Esto lo sufrieron varios navegantes de Valparaíso al recalcar en Quintero, Algarrobo o Pichidangui, puertos o caletas que eran visitadas frecuentemente por embarcaciones de Valparaíso. En esa época, prácticamente después de cada navegación y/o regata de los días Sábados habían reuniones en el Flora Norero y ahora sí que podríamos considerarlo como el inicio de los actuales zafarranchos. Cabe destacar que varios de éstos Hermanos. eran destacados yatistas, que a comienzos de 1951 habían fundado en Valparaíso en la sede de la Liga Marítima de Chile, la Federación Chilena de Navegación a Vela, hoy FEDEVELA, siendo su primer Presidente Juan Kisvarday. Esta fundación fue necesaria para que Chile pudiera participar en los Primeros Juegos Panamericanos a efectuarse en Buenos Aires en Febrero

de 1951, y fueron seleccionados los siguientes socios del Yacht Club de Chile para representar el país: Presidente de la delegación, Ramón Pinochet; Timonel, Adolfo Hurtado; tripulante Kurt Angelbeck; reserva , Gustavo Saavedra. Resultado : 3er. Lugar con medalla de bronce.

En Febrero de 1952, en Valdivia y junto con la celebración del 4° Centenario de la fundación de esa ciudad, se efectuó el campeonato de Chile de yates clase Star, participando clubes de Iquique, Valparaíso, Algarrobo, Talcahuano y Valdivia, y para el transporte de los yates y sus tripulaciones a Valdivia, la Armada de Chile puso a disposición la barcaza "Aspirante Goycolea", al mando del Teniente 1° Raúl López Silva, quien fue incorporado posteriormente a la mesa de Valparaíso recibiendo el Rol N 283.

En este viaje, tanto hacia al Sur como en el de regreso, los Hermanos embarcados cubría guardia, conforme a un rol previamente establecido, lo que se pudo considerar como una práctica de navegación para la mayoría de los patrones de yate embarcados. En esa época las barcazas no disponían de radar, por lo que la navegación era muy similar a la de un yate. Durante la celebración de dicho campeonato fue fundada la Mesa de Valdivia y en el viaje de regreso a Valparaíso en la recalada de la barcaza en Talcahuano, fue fundada la mesa de esta ciudad.

Al cumplir 50 Años de la fundación de la Mesa de Valparaíso, no podemos dejar de recordar a algunos de los 24 Capitanes... el primero fue JUAN KISVARDAY, que vino a Chile en 1928 desde Dubrovnik, tierra natal de Hammer, era ingeniero y vino a trabajar en

la oficina de calle Chacabuco de Juan Baburizza, era un gran yatista. BALDOMERO RIQUELME ARANCIBIA, uno de los fundadores del Caleuche en 1926 y que dirigió la Mesa en 2 períodos (5 años); RUPERTO VERGARA BALBONTIN, dirigió la Mesa los años 1969 - 1970, siendo Valparaíso la única Mesa que tuvo este honor de tener como Capitán a un fundador; JORGE THORNTON STRAHAN, JORGE ROMAN PEREZ, ORLANDO QUINTANA ALVAREZ, EDUARDO OLEA BRIONES, RAMON PINOCHET SEPULVEDA, DARIO GALVEZ BARRAGÁN y JORGE BALDWIN EBNER fueron brillantes Hermanos y Capitanes de la Mesa, todos ellos Capitanes de Navío (R) que le dieron impulso a la Mesa y la destacaron en la ciudad de Valparaíso.



Actualmente en las actividades de la Mesa de Valparaíso, participan solo dos Hermanos fundadores, ellos son los Hermanos Mayores ARIEL FERRADA RADIC (Nr.19) y KURT ANGELBECK KROH (Nr. 96). Complementan esta galería de Capitanes, los Hermanos HEINZ WILKENDORF C. (Nr. 46), ERNESTO DIGHERO L. (Nr.121), MANUEL ALVARADO AMPUERO (Nr. 857), GUILLERMO CARREÑO P. (Nr. 1315), RICARDO JARA M. (Nr. 1912), ALDO DEVOTO P. (Nr. 1223) y por supuesto nuestro actual Capitán LUIS MONTENEGRO MACIAS (Nr. 1437), elegido por la Nao Copiapó-Caldera como el mejor Hermano del año 2000 y quien lleva además tres periodos comandando nuestra Nao, todos ellos de una brillante trayectoria en la Hermandad de la Costa, ocupando los más altos cargos en la Cofradía y con las máximas distinciones a que puede aspirar un Hermano .

50 años
de la Nao de Valparaíso
2 de Febrero de 1952
2 de Febrero de 2002



1952	Juan Kisvarday Wendzikovic	Rol	9
1953	Federico Ankelen Hauser	Rol	14
1954	Arturo Steel Browne	Rol	128
1955	Ramón Pinochet Sepúlveda	Rol	12
1956	Baldomero Riquelme Arancibia	Rol	142
1958	Darío Gávez Barragán	Rol	398
1960	Arturo Oyarzun Gómez	Rol	444
1961	Baldomero Riquelme Arancibia	Rol	142
1963	Baldomero Riquelme Arancibia	Rol	142
1964	Jorge Román Pérez	Rol	64
1966	Jorge Thornton Strahan	Rol	442
1967	Arturo Tobar Gajardo	Rol	463
1968	Heinz Wilkendorf Cayley	Rol	46
1969	Ruperto Vergara Balbontín	Rol	6
1971	Ruperto Vergara Balbontín	Rol	6
1972	Ernesto Dighero Lajaña	Rol	121
1974	Ernesto Dighero Lajaña	Rol	121
1975	Jorge Baldwin Ebner	Rol	179
1977	Jorge Baldwin Ebner	Rol	179
1978	Orlando Quintana Alvarez	Rol	975
1980	Orlando Quintana Alvarez	Rol	975
1982	Orlando Quintana Alvarez	Rol	975
1983	Guillermo Carreño Poblete	Rol	1315
1985	Guillermo Carreño Poblete	Rol	1315
1986	Aldo Devoto Pasqualetti	Rol	1223
1987	Manuel Alvarado Ampuero	Rol	857
1989	Manuel Alvarado Ampuero	Rol	857
1990	Eduardo Olea Briones	Rol	1138
1992	Eduardo Olea Briones	Rol	1138
1994	Luis Montenegro Macías	Rol	1437
1996	Luis Montenegro Macías	Rol	1437
1998	Ricardo Jara Moreno	Rol	1912
2000	Luis Montenegro Macías	Rol	1437



NUESTRO MAYOR LOGRO...

EL MUSEO PIRATA !!!!

Un hito muy importante para la Cofradía fue la concreción de la Sala de la Hermandad de la Costa de Chile en el Museo Naval e Histórico Marítimo de Valparaíso, que fue inaugurada en el mes de Abril del año 2001 con motivo de la celebración de los 50 años de la Hermandad de la Costa de Chile.

Para ese efecto la Nao de Valparaíso confeccionó un galeón de 7.20 mts de eslora y 2.05 mts de manga, el que fue bautizado como "TRUENO". La sala fue complementada además con banderas e implementos de naos de Chile y de otros países donde existe la Hermandad de la Costa.

A la ceremonia de inauguración asistieron autoridades navales, civiles, eclesiásticas, hermanos de la Costa de Chile y del mundo.

El Capitán de la Nao Valparaíso, Luis "Delfín" Montenegro en su discurso, expresó :

" Los Piratas del mundo acariciaron el sueño de algún día lograr el reconocimiento y tener una patria, creó el título de Corsario, que vino a coronar la ambición de muchos piratas. En Chile fue el caso de Mc Kay quien se estableció y posteriormente se dedicó a los negocios marítimos y de importaciones, junto a ellos formó una familia que con el devenir del tiempo aportaría en distintas generaciones numerosos oficiales y Jefes de nuestra Armada, pero

siete hombres deportistas del mar, soñadores y futurista, hace poco mas de cincuenta años fundan en Chile una nueva piratería, moderna, romántica y ética. Nunca imaginaron que sus acertadas inspiraciones se extenderían prácticamente por todo el mundo. Ellos al crearla elevaron sus mentes, para plasmarla de los más puros sentimientos de Amor al Mar. Hoy sus seguidores, han potenciado a través del mundo esta hermosa Cofradía. Así se cristalizó el gran sueño de sus fundadores, es por ello que sus continuadores en el día de hoy, al completar el primer cincuentenario de nuestra Institución, inauguramos con vuestra presencia la primera sala del Museo Interactivo de la Hermandad de la Costa Universal....

Hago entrega al Museo en este instante al Sr. Director del Museo Naval C.F. Sr. Patricio HERRERA la Sala



Galeón "Trueno" en el "dique" durante su construcción.



Hermandad de la Costa del MUNDO, porque es la PRIMERA a nivel mundial. Gracias.”

El director del Museo Naval Capitán de Fragata don Patricio Herrera López expresó su más profundo reconocimiento a los Señores miembros de la Nao de Valparaíso de la Hermandad de la Costa por la cristalización de un sueño que hace un tiempo atrás se veía como un proyecto más. En su discurso señaló :

“ Esta sala será lugar de encuentro de soñadores y constructores de aventuras para aquellos que mantienen viva el alma de niño, que el “ Trueno”, nombre que han dado estos piratas a un buque de ilusión que hoy zarpa al corazón y a la imaginación de nuestros visitantes, tenga buena mar,



Grupo de Hermanos y sus Cautivas celebrando la entrega del Galeón "Trueno" en obra gruesa.

Hermandad de la Costa Nao Valparaíso, por la concreción de un sueño que hace un tiempo atrás se veía como un proyecto mas ,de los muchos que se conciben ,con el propósito de hacer de este Museo un lugar más entretenido para los visitantes de todas las edades. Al respecto debo reconocer que nuestro Museo , no se caracterizaba por mantener espacios destinados a los menores, y es así como al recibirlos en su calidad de visitantes, sólo podíamos ofrecerles la misma muestra enseñada a los adultos, pero en un lenguaje explicativo más adecuado para su edad. Pero debo confesarles que tengo la impresión que de esta sala será la favorita, no sólo de los pequeños, sino que también de aquellos ya mayorcitos...

¡¡Muchas gracias piratas del Mundo !!



Galeón "Trueno" el día en que se "botó al agua".

buenos vientos y michos bien variadas dotaciones.

Como Director del Museo Histórico Naval y Marítimo de Valparaíso, deseo manifestar el más profundo reconocimiento a los señores miembros de la





UN JUICIO A : NORGE LILLA, MI AMIGO " CAPOCCIONE "

(Norge Lilla, capitán de la Nao de Venezuela por varias singladuras y padrino de nuestro hermano Euclide Capaldi (Rol 1928). Este relato fue entregado por el hermano Euclide a "TB" para su publicación en esta revista, días antes de su partida al Mar de la Eternidad). ¡Promesa es promesa Euclide!

- ¡Todos de pié ! Entra a la Corte el honorable Juez... (martillazo) .

- Pueden sentarse, se abre el juicio contra el ciudadano Norge Lilla, acusado de varios delitos. Tiene la palabra la fiscalía.

- Gracias Señoría, Señores del Jurado, el imputado Norge Lilla, está acusado de varios delitos, pero nosotros nos limitaremos a los dos más graves. El imputado en una noche oscura, en el inmenso océano Indico al Sur de África, con testarudez y alevosía, con su pequeño barco el Super-Cillious. atropelló un barco mercante quizás 500 veces más grande que su barco, poniendo en serio peligro la vida de sus tripulantes, la propia y la integridad de su barco. Varios años después, en el Océano Pacífico, a lo largo de la Costa de México, con la misma testarudez y alevosía, corrió con su barco delante de un terrible ciclón, haciéndole MARAMEO al mismo.

- ¡Objeción Señoría! El fiscal está usando palabras raras, para confundir al jurado".

- Ha lugar a la objeción : El fiscal explique el significado de la palabra " MARAMEO".

- Si Señoría, el marameo es un gesto característico de los niños tremendos cuando por una travesura no son castigados. Ellos se ponen la mano abierta de cuchillo frente a la cara , poniendo el dedo

pulgar en su nariz, moviendo el resto de sus dedos y con aire socarrón dicen al agraviado : Marameo, Marameo, lo que significa : ¡te fregué !, ¡ te fregué !. Es así como el imputado Norge Lilla, se mofó de un ciclón. Esta acción desconsiderada puso en serio peligro hasta la vida de su propia hija, a bordo del Supercilious. Por estos delitos tan graves, pido para el acusado la siguiente condena: Decomiso del barco Supercilious para ser expuesto en un museo naval y al imputado que se castigue de por vida a oslar sentado en una cómoda poltrona, teniendo siempre a la mano: quesos, Auricchio o Caciotta Toscana y botellas de ron de buena calidad, impidiéndosele volver a navegar.

-Su Señoría, la fiscalía ha terminado. (martillazo). El abogado de la defensa tiene la palabra.

- Gracias Señoría. Señores del Jurado, en el curso de este juicio demostraremos ampliamente la inocencia de mi defendido. El Señor Norge Lilla pertenece a una clase especial de hombres llamados CAPOCCIONES y por lo tanto se comporta en consecuencia.

- Objeción Señoría. La defensa esta usando palabras incomprensibles para contundir al jurado.

- Ha lugar. La defensa debe explicar el significado de la palabra CAPOCCIONE.

- Si Señoría. Para entender esta palabra hav que ir a un pequeño pueblo llamado Sora. ubicado cerca de Roma, capital de Italia. Los habitantes de Sora en su mayoría ellos mismos se llaman Capoccione, la traducción exacta sería Cabezota, pero el significado va mucho mas allá, sería más bien Cabeza Dura, en el sentido de enfrenar con decisión y terquedad situa-



ciones o metas. Sin embargo las decisiones por más que parezcan irreflexivas, en realidad son el producto de una evaluación de los obstáculos y de la convicción de poder superarlos. Capoccione fueron los grandes líderes de la historia como Napoleón, Bonaparte, Julio César y otros.

- Señores del Jurado, demostraremos que mi defendido es Capoccione y por lo tanto es inocente de los crímenes que se le imputan.

- Con su permiso Señoría. Llamaré a mi testigo principal, el señor Enzo Cassani.

- Secretario Señor Enzo Cassani, pase a declarar al estrado.

- Señor Cassani : Jura Ud. decir la verdad... etc.....

- Lo juro.

- Puede sentarse.

- (Abogado) ¿Señor Cassani, conoce usted al Sr. Norge Lilla? Si señor. ¿Lo conoce bien? Si señor, navegué varias veces en su barco y el navegó varias veces en el mío.

- Señor Cassani, Ud. que conoce bien al Sr. Norge Lilla. ¿Cree usted que él pertenece a la clase de hombres Capoccione?

- Objeción Señoría, la defensa está pidiendo al testigo su opinión, debe limitarse a interrogarlo.

- Ha lugar a la objeción, la defensa debe limitarse a interrogar al testigo.

- Disculpe Señoría, cambiaré la pregunta. Señor Cassani, durante estos años que Ud. tiene conociendo al Sr. Lilla. ¿Ocurrieron hechos que puedan ilustrar al jurado sobre el carácter del mismo?.

- Si señor, me limitaré a relatar dos hechos: " Hace ya unos cuantos años. la Flotilla de Vela del Club Puerto Azul estaba constituida por pocos veleros; los capitanes éramos todos amigos y acostubrábamos en los feriados de navidad, carnaval y semana Santa, navegar con nuestra familia hacia el Archipiélago de los Roques., reuniéndonos principalmente en la Isla de Sarguí. Allí disfrutábamos del verdadero paraíso terrenal que era los Roques. Acostubrábamos hacer fogatas en las noches, en la playa y comer sabrosas parrillas de pescado, tomar abundante ron-ponche y cubalibre y abundante blabla, magnificando nuestras gestas de navegantes. En una de estas fogatas, noté dos figuras acostadas en

la arena un poco fuera del haz luminoso y murmurando entre sí. Pensé, ¿Qué raro que no compartan con nosotros?, después lo olvidé. Al día siguiente en la mañana vinieron a bordo de mi barco Alcione, las dos figuras que había notado la noche anterior. Eran Norge Lilla y Tani Ayello, quienes un poco penosos me dijeron: Enzo, mañana hay una regata aquí en los Roques, el primer tramo es una empopada, en nuestro barquito el Super-Dorado tenemos el Spinneker, pero no sabemos como se usa y quisiéramos que tú nos dieras algunas indicaciones. Han pasado muchos años y no puedo recordar mi actitud. pero supongo que a pesar de mi carácter amigable y amplio, imagino que contesté con un poco de presión "Amigos, el Spinneker es la vela más difícil de usar en un velero y es casi imposible aprender a usarlo con una pequeña explicación y sin un adecuado enjuiciamiento. De todas formas les puedo decir que esta vela tiene una driza para izarla y en esta operación hay que tener mucho cuidado para que no le salga un nudo chino. Además tiene una braza y una escota para maniobrarla y mantenerla siempre bien inflada." Me dieron las gracias y se fueron. Yo pensé, mañana nos reiremos con un nudo chino. La mañana siguiente hubo la regata, después de la salida, mientras que nosotros atareados en la maniobra del enorme Spinneker del Alcione (180 m2), vi a babor pasar un barquito con un balón que parecía un globo de niño, pero perfectamente inflado y dos caras duras, fijas en la maniobra, que ni siquiera nos miraron...No hubo ningún nudo chino, no nos reímos y más tarde supimos que las dos caras duras habían ganado la regata en tiempo corregido.

Este fue mi primer encuentro con Norge Lilla.

El segundo relato se trata de algo que ocurrió varios años después, ya Norge era nuestro "Capitán Cooks", como yo lo llamo por sus grandes viajes en todos los océanos.

En casi todos los países, la Marina de Guerra tienen barcos de vela para el adiestramiento de sus oficiales, generalmente estos barcos son reproducciones exactas de los grandes veleros del pasado; Venezuela tiene el hermoso Simón Bolívar de tres mástiles.

Cada 3 ó 4 años una nación organiza una regata larga de estos barcos escuelas. Cuando le tocó a Venezuela organizarla, Norge Lilla era el Presidente de la Federación de Vela de Venezuela y la Marina pidió su colaboración para la organización de la misma y casi lo obligó a participar en



la competencia con su pequeño barco, el Supercilious.

Cuando supimos la noticia, en la flotilla de vela nos reímos mucho y le echamos broma a

Norge diciéndole: "Norge, para calcular el rating entre el Supercilious de 44 pies y el Esmeralda

de Chile de 300 pies. ¿Consultaste a Einstein?. En barcos tan diferentes en clase y tamaño, calcular rating justo, es casi imposible."

Norge nos aguantaba todo y sólo nos decía: "La participación del Supercilious es simbólica; voy porque hay pocos barcos participantes y Venezuela no puede quedar mal."

De golpe, las cosas cambiaron. Un día entró en Puerto Azul el majestuoso Cisne-Blanco, barco escuela de Brasil.

El Cisne Blanco, ex Ondine, fue un barco de regata, famoso y moderno, que había ganado casi todas las regatas oceánicas más importantes en todo el mundo. Perteneció a un millonario americano que lo vendió a la Marina de Brasil porque mandó a construir otro más moderno y competitivo, el Ondine II.

Inmediatamente las bromas hacia Norge cambiaron: "Mira Norge, ya encontraste tu hueso duro, aprovecha ahora de tomarle una buena foto al Cisne Blanco, porque después de la salida en regata, no lo verás más".

Norge aguantaba. Con el Capitán brasileño que era un joven muy simpático había tertulia frecuente en la flotilla. Nosotros le decíamos, ¿No te da vergüenza meterte con un barquito como el Supercilious? Tú que tienes un barco tan lamoso, de 70 pies y con una tripulación de 16 cadetes que navega con la instrumentación mas moderna? y él, entre un trago y otro nos respondía: "Ustedes ganarán, ustedes son veleristas expertos y tienen un buen rating." Y nosotros, muy vivos y en broma dijimos: "Si tú crees esto, la champaña la pagará el que gane". El aceptó entre risas y bromas.

La regata era entre la Guaira, Filadelfia, Nueva York y Portugal. El Supercilious participaba solo en el primer iranio para el cual se salía desde un punto marcado por una fragata de la marina, anclada frente a la Guaira hasta una hoya ubicado en la desembocadura del río Delaware que pasa por Filadelfia en U.S.A.

Para el Supercilious representaba una navegación

a todo trapo de 10 a 12 días en océano abierto a lo largo de las Bahamas y la costa Este de Estados Unidos.

Llegó el día de la salida. La fragata de nuestra marina tenía a bordo los jueces de la regata y daría la señal de la salida. Había poco viento, los grandes barcos escuela anclaron para no retroceder, el Cisne Blanco y el Supercilious revoloteaban como pájaros nerviosos, cuidándose uno a otro.

Sonó el cañonazo, el Supercilious con maniobra perfecta salió primero entre los gritos y vivas de los marineros venezolanos.

La dicha duró poco. Quizás a menos de una milla mar afuera, el Cisne Blanco, elegante y majestuoso, con sus inmensas velas portando, nos pasó a sotaviento. El Capitán brasileño, todo un caballero, tuvo la cortesía de no mirarnos ni saludarnos y naturalmente como se había previsto, no volvimos a verlo.

Norge, para formar su tripulación había invitado a cuatro muchachos hijos de veleristas y muy buenos veleristas ellos también y quizás por contraste, me invitó a mí.

Navegamos bien, pasamos el a veces temible Canal de la Mona y entramos en el Océano Atlántico. Los muchachos se esmeraban y el barco avanzaba bien.

Casi a los ocho días, todavía lejos de Filadelfia, nos agarró una calma chica. Desesperante. El barco parado bamboleándose desordenadamente, las velas dando bofetazos y un calor sofocante. Los muchachos, para vencer el tedio y el desespero, prendían un cigarro y según la inclinación del humo, cazaban o aflojaban de a milímetro, las escotas, con la intención de avanzar algunos metros.

El Capitán Norge cuando regatea, calcula exactamente con cuantas gotas de líquido un hombre puede subsistir, lo multiplica por el número de tripulantes y no carga una gota mas, para quitarle algunos gramos de peso a un barco de 11 toneladas.

Quedamos sin agua para beber y menos para cocinar. Norge sufre periódicamente de fuertes dolores de cabeza. Me pidió un analgésico y tuve que exprimir media naranja para que pudiera ingerirlo. A los 3 días de calma y bamboleo, todos estábamos nerviosos y cansados, los muchachos me dijeron:

"Enzo tú que eres amigo del capitán, dile que no avanzamos nada. que ya el Cisne Blanco estará en Filadelfia tomando cerveza fría, no tenemos agua, estamos cansados, no tenemos posibilidad en esta regata, dile que prendamos el motor y nos retiremos".



Bajé y le hice ese discurso a Norge. Ni siquiera me miró y contestó seco: "**¡¡ Estamos en regata y nadie toca el motor. !!**"

Además de ser un mártir que se crucifica, fue un profeta, ya que a las pocas horas aparecieron en el horizonte nubes negras amenazantes que desencadenaron una tempestad. El Supercillious se estremeció, arrancó con furia y corrió como un caballo salvaje. La tempestad fue tan dura que una noche tuvimos que ponernos al paio. Llegamos a la hoya del río Delaware, por radio transmitimos nuestra llegada, dando la hora, los minutos y los segundos y nos fuimos a la Marina de Cap May. Después de un día, supimos que el Supercillious había ganado la regata en tiempo corregido. No pagamos la champana porque el Cisne Blanco estaba en Filadelfia y Norge quería ir a Europa.

Estas son mis experiencias con Norge. "

- Señoría, la defensa ha terminado con el testigo.

- Señoría, la fiscalía no hará preguntas .

- Señores del jurado , pueden retirarse para deliberar.

- Señores del jurado ¿Tienen su veredicto?

-Sí su Señoría. Después de analizar detalladamente el caso, los miembros del jurado por unanimidad decidieron que el señor Norge Lilla, pertenece sin duda a la clase de hombres llamados Capoccciones, por lo tanto sus actuaciones se corres-

pondieron y son imputables a dicha categoría. Por este motivo y por salir airoso de ambos desafíos lo declaramos **INOCENTE**, deseándole que siga navegando.

Yo espero leer pronto el cuaderno de bitácora del Supercillious desde los fiordos de Noruega o desde las islas Volcánicas de los Maori en Nueva Zelanda..

Enzo Cassani

NOTA

Para los que no leyeron el Cuaderno de Bitácora del Supercillious referente al viaje alrededor del mundo y el viaje a Alaska, aclaramos lo siguiente:

Los hechos a los que se refiere el Fiscal efectivamente sucedieron, solo que naturalmente en la realidad fueron muy distintos, resumo brevemente: en la noche de navegación en el Océano Indico, Norge avistó un barco que se acercaba rápidamente, según las luces de posición, para el Supercillious no habla ningún peligro, ya que indicaban que el barco tenía una ruta paralela a este y por ser más veloz., pronto se alejaría; pero de repente, cuando estaba a la altura del Supercillious, cambió de ruta y se cruzaron con esto. Fue tan de repente que no se pudo hacer nada. Hubo una colisión, por suerte fue de lado y el Supercillious, además de un gran susto, pudo seguir su viaje sin ayuda.

El otro hecho ocurrido en el Océano Pacífico del cual habla el Fiscal, se refiere a cuando el Supercillious navegando hacia Acapulco, recibe la información sobre una tormenta tropical, la cual cambió de dirección viniéndose hacia ellos. En ese momento Norge tomó la decisión más acertada: en lugar de luchar contra un mar que podía ser muy peligroso, prefirió correr la tempestad, retrocediendo 70 millas hasta un refugio seguro.



REFLEXIONES CONTEMPORANEAS

- * EL AMOR ETERNO DURA APROXIMADAMENTE...3 MESES.
- * TENER CONCIENCIA LIMPIA, ES SÍNTOMA DE MALA MEMORIA.
- * EL QUE QUIERA CELESTE... QUE MEZCLE AZUL Y BLANCO.
- * EL ALCOHOL Y EL PUCHO MATA LENTAMENTE; NO IMPORTA, NO TENGO PRISA...
- * LA ESCLAVITUD NO SE ABOLIÓ, SE CAMBIÓ A 8 HORAS DIARIAS.
- * LO IMPORTANTE NO ES GANAR, SINO HACER PERDER AL OTRO.
- * DIOS MÍO, DAME PACIENCIA... PERO... DÁMELA YA !!
- * LO IMPORTANTE NO ES SABER, SINO TENER EL TELÉFONO DE QUIEN SABE.
- * YO NO SÚFRO DE LOCURA...LA DISFRUTO A CADA INSTANTE.
- * ES BUENO DEJAR EL TRAGO Y LOS PUCHOS, LO MALO ES NO ACORDARSE DONDE.
- * LA INTELIGENCIA ME PERSIGUE, PERO YO SOY MÁS RÁPIDO.
- * HAY UN MUNDO MEJOR, PER ES CARÍSIMO.
- * NO HAY MUJER FEA, SOLO, BELLEZA RARA.
- * LO IMPORTANTE ES EL DINERO, LA SALUD VA Y VIENE.





Octálogo

- 1.- Acata con respeto las órdenes del Capitán como si fueran las de tu Padre Espiritual o Hermano Mayor.
- 2.- No acometas con armas o malas palabras al Hermano de tu misma caleta, ni de ninguna del litoral.
- 3.- Recibe en tu nave al Hermano que te visita; ofrécele refrigerio en tu mesa y el mejor coy de tu camarote.
- 4.- Como trates a tus Hermanos serás correspondido y el Capitán alabará tu fraternidad o te castigará.
- 5.- No tengas envidia de la nave de tu Hermano, ni de sus velas y motores.
- 6.- Trae al piloto sin puerto a tu caleta y si no posee otra riqueza que su corazón, embárcale en tu nave y considerale como hermano.
- 7.- No seas orgulloso ni violento; al serlo, conseguirás que tus Hermanos se alejen de tí y quedarás solo con tu peste.
- 8.- El amor al Mar debe ser el culto de tus días, haz sacrificio a él observando estas leyes.

Noviembre 1951



Piratas y la Piratería...

René Pacheco Rol N° 1549

“ Apoderarse de un objeto que no le pertenece es el acto de un hombre libre ” - ha dicho un filósofo -

Las mentes juveniles, se exaltan y emocionan con las mil historias románticas y bravas de audaces piratas: *“ tesoros escondidos, secuestros y raptos de bellas doncellas, y dulces miradas de cautivas que dan al traste con la altivez de los osados capitanes los cuales cruzan los mares bajo el negro pabellón, en el que ondea la blanca calavera sobre las dos tibias cruzadas ...”*

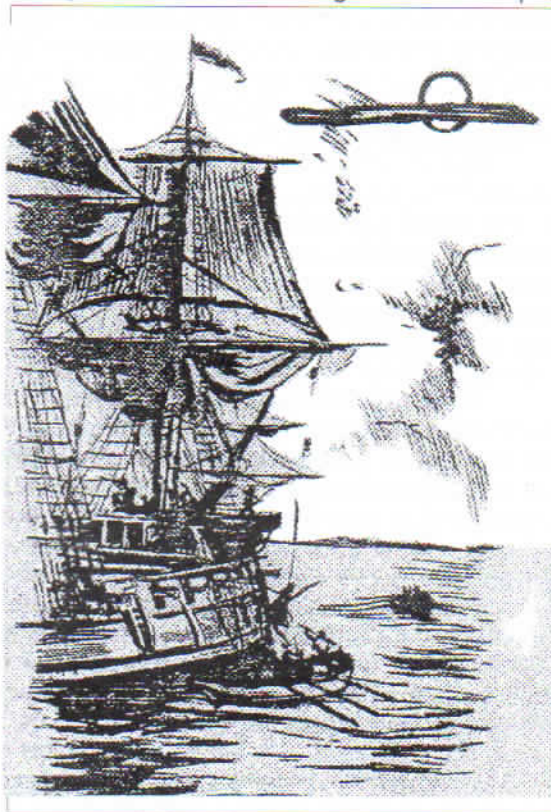
Todas estas historias acaban sobre poco mas o menos del mismo modo; al pirata o - al ladrón del mar - (según la definición del derecho internacional), le sobreviene, mas pronto ó mas tarde algún contratiempo,

causado por su propia soberbia, que acaba con toda su gallardía; el audaz pirata casi siempre termina meciéndose al viento colgado del palo mayor de la nave que poco antes desafiaba las olas y las tormentas. Las brillantes historias y las grandes hazañas de la piratería, así como su espléndido opaje, cuando el microscopio de la historia escudriña los hechos, quedan reducidas a villanas acciones de rapiñas y crueldades, desprovistas de toda idealidad y poesía, lo mismo que los románticos bandidos que asaltaban a los viajeros en los caminos reales han quedado reducidos ante la verdad histórica a la categoría de vulgares bandoleros, sin otra finalidad ni otro propósito que desvaluar al prójimo por todos los medios que estuvieran a su alcance. Muchas de las hazañas de los piratas tenían tras si a poderosos y opulentos personajes, que con sus caudales o su influencia, armaban barcos o reclutaban tripulaciones, sin escrúpulos de ningún género, para lograr rico botín que costeaba con creces el dinero empleado en tales empresas. Mas de un gobierno estuvo, en otros tiempos, en relación o convivencia con los piratas, y mas de un estado mostró su simpatía o benevolencia para algunos de estos bellacos aventureros. La piratería florece espléndida en la antigüedad remota. Tucides nos habla de la piratería en las aguas del mediterráneo, cuyas costas de azules y apacibles ensenadas eran muy propicias para ofrecer refugio a todo género de aventureros. Los etruscos fueron afamados piratas que se adentraban con audacia infinita en los mares laberínticos del archipiélago, en el mediterráneo oriental. Los siracusanos se dirigieron en la lucha contra los piratas etruscos, cuyas hazañas en el terreno eran una amenaza constante para las bellas costas sicilianas. Más adelante fue Roma la que impuso la ley en los mares.

La decadencia de Grecia determinó el florecimiento de la piratería en el Egeo, y más tarde, la del imperio romano significó nuevo auge para las naves piratas.

En la edad media son los normandos los que aterrorizaron a todos los países marítimos europeos, quedó a su arbitrio y capricho la navegación. En el mediterráneo, sarracenos y berberiscos hacían de las suyas. El descubrimiento de América convirtió al Caribe y al Golfo de México en un nuevo teatro de sus andanzas y correrías. para comprender este problema, hay que tener en cuenta la competencia enconada que existió durante los siglos XVI , XVII y XVIII por el dominio de los mares entre las grandes potencias europeas. Hasta cuando reinaban la paz, Inglaterra, España, Holanda , Francia y Portugal continuaban la lucha para conseguir la conquista de los mercados, lo mismo en las indias orientales que en América. La ayuda prestada a capitanes poco escrupulosos por parte de Inglaterra proporcionó a dicho país espléndido botín en diversos casos.

Desde los tiempos homéricos hasta los actuales en que los piratas malayos hacen incursiones en los mares de Oriente , se ha considerado por los piratas como el campo en donde no existe ley ni dueño. Antaño, la piratería se miraba hasta con cierta simpatía y algunas naciones protegían descaradamente a sus piratas y llegaron a ennoblecerlos,



Más adelante fue Roma la que impuso la ley en los mares.

La decadencia de Grecia determinó el florecimiento de la piratería en el Egeo, y más tarde, la del imperio romano significó nuevo auge para las naves piratas.

En la edad media son los normandos los que aterrorizaron a todos los países marítimos europeos, quedó a su arbitrio y capricho la navegación. En el mediterráneo, sarracenos y berberiscos hacían de las suyas. El descubrimiento de América convirtió al Caribe y al Golfo de México en un nuevo teatro de sus andanzas y correrías. para comprender este problema, hay que tener en cuenta la competencia enconada que existió durante los siglos XVI , XVII y XVIII por el dominio de los mares entre las grandes potencias europeas. Hasta cuando reinaban la paz, Inglaterra, España, Holanda , Francia y Portugal continuaban la lucha para conseguir la conquista de los mercados, lo mismo en las indias orientales que en América. La ayuda prestada a capitanes poco escrupulosos por parte de Inglaterra proporcionó a dicho país espléndido botín en diversos casos.

Desde los tiempos homéricos hasta los actuales en que los piratas malayos hacen incursiones en los mares de Oriente , se ha considerado por los piratas como el campo en donde no existe ley ni dueño. Antaño, la piratería se miraba hasta con cierta simpatía y algunas naciones protegían descaradamente a sus piratas y llegaron a ennoblecerlos,



pero cuando las naciones de Europa comenzaron a depender del comercio exterior, el derecho internacional declaró la piratería como un crimen contra la civilización y contra el derecho de gentes.

La pena de muerte era la sanción que aguardaba a los piratas cuando eran apresados, no por ello decayó la piratería, mientras existieron mercados para sus rapiñas y refugio para sus barcos.

El último hecho contra la piratería organizada tuvo lugar en las costas de Berbería, en el norte de Africa, donde los últimos piratas fueron atacados por Esteban Decatur, comandante naval de Norteamérica en 1815. Los corsarios de Berbería eran protegidos desde tiempos inmemoriales, por los caudillos y jefes de sus costas bravas y salvajes, que tuvieron cautivo durante varios años a Cervantes en Argel (1575).

Los piratas berbericos....

La piratería es flor de todas las épocas y tiempos. Sin embargo, para hablar de ella y de los hombres que se dedicaron a practicarla, se tropieza con la dificultad de que esos hombres descuidaron, o no tuvieron el menor interés en registrar sus hechos. El pirata no buscaba la fama que solo le podía acarrear perjuicios, prefería que sus víctimas no pudieran hablar para acusarle y, si conseguía escapar de la horca, prefería acogerse a una obscuridad que le permitiera gozar de la fortuna "ganada" en el mar, antes que hablar de sus hazañas que podían llevarles a ser colgados de lo alto de una verga, pero las actividades de estos piratas fueron de tal categoría y magnitud que, aun siendo letra muerta de la historia, entraron por derecho propio en el libro de la misma.

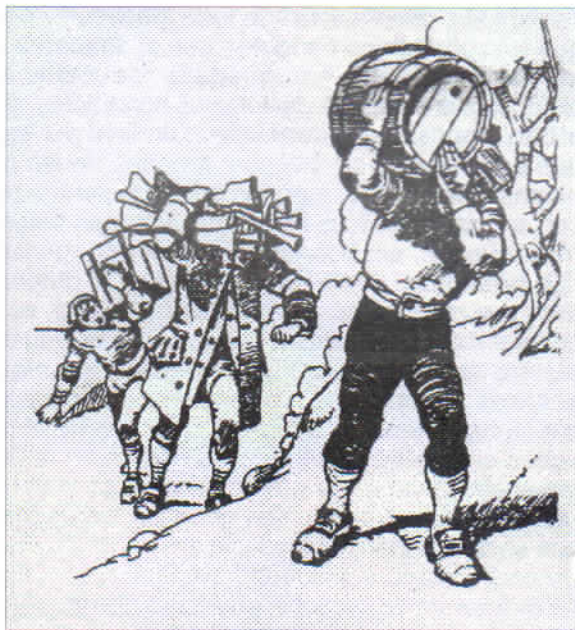
Matar y robar son las actividades más antiguas que del hombre se conocen, y las referencias que se tienen de la piratería, coinciden también con las primeras de los viajes y el comercio. Hasta el punto de que puede darse por sentado, que en el mismo instante en que surgieron unos hombres, para dedicarse al comercio transportando mercancías de un lado a otro, audaces y emprendedores, que encontraron un medio de enriquecerse rápidamente, interceptando los caminos de esas mercancías.

En todos los tiempos y en todos los mares del mundo, la piratería ha seguido el mismo proceso evolutivo, primero los habitantes de tierras costeras poco fértiles, poseedores de algunas embarcaciones, se dedicaron a atacar a los comerciantes más débiles, luego, sobrevino el período en que los piratas se atrevieron a enfrentarse con los barcos de guerra. Fue la época en la que surgieron las grandes figuras de la piratería, que desplazaron o destruyeron a los bandidos y piratas pequeños, que osaron disputarles sus presas. Estas organizaciones llegaron a ser tan fuertes que no hubo flota mercante de nación alguna, aún la mejor armada o mejor protegida, que se sintiera segura de poder rechazar sus furiosos ataques. A este último grupo pertenecen los piratas berbericos, entre los que brillan con destello propio los nombres de los hermanos **Barbarroja, Dragut, Murad Reis y Uluj Alí**, hombres todos ellos contra quienes la competencia resultaba inútil, y la autoridad, un mito.

Estas organizaciones piratas llegaron a alcanzar tal poderío que obtuvieron el rango de estados independientes, discutiendo sus jefes tratados con los pueblos vecinos y llegaron a establecer alianzas militares, incluso con estados cristianos, como Francia, durante el reinado de Francisco I.

La cofradía de los Hermanos de la Costa.

Esta organización pirata nace después del año 1620. *Bucaneros* primero, después *filibusteros* y *corsarios*. El nacimiento de esta cofradía se debe a que el rey de España echó a todos los extranjeros que vivían en la isla La Española, estos ciudadanos de dudosa reputación se fueron a vivir a la isla La Tortuga. Hasta ese lugar sus enemigos no iban a perseguirlos. En cuanto a su constitución, solo se puede tener una idea a través de los relatos del tiempo. La ley de la cofradía tenía que ser oral, esto no quiere decir que sus componentes fuesen analfabetos, ya que habían hombres cultos, hasta nobles; cuando un hombre llegaba a La Tortuga, se le consideraba de inmediato un "hermano". La cofradía entrañaba un espíritu que debía poseerse de antemano, porque era muy difícil adquirirlo. Las tormentas que las habían arrojado de su país, las pruebas que



sufrieron antes de llegar a La Tortuga , les habían dado una visión idéntica y una misma comprensión de las cosas. Estaban por el mismo objetivo, fundar una sociedad para salvaguardar esa libertad arrancada a la fuerza. El noroeste de La Española les sirvió de aprendizaje de esa libertad, la Isla de la Tortuga venía a ser la adquisición de una conciencia. Habían sido expulsados de la sociedad. Al limitar su guarida los *bucaneros* ampliaron su propia liberación. Dentro de su organización habían hombres cultos que pensaban en que debían regirse por leyes:

Ni prejuicios de nacionalidad ni de religiones.

Los hombres son criticados o elogiados como individuos, no como nacionales de tal o cual país. Nadie habla nunca de un *inglés* ladrón, ni de un *católico* cobarde. Los hermanos se agrupaban según su lengua, pero no significaba desunión.

No existe la propiedad individual.

Este principio no se refiere a la parte del botín que corresponde a cada uno, sino a la propiedad de la tierra, la Isla de la Tortuga nunca fue dividida en lotes. Los barcos pertenecen a toda la cofradía, un capitán que llega con su barco pierde todos sus derechos sobre su embarcación.

La cofradía no tiene la menor ingerencia en la libertad de cada cual.

A nadie se le imponen trabajos forzados, ni prestaciones gratuitas y obligatorias. No existen impuestos, no hay código penal. Las querellas entre filibusteros se ventilan entre hombres. La cofradía jamás ha perseguido, para vengarse de un hermano que la haya abandonado.

No se admiten mujeres.

En la Isla de la Tortuga no puede ser embarcada ninguna mujer, pero esta ley era solo para mujeres blancas, las mujeres negras capturadas en barcos de esclavos vivían en la Tortuga, pero se ignoraba la vida que llevaban. La cofradía de los Hermanos de la Costa, es una sociedad exclusivamente masculina y no se preocupa de proteger a los débiles. La ley de eliminación natural funciona como en la selva. La constitución de los Hermanos de la Costa, es pues, más un evangelio para regular la conducta que un código.

El reclutamiento.

Por lo general eran los mismos prisioneros quienes solicitaban ser hermanos. La primera razón era la atracción por la libertad y la segunda, por el botín. Existe una especie de Consejo de Ancianos. Está compuesto de los mas viejos filibusteros y vigila simplemente la pureza del espíritu libertario. Este consejo decide la admisión de un nuevo hermano.

El Capitán.

El capitán es elegido por la tripulación antes de partir la expedición. Su elección es temporal y se revisa a diario. Puede ser depuesto por el simple voto de la mayoría. En cambio, durante el combate, la autoridad del capitán era total.

El "Segundo" de abordó.

Este puesto, adjunto al capitán, no solía existir entre los filibusteros.

Otros conceptos de disciplina eran : el contramaestre, los oficiales, técnicos y especialistas (entre éstos funcionaba el médico cirujano, los músicos, el velero, ayudante de maestro del velamen, el carpintero, maestro artillero), la tripulación, la alimentación, la vestimenta y los apodos.

La ley a bordo.

La ley de la cofradía de los Hermanos de la Costa solo entraba en vigor en tierra, su objeto principal era defender al hombre contra la usurpación de la libertad para la comunidad.

La " *ley a bordo* ", era una cosa sumamente seria : se elaboraba en los conceptos de guerra que precedían a la partida, tomando parte toda la compañía en la discusión, la que duraba a veces varios días.

Final de la cofradía "Hermandad de la Costa".

Desde su nacimiento , aproximadamente en el año 1626 en la Isla de la Tortuga, vivieron muchos bellacos que le dieron fama a la cofradía. Su existencia fue de aproximadamente 70 años, como final de novela la hermandad de la costa fue eliminada por sus propios almirantes y gobernadores, antes, valientes filibusteros. Los bellacos Henry Morgan, D'Oregon, Du Casse, se encargaron de enterrar a los otrora autores del gran movimiento libertario.. *cofradía de la Hermandad de la Costa..*



Excursión náutica en el buque Escuela Esmeralda...

El presente relato es la versión vivida por el Lugarteniente de la Nao de Valparaíso, hermano Alfonso Rojas Verdejo, y un grupo de osados piratas, a navegar en el Buque Escuela "Esmeralda", siendo Capitán de la Nao el hermano Aldo Devoto Pasqualetti, año 1985.

"En conocimiento de los hermanos de Valparaíso del pronto singlar del B. E. Esmeralda hacia Talcahuano, se pusieron en acción, impulsados por el entusiasmo del hermano Marcos Serrano y los buenos oficios del hermano Hipólito Suazo, para que los mandos pertinentes de la Armada nos permitieran hacer el viaje en ella. Fue así como en la Gracia de Dios del día lunes 19 de Agosto de 1985, las diligencias regulares a través de la 1ra. Zona Naval y la aquiescencia fraternal y cariñosa del Comandante Capitán de Fragata Sr. Hernán Couyoumdjian B., los hermanos con los nerviosos aprestos, propios del caso, nos reunimos en la "Guarida chica" del hermano Marcos a la hora convenida para la recogida a bordo de la nave.

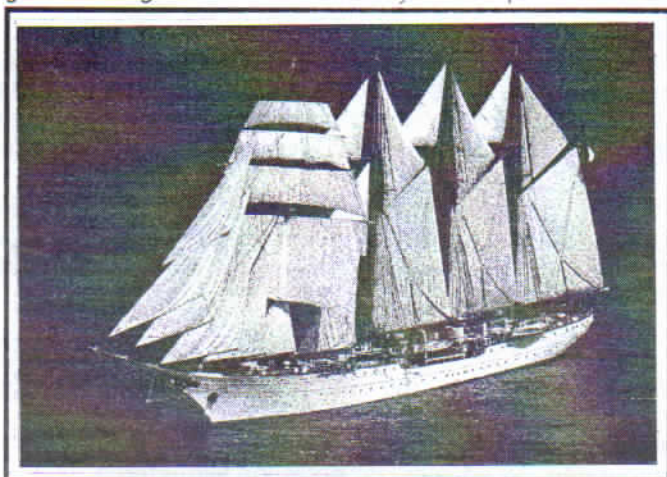
El grupo de polizontes, según lista entregada previamente al Comandante del buque, era conformado por los siguientes diez hermanos: **Rodolfo Schmidlin Chávez, Raúl Rebolledo Donoso y Alvaro Javier Bañados Donoso** (hermanos de la Nao de Santiago); **Manuel Alvarado Ampuero, Carlos Collao Cataldo, Hipólito Suazo Manterola, Lautaro Délano Finalteri, Renato de Lucca C., Marcos Serrano González y Yo, Alfonso Rojas Verdejo**, de la Nao de Valparaíso y acompañado por el hermano Capitán Aldo Devoto Pasqualetti que asistía a despedirnos y dar los saludos al Comandante a nombre de la "Hermandad". Nos hicimos presente al Oficial de guardia en el portalón justo a la hora indicada, quien después de saludarnos comisionó al Subteniente Cristian Ramos para que nos indicara nuestras chazas en el departamento de Guardiamarina. A

continuación se nos chequeó de acuerdo al Rol entregado por si se hubiera colado algún malandrín de muelle entre los avezados filibusteros y corsarios invitados. Seguidamente el Oficial acompañante en una afable y concisa Comisión X nos mostró las partes más relevantes del buque.

Lunes 19

Hora 09,15 hrs. : Se dió el Repetido para cubrir los puestos de control para desatracar la nave, momento que el hno. Aldo aprovechó para desearnos viento a un largo durante la singladura y desembarcar. La operación del desabraque, ayudado por un remolcador de la Cía. Ultramar terminó a las 09,35 hrs. y una vez fuera de la bahía se puso rumbo a "Laguna Verde" donde se haría una escala brevísima para fondear y levar ancla como ejercicio para los cadetes y grumetes que viajaban en este pequeño crucero. Con una mar rizada pasando a marullo y frío viento Sur se navegó a esta bahía cercana a Valparaíso alternando con las demás visitas y Oficiales de la nave y admirando el lindo día reinante, el panorama de "Pancho" que desde el mar toma admirable perspectivas tan poco conocidas del hombre a tierra.

Hora 11,45 hrs.: Hubo Repetido para fondear. Fue muy interesante ver cómo los cadetes asesorados por los Oficiales, una vez elegido el "punto de fondeo" iban situando constantemente el buque para llevar su proa al punto determinado dando los rumbos y distancias al fondeadero. Una vez que el buque estuvo en el "punto de fondeo" el Comandante ordenó "fondo", orden que a través del telefonista llega al Castillo donde es repetida por el Oficial encargado que ordena al Cadete que está frente a la boza que con un macho golpeó la argolla que liberó el gancho de escape dejando caer el ancla arrastrando consigo la cadena en los paños correspondiente al caso abozándola para después trincarla y retirarse el personal, que en este caso fue más un retiro simbólico por cuanto de inmediato se dieron



las ordenes de "levar". Fueron breves los minutos de fondeo, éste empezó a la 12,03 hrs. hasta las 12,15 hrs.

Una vez dado el repetido de "levar" pronto se empezó a escuchar el sonido característico del cabrestante, que una vez hecho el desbece y previa orden del Comandante, empieza a virar adujando eslabón por eslabón hasta que queda la "cadena a pique" y cuando el ancla arranca del fondo el Oficial avisa que ésta "arrancó" y se continuó virando hasta que ésta es tragada por el escobén momento en que se le coloca la boza de mar y es trincada contra éste.

Enfilando rumbo a Talcahuano se nos avisó que a las 12,30 hrs. nos recibirla el Comandante en su Cámara. Fue así como, personalmente el Comandante de la nave, Capitán de Fragata Sr. Hernán Couyoumdjian, esperando la llegada de la mayoría de sus Oficiales, que previamente había mandado llamar, nos dio su bienvenida a bordo de su buque, "nuestra casa" desde ese instante, departiendo cariñosa y fraternalmente con nosotros e instándonos a que lo pasáramos lo mejor posible y que ante cualquiera dificultad o problema recurriéramos a él o a sus Oficiales. A continuación y aprovechando la situación, nuestro hermano Manuel Alvarado Ampuero, recientemente electo Capitán de nuestra Nao Valparaíso, dio los agradecimientos por su invitación y fraternal recibimiento y con un emotivo trazado en honor de la nave B. E. Esmeralda y su Comandante le hace entrega, en nombre de los Hermanos de Santiago y Valparaíso, de un hermoso galvano que representa el Octálogo, "carta fundamental" de los principios que rigen la razón de ser de nuestra "Cofradía". A continuación pasamos a la Cámara de Oficiales a compartir el Rancho con los Oficiales con un trato fraterno y cariñoso, amenizado con chistes, anécdotas, etc. Las orzas no se dejaron de mano, aunque en esta ocasión, durante el viaje los hermanos fueron muy cautelosos... salvo algunas excepciones.

Después del Rancho y luego de que el que escribe durmió la siesta, se encontró con que los demás hermanos quienes estaban participando de una Comisión X a cargo del Cabo fotógrafo Máximo Padilla por todas las dependencias de la nave. Me acoplé a la comitiva participante y así pude apreciar junto con los demás hermanos de los departamentos más comunes de la nave, cámaras del Comandante, Oficiales y Suboficiales, departamentos de guardiamarinas, tripulantes, Sala de armas, Cantinas (la mojada y seca), comedores, jardines, enfermería, dentística, lavandería, pañoles diversos, o sea, gran parte de las diversas cámaras de importantes actividades en la vida del buque, muy especialmente el

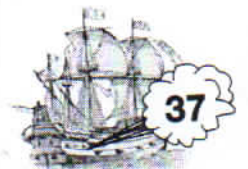
Departamento de la máquina, la sala de máquina con su motor Diesel de 6 cilindros, 1.500 HP y que le puede dar una velocidad máxima a la nave de 12 nudos. Fue aquí en esta sala, debo reconocer, empecé a sentir un principio de mareo lo que me hizo retirarme de la circulación reapareciendo ya tarde para el Rancho, logrando apenas una doble ración de gelatina con una agüita de menta que aprecié como un ocasional régimen que me puso en óptimas condiciones.

Si bien había una linda noche de luna creciente el viento Surweste arreciaba muy frío y el mar estaba marullo por lo que los hermanos de Valparaíso estuvimos muy poco en cubierta y pronto nos recogimos a nuestras literas mientras los hermanos de Santiago jugaban "cacho" en la Cámara.

Martes 20

07,00 hrs. baño matinal, saludos al Astro Rey que desde su aparición presidió el maravilloso día reinante. A las 08.15 hrs. a degustar el regio desayuno de un exquisito café con leche y calientes panecillos con mantequilla y con recachada. Mientras en la cubierta se anuncia Repetido general para cazar el aparejo e instrucción de vela. Al salir a cubierta es maravilloso escuchar los pitazos que reemplazan las voces de mando en el Zafarrancho, también es sorprendente ver cómo Cadetes, Grumetes dirigidos por los Oficiales y suboficiales con una verdadera sinfonía de pitos que suena como una gran pajarera de zorzales, canarios, diucas y jilgueros van desplegando una superficie vélica de uno 2.600 mts. cuadrados para luego arriarlas nuevamente. Solo las petifoques, foques y contrafoque, y las sobre de proa, mayor y perico no fueron cazadas en el ejercicio.

Hora 09,30 hrs.: Navegando a la cuadra de Constitución con un cambio de rumbo hacia el Surweste, dirección del viento se dió el Repetido que volvió a general la sinfonía de pito que provocaron carreras y esfuerzos en los Cadetes y Grumetes para soltar y cazar el aparejo para aprovechar, esta vez, el viento a un largo. Se navegó a pura vela durante una hora y quince minutos para luego nuevamente enfilarse proa al Sur y realizar un nuevo Repetido, pero en esta oportunidad de: "hombre al agua". Es interesante observar en todos los ejercicios la actitud responsable y disciplinada de los Cadetes y Grumetes; la "labor" profesional de los Oficiales y Suboficiales instructores, especialmente el trato afable con sus alumnos. Debo hacer resaltar en esta ocasión también, la actitud tan propia y característica del



Comandante Couyoumdjian. 'Había un Cadete que desde que se había embarcado se encontraría mareado y marginado de toda labor en el Departamento de Guardiamarinas, donde todos ellos pernoctaban; el Comandante personalmente ha bajado de su Puente de Mando a conversar con él, como un padre a su hijo, y con una actitud afable y cariñosa lo ha animado llevándoselo al Puente de Gobierno haciéndolo participar, con sus propias indicaciones de las actividades del Puente. Hora 16,45 hrs.: Repetido General, cubrir formación en cubierta. Nos cruzábamos con el petrolero de la Armada "Almirante Montt" a una orden dada desde el Puente se hicieron los saludos de pito de rigor.

(Hasta el que escribe se sintió impulsado a pitear en este encuentro).

Hora 18,30 hrs. : Todos los hermanos con la excepción de uno que ya habla manifestado no gustarle alternar con la tropa (plebe) visitamos el entrepuente del personal donde departimos con ellos y contestamos sus preguntas relacionadas con lo que es la "Hermandad de la Costa", además los hermanos de Santiago, vale decir, los hermanos Rebolledo y Bañados les obsequiaron, para que se repartieran entre ellos, una caja de paquetes de fósforos con los logotipos de la Fraternidad. Hora 19, 15 hrs. : Con gran sorpresa para nosotros, hasta en plena obscuridad se llevó a efecto un Repetido de "hombre al agua. Un boyerín con una luz azulina, intermitente, era el hombre en cuestión y en una mar "marullo" con olas de 3 a 5 mts. un Cadete vestido de hombre rana dirigido por el instructor y ayudantes solícitos en su atención tuvo que rescatarla dos veces consecutivas. En realidad es de admirar el espíritu de trabajo del personal a cargo de que los ejercicios se realicen de la mejor forma posible, no sólo en el aspecto pedagógico, sino también en el de la seguridad para el personal que actúa.

También en esta oportunidad, después del rancho, hicimos una pequeña tertulia en cubierta de un poco mas de media hora, pero por el viento frescachón a duro y frío nos recogimos temprano.

Miércoles 21

Hora 05,45 hrs. : Como la intención de los hermanos de Valparaíso era ver la entrada a Talcahuano nos levantamos muy temprano y ya a las 06,30 hrs. estábamos en cubierta cubriendo el Repetido para " fondear ". Bajo un lindo cielo estrellado y sin vestigios aún del amanecer la nave se acercaba lenta y suavemente al lugar de fondeo. Eran las 07,15 hrs.

cuando la orden " Buque en el punto de fondeo llega al Castillo. Por estar previsto para luego un corto viaje con los Inspectores y personal de Asmar, se fondea a la gira. Hora 08,15 hrs. : Después del desayuno, a vemos llegar y atracar al remolcador " Gálvez " de Asmar para desembarcar a los Cadetes y sus Oficiales Instructores. A las 09,15 hrs. volvió trayendo a los Oficiales Inspectores y personal Técnico de Asmar , que en un pequeño viaje mar afuera tomarían nota de todas las reparaciones necesarias que deberían realizarle a la nave. Hora 11,00 hrs.: ya de regreso a la bahía, se dio el Repetido General para atracar al muelle por lo que también se hizo cubrir los puestos del " puente de botes" (botes de doble bancadas y balleneras) de la banda de babor Pro ' nto se escuchó el desvirar de la cadena con el ancla de estribor y luego vimos el carnear del remolcador de Asmar ayudando en la maniobra. Pronto la nave quedó quieta cuando se encapillaron los spring.

Estábamos terminando el Rancho cuando llegaron los hermanos capitanes de las Naos de Concepción y Talcahuano :Fernando León Liberona y Roberto Vega Blanco respectivamente acompañado del hno. Juan Ruiz, los que dándonos una afectuosa bienvenida nos dieron a conocer en detalle todos los aprestos efectuados para el Zafarrancho a realizarse en la noche y algunas actividades previas al evento.

Como ya estaba previsto el retorno al buque para pernoctar a bordo, desembarcamos después del Rancho y nos dirigimos a Concepción, impulsados por la natural costumbre a una correría, pero, recordamos nuestra promesa de ser éste un desembarco pacífico, sosegado, con la intención de confraternizar con los hermanos del Sur gozando de los cantados **iiif Qooorrrzzzaaaaaaass !!** armonizando así, en alborozada alegría nuestro común origen " HERMANOS DE LA COSTA " Al ver las bellezas de los lugares visitados y las riquezas manifestándose en el bullente comercio y la hermosura de las mujeres que veíamos a nuestro paso, nos fue muy difícil resistir la tentación de dar rienda suelta a nuestra naturaleza; pero nuestra promesa se impuso y volvimos a Talcahuano tranquilos y sosegados a la hora prevista a juntarnos con los hermanos que nos esperaban. Nos presentaron al Sr Alcalde de la Ciudad que nos dio su bienvenida, luego el hermano periodista Mario Enrique nos guió hasta la guarida del hermano Juan Ruiz para mostrarnos el magnífico Museo del Pescador Artesanal que este hermano, con su propio esfuerzo ha creado, quien además, nos dio una charla magistral sobre la Historia de la Pesca A r t e s a n a l, la pesca indiscriminado actual con los elementos sofisticados del momento de las Compañías.



pesqueras industriales sin tomar en cuenta el futuro de las especies marinas que cada día que pasa disminuye su reposición la que desaparecerán muy pronto si las autoridades no legislan pronto para defender nuestra fauna submarina. Realmente este hermano es un verdadero apóstol de los principios en pro del mar que nosotros como Hermanos de la Costa pretendemos predicar a nuestros congéneres. Este es un VERDADERO Hermano de la Costa que con su conocimiento del mar y su fauna y su experiencia como pescador artesanal ha llegado a ser el Presidente del Consejo Zonal de Pescadores. Y que, con la humildad que caracteriza a " los Grandes Hombres " le ha tocado llevar su pensamiento al respecto representando a Chile en Ginebra y otras partes del globo. ¡¡ Qué diferencia con otros que sin tener mayores valores intrínsecos se manifiestan elitistas clasistas desvirtuando así los principios de la Fraternidad !! Pero demos gracias a la justicia Superior, que siempre se manifiesta y éstos quedan " solos con su peste ".

El hermano periodista Mario Enrique, de la Nao de Talcahuano con la intención de hacer su programa radial con el evento del Zafarrancho hizo algunas preguntas al hermano Manuel Alvarado y al que escribe, en relación al viaje y lo que era la Hermandad. En medio de esta entrevista, el hermano Juan Ruiz nos hizo compartir un exquisito ceviche que estaba como para resucitar muertos y un pebre " pa' chuparse los dedos ". Y como si todo esto fuera poco apareció de pronto con una gran bandeja llena de presas de pescado frito recién salidas de la sartén y qué decir de la pólvora blanca y negra. Ya con este " pequeño tente en pie " quedamos poco aptos para el Zafarrancho. Este se llevó a efecto en la Sociedad de Jubilados y Montepiados de la Armada.

Hora 21,15 hrs. : Se hizo presente el Segundo Comandante del B. E. " Esmeralda " y dos Oficiales que previamente habíamos invitados para que departieran con nosotros el acontecimiento. El Comandante Couyoumdjian por razones de sus obligaciones no pudo asistir

Realmente este Zafarrancho fue algo excepcional por cuanto es la primera vez que se daba en una Nao local, sin ser Zafarrancho Nacional, se reúnen las Naos de Concepción, Talcahuano, Santiago, Valparaíso, más un representante de la Nao de Puerto Williams, el hermano Capitán de Corbeta José Hormazábal Fuentealba. En cuanto al

Zafarrancho mismo, hubo derroche de fraternidad y deseos de atender lo mejor posible a las visitas, pero en honor a la verdad y la fraternidad que debe existir entre los hermanos, debo decir, que si bien es cierto que tenemos una Carta Fundamental, nuestro Octálogo Las Ordenanzas y los Protocolos que son Las Fuerzas Directriz de nuestra existencia y expresión;

cada Nao tiene su propia característica acorde a la idiosincracia de los hermanos que la componen; mas esta característica debe subordinarse, es mi pensamiento, al "PROTOCOLO" ,por lo menos más elemental ,cuando tenemos cierta calidad de visitas.

Hora 00,25 hrs.: Se dio por terminado el Zafarrancho logrando regresar a bordo a las 00,50 hrs.

Jueves 22

Hora 06,15 hrs.: Pese a la hora de recogida nos levantamos tempranito para preparar con toda tranquilidad las maletas. Luego del desayuno esperamos que nos recibiera el Comandante para darle nuestros agradecimientos por todas las atenciones recibidas, esto se concretó a las 08,40 hrs. en su Cámara. El Comandante Couyoumdjian prácticamente trastrocó nuestro papel, fue él con su actitud y sus palabras el que nos agradeció nuestra presencia en su nave, nuestra casa, mientras él la comandara. Reconocía la importancia que tenía nuestra Hermandad en la labor de tratar de hacer conciencia en la mayor cantidad de civiles, especialmente en los jóvenes y niños, de la importancia del mar por cuanto éste ya no es el futuro de Chile. Es el AHORA, y nuestra Cofradía y la Armada de Chile se complementan en esta labor de hacer conciencia marítima en los compatriotas. A continuación se nos hizo entrega de dos lindos cuadros del B. E. " Esmeralda " dedicados con su puño y letra, uno para los hermanos de la Nao Santiago y otro para la nuestra. Y, en forma muy emotiva nos fue despidiendo, uno a uno, con fraternal abrazo.

Hora 09.00 hrs. :

Cubrimos el portalón de la nave dejando atrás una parte de nosotros, el corretear entre los entrepuentes y jarcias que ya tanto queremos...

Ya en tierra enfilamos nuestro rumbo hacia nuestras propias guaridas..."



Mar Presencial

(Autorizada su reproducción por el Servicio de Relaciones Públicas de la Armada)

Las Aguas Interiores corresponden en general, a aquellas ubicadas más a tierra de la línea de base a lo largo de la costa y en su perfil. Concurren a ellas todas las normas jurídicas que Chile dicte para regir en su propio territorio y aquellas especiales que regulan el ingreso por mar al territorio nacional.

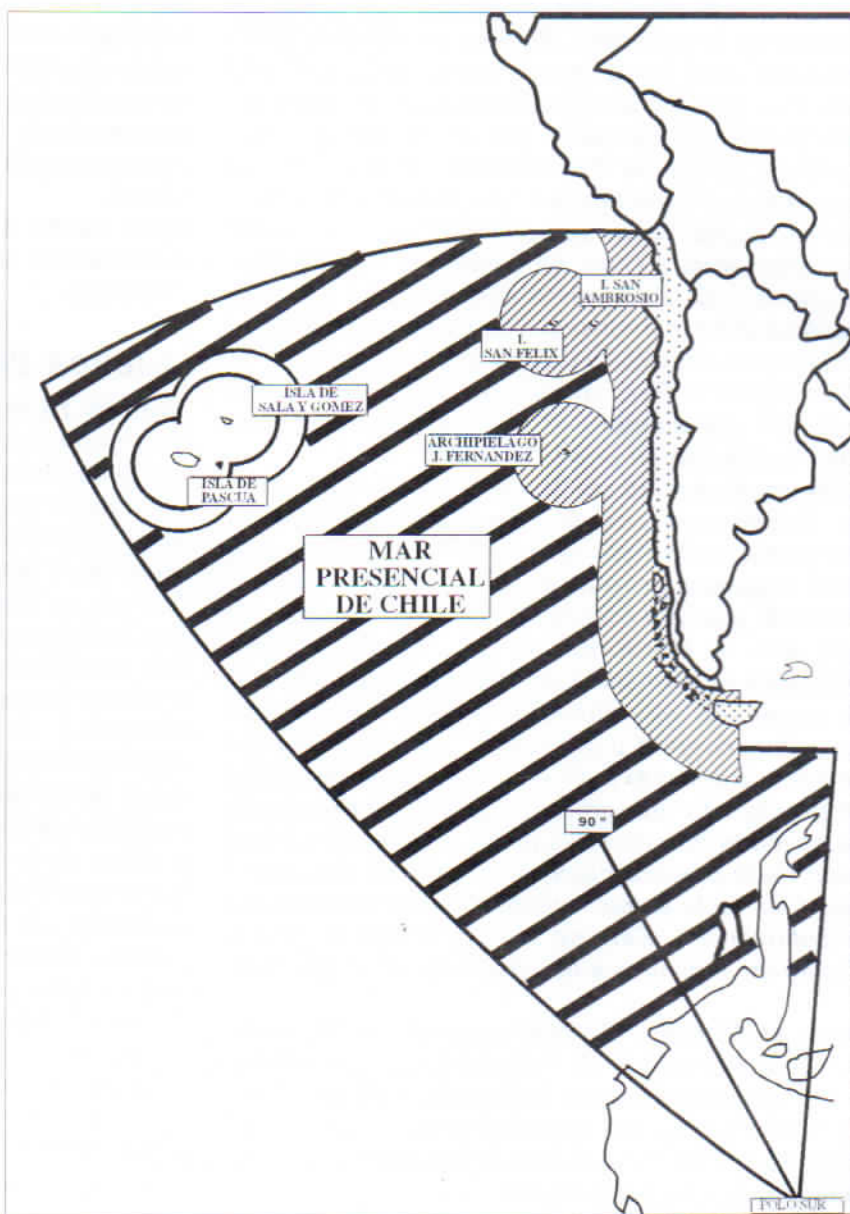
El Mar Territorial parte desde la misma línea de base y se extiende hasta doce (12) millas marinas.

En él, por ser parte del territorio chileno, rigen las mismas normas que en tierra y normas especiales relacionadas con la navegación. En el Mar Territorial el dominio estatal es casi absoluto, reconociéndose solo el denominado "Derecho de Paso Inocente" para naves de pabellón extranjero, sujetas a las reglas especiales que existen para su ejercicio tanto en el derecho internacional como en aquellas dictadas por nuestro propio país.

La **Zona Contigua** nace más allá del Mar Territorial y se extiende en forma paralela a esta última área marítima. Su extensión medida desde la costa llega hasta veinticuatro (24) millas marinas; la extensión de este espacio, aisladamente medido, alcanza a doce millas marinas desde el borde exterior de nuestro Mar territorial. En la Zona Contigua, Chile, principalmente ejerce tareas de fiscalización para prevenir infracciones a las normas aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarios; asimismo Chile puede sancionar en este espacio aquellas infracciones sobre dichas materias cometidas en el territorio o en el Mar Territorial.

La **Zona Económica Exclusiva** tiene una extensión de doscientas (200) millas marinas medidas desde la línea de base costera. Al igual que en la Zona Contigua, las naves de todos los países pueden navegar libremente. En ésta y en toda su superficie Chile ejerce para sí los derechos de, entre otros, exploración y explotación de todos los recursos naturales vivos (pesca) y no vivos (minería) que allí se encuentren, adoptando las medidas de conservación que estime convenientes.

La **Alta Mar** se ubica más allá de la Zona Económica Exclusiva y es de uso común para todos los países, en donde rige la igualdad entre todos ellos. Tal uso abarca



libertades tales como de navegación, sobrevuelo y pesca. No obstante tales usos debe corresponder a fines exclusivamente pacíficos y enmarcarse dentro de las normas que la comunidad internacional ha acordado para ello, sea para proteger a las especies que allí habitan o para preservarlo libre de contaminación.

El **Mar Presencial** es un concepto desarrollado por la Armada de Chile a inicios de la década de los 90. Esta figura, que ya está incorporada en la legislación chilena (Ley de Pesca), más que un espacio físico determinado, expresa la voluntad del Estado de Chile de estar presente, observar y participar en las actividades que desarrollan otros países en aquella parte de la alta mar inmediatamente contigua al borde exterior de los espacios en que se ejercen derechos de soberanía, tanto continental como insular, como asimismo el comprendido entre nuestro territorio continental y las islas de dominio nacional. El objetivo es principalmente la preservación de las especies migratorias y de aquellos recursos que se ubican tanto dentro como fuera de las áreas en que Chile ejerce sus derechos, para evitar una explotación indiscriminada en perjuicio para los países ribereños.

En el plano vertical encontramos que, tanto el territorio terrestre como los espacios marítimos de Chile, tienen sobre sí una masa de aire o espacio aéreo que se rige por normas especiales, internacionales y nacionales, vigentes para la regulación del tráfico comercial de carga y pasajeros. Se debe tener presente que en el espacio aéreo ubicado sobre el Mar Territorial no existe el "Derecho de Paso Inocente", figura que es propia de la navegación marítima.

Si continuamos bajando verticalmente (o sumergiéndonos), nos encontraremos con el agua, compuesta para todos los efectos por su superficie y la masa líquida, es decir aquello existente entre la superficie y el fondo marino. En ellas, según donde se ubiquen en distancia medida desde costa, existen derechos que corresponden exclusivamente a Chile y otros que son compartidos por otros Estados. Igual principio regirá para los fondos marinos y oceánicos y el subsuelo marino, correspondientes a la denominada plataforma continental que comprenden tanto el lecho como el subsuelo, donde podemos encontrar especies vivas y minerales.

Esta última varía según sea la configuración que presenten precisamente tales fondos, extendiéndose normalmente hasta los fondos ubicados bajo la Zona Económica Exclusiva.

Bajo la Alta Mar, mayoritariamente se encuentra lo que se denomina "**la zona**"; corresponde a los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo. Esta corresponde a un patrimonio común de la humanidad y tienen derecho a su acceso todos los países, en la forma y condiciones acordadas internacionalmente para ello.

Dado que el Estado de Chile es sujeto activo de la comunidad internacional y es parte de varios tratados internacionales que le brindan derechos por una parte y lo obligan a deberes por otra, los buques de guerra de la Armada de Chile poseen facultades especiales para reprimir actividades ilícitas en la Alta Mar tales como piratería, tráfico de esclavos y tráfico ilícito de drogas, todas ellas reguladas específicamente por el Derecho Internacional.

Si bien es cierto, existe una relación entre la distancia desde costa con la magnitud de los derechos, en el caso de los deberes éstos se mantienen por más que nos alejemos de la costa. El área marítima de responsabilidad nacional abarca desde Latitud 18° 20" Sur por el norte hasta el Territorio Antártico por el sur y hasta una Longitud 120° Weste hasta la Latitud de Isla de Pascua y 131° Weste desde ahí a la Antártica, abarcando un total de 30 mil millones de Kilómetros cuadrados.

La Armada de Chile, representada por el Sistema de Búsqueda y Rescate Marítimo, es parte de un sistema mundial que la responsabiliza de la seguridad de la vida de quienes naveguen o se accidenten en estos 30 mil millones de kilómetros cuadrados.

Los conceptos de Plataforma Continental, Territorio Oceánico, Líneas de Base, Líneas de Base Normal, Líneas de Base Rectas, están conforme.



BITACORA DEL VIAJE A LA NAO COPIAPO-CALDERA

Rafael Camogliano Q.
Rol 2159

El 21 de Junio a las 22:00 zarpamos de nuestra guarida La Pincoya, con rumbo Nor Nor Weste con destino a la Nao Copiapó-Caldera (Guaridas La Tortuga y Las Polillas). El piquete de abordaje al mando del aguerrido Hno. "Tiro Largo" Carreño, pirata muy conocido en La Tortuga; el resto de la tripulación lo conformábamos los Hno. "El Danes" Kauffmann, "Centella" Covarrubias, "Garfield" Camogliano, "El Dublines" Caneo y como un gesto que refleja la bondad de nuestro Capitán "Tiro Largo", se completó este piquete con una Rata que ha rondado la guarida por largo tiempo, dice llamarse Reyes, hoy es bichicuma.

Después de varias horas con un navegar muy tranquilo, fondeamos a la altura de Tongoy, preparamos un rancho liviano, acomodamos nuestras literas y nos largamos a descansar.

A las 7:00 del 22 de Junio después de un buen desayuno trincamos maniobra y zarpamos rumbo a la Serena, nos dimos cuenta de un gran error..., el Hno. Centella es debió haber sido bautizado como "Diente Cruel" ya que su apetito es bastante notorio. El navegar sigue tranquilo con mar calma y mucha camaradería.

Luego arribamos a Caleta Hornitos, cargamos baterías en un restaurante, después zarpamos rumbo a Copiapó. El tiempo es muy bueno con vientos suaves del Nor Weste, con mar de marejada a marejadilla; se anota en la bitácora el buen navegar de nuestro timonel Hno. Caneo quién con certeros golpes de caña nos lleva a buen destino. A las 1700 arribamos a la Tortuga.

Nos recibe con mucha alegría y cariño, el Capitán de la Nao Copiapó Caldera, Hno. Eduardo "Don Titi" Cabrera C. Trincamos maniobra y presentamos nuestros respetos en nombre de nuestro Capitán "Delfín" Montenegro y toda su tripulación. Esta guarida es muy amplia y cómoda. Los Hermanos, Muchachos y Bichicumas irradian amistad, nos retiramos a descansar por unos momentos y a las 2100 regresamos al coctail de bienvenida, cancelamos los doblones de la cuota de hospitalidad y nos encontramos con muchos Hnos. de diferentes Naos.

Este zafarrancho se hace todos los años en esta fecha, en homenaje al Hno. Remberto Cabrera, que navega en el mar de la eternidad desde el 24 de Junio de 1979. El coctail es muy bueno y abundante, acompañado de bastante pólvora, chicha, pisco, tincola, etc.; todo de la zona de Copiapó.

Nos dá mucha alegría encontrarnos con el Hno. Gonzalo Dupont, veedor internacional de la Nao Montevideo (Uruguay), lo que convierte este zafarrancho en uno de mayor categoría, internacional.

Ya avanzada la madrugada nos retiramos sigilosamente a nuestra embarcación, ya que nos contaron que los Hermanos de esta caleta no dejan que nadie se vaya a dormir; en algunas horas más empieza la actividad del sábado.

Después de un abundante desayuno, compartido con Hnos. de otras Naos, con la preocupación del Hno. Cambel (ranchero), la atención de la señora Nancy (encargada de la cocina) y de Raúl (hijo de Nancy), a quien agradecemos en especial ya que desde nuestra llegada a la Tortuga estuvo atento a brindarnos cualquier ayuda.

A las 1100 abordamos un bus para navegar en el Mar de las Arenas, después de haber avanzado un buen trecho avistamos un barco fantasma y cual sería nuestra sorpresa porque su cubierta estaba repleta con exquisitos manjares preparados por las cautivas, mucha pólvora negra, rosada y blanca, toda de la zona, bebidas, cervezas y schop llevados en una camioneta con un generador para enfriarlo. Se detiene el bus y todo el mundo



abajo. Ahí nos cuentan que el barco fantasma se llama Zuacatón el que con empavesado completo se veía hermoso y original; lo abordamos y pudimos apreciar la cantidad de bucanes y les podemos contar que había una gran variedad. Entre nosotros nos preguntábamos ¿Probastes el pato?, otro hermano decía ¿Probastes el conejo?, otro decía ¿Probastes el ganso, el chanco, el venado?, todo era realmente expusito **¡un Orza por esas cautivas!**

Después de compartir con los hermanos de las diferentes Naos seguimos nuestro navegar rumbo a Bahía Salado, lugar donde la Nao Copiapó-Caldera tiene El Piratarío, que es un monolito donde se rinde homenaje al Hno. Remberto Cabrera y a todos los Hermanos que navegan en el mar de la eternidad. Se rinde homenaje a los Hermanos con toque de pitos, varios oradores resaltan las cualidades de ellos, se colocan ofrendas florales y disparan varias salvas. Degustamos algunos mariscos y recorremos los alrededores. Regresamos rumbo a la guarida, pues en la noche tenemos el gran zafarrancho de combate. Durante todo el navegar reina la alegría que con cantos y chistes hacen que el trayecto sea corto y no nos damos cuenta cuando ya hemos llegado a nuestro destino. Durante el viaje conocimos al Hermano "Buitre", de Tocopilla; este es un cuento aparte muy simpático y alegre, acepta todas las travesuras que los demás le hacen.

Descansamos un rato, a las 2100 empieza el zafarrancho (sin cautivas), nuestro piquete recibe con mucha alegría la llegada de nuestro amado Capitán "Delfín" Montenegro. La asistencia es muy numerosa, la componen Hermanos desde Arica a Puerto Williams, ya todos somos viejos conocidos. Después de un cóctel bien servido y abundante, el Capitán "Don Titi" ordena cubrir calzos y nos dá la bienvenida. Los Hermanos trovadores nos deleitan con música y cantos muy jocosos, y en un determinado momento el capitán se pone de pié y dando su nombre, apodo, Nao, rango y cargo, ordena que cada uno de los comensales repita lo mismo, para así se conocernos mejor. El bucán fué servido en abundancia por los Bichicumas y Muchachos de la Nao, hacemos varios orzas con pólvora de la zona. Como lo comenté anteriormente es internacional por la presencia del Hno. Dupont. Las Naos que visitan hacen entrega por medio de sus representantes de obsequios al Capitán "Don Titi" quién agradece estos presentes..

Nuestro amado Capitán "Delfín" recibe de "Don Titi" un galvano que lo distingue como el mejor Hermano del año, siendo muy felicitado por todas las tripulaciones presentes.

Esta distinción es muy importante para los Hermanos de la Costa pues se entrega en recuerdo al Hno. Remberto Cabrera al Hermano más destacado del año. En la hora del postre ingresa al salón una gran caja-encomienda que se dice que viene dirigida al Hermano Dupont, le invitan a que la abra, dentro de esta gran caja, aparece una bella danzarina que nos deleita con su baile. Nos sirven café y bajativos, servidos por tres hermosas, bellas y estupendas señoritas quienes nos deleitan nuevamente con sus danzas. (Yo me fuí a acostar porque ya era **"demasiado"**).

Al día siguiente y después del ya tradicional desayuno compartido con muchos Hermanos, zarpamos rumbo a la chalupa de Caldera (Las Polillas), nos reciben como ya es costumbre, con mucha alegría; embarcamos y navegamos por la bahía de Caldera, con un día despejado y consuave brisa. Somos escoltados por una patrullera de la Armada, el Capitán de puerto es un Hermano de la Costa. Durante el navegar nos sirven empanadas y cerveza, desembarcando luego en el Club de Yates de Caldera. A un costado se levanta la figura de un gran delfín en homenaje al Hermano de la Costa de Chile Jacques Cousteau de la Nao Arica Rol 1355, el que navega en el mar de la eternidad desde el 25 de junio de 1997, se le rinde homenaje con ofrendas florales a este gran Hermano, quién nos dejó un gran legado.

Nos invitan a pasar a los comedores del Club de Yates, y una vez adentro, el Capitán ordena cubrir calzos para dar inicio a este bucán. Comienza este navegar con mucha alegría y cánticos, el bucán es excelente, pero lo más importante es la calidez de los Hermanos. En un momento el Hno. "Pesadilla", es llamado a la línea de crujida, el Capitán le lee las reiteradas faltas cometidas y se consulta a la tripulación la suerte del acusado. Al estar divididas las opiniones, se le asigna un defensor el cual argumenta con poca convicción a favor del inculcado, rápidamente es encontrado culpable y condenado a ser "pasado por la quilla" donde los piratas se deleitaron castigándolo.

Ya al término del bucán empieza la parte más emotiva, se intercambian y regalan pañoletas, botas, cuchillos y muchos otros objetos a la vez que son devueltos regalos hechos en zafarranchos anteriores. El Capitán "Don Titi" nos agradece la participación y nos desea un feliz navegar y viento a un largo, y el deseo de encontrarnos en una próxima recalada. La despedida es larga y con mucha emoción, en nuestra retina nos queda la imagen de tantos Hermanos que después de 3 días de convivir este zafarrancho, han sellado una fuerte amistad... , yo diría para siempre. Esto es lo lindo de estos zafarranchos, se siente con más fuerza el ser partícipe de esta cofradía. Felicitamos a la Nao de Copiapó - Caldera por las atenciones recibidas.

Alguien dijo, "quién no asiste a un zafarrancho de la **Nao Copiapó - Caldera** no puede decirse Hermano de la Costa". Es realmente una experiencia hermosa que lo invita, o mejor dicho, lo obliga a querer más a nuestra Hermandad.



UNA COMBINACION DE EXITO PARA LA NAVEGACION A VELA

Escribe: *Randolfo Sanhueza Ward*

Velas cuadras y velas latinas

Haciendo un poco de historia, todos sabemos que las embarcaciones de la antigüedad usaban una vela cuadra que les permitía navegar solamente con el viento por el sector de popa hasta el través, es decir podían solamente navegar a favor de la dirección del viento (sotaventear) o bien recibiendo por uno de los costados (de través). Conocido también el hecho de que las embarcaciones que surcaban el Nilo (en el antiguo Egipto) usaban la vela para navegar contra la corriente y la arriaban cuando iban a su favor; y asimismo es de conocimiento general que las temibles y estilizadas embarcaciones de los vikingos llevaban una vela cuadra lo que las imitaba al momento de navegar con cierto ángulo contra el viento, aunque algunos estudiosos del tema dicen eran capaces de navegar en ceñida.

Generalmente estas embarcaciones realizaban una navegación mixta, combinando velas y remos. La verdad es que el aparejo orientado de proa a popa con velas con forma triangular - como cuchillos - fué inventado en tiempos relativamente modernos por los antiguos navegantes árabes, quienes en sus embarcaciones menores - llamadas "cárabas" - practicaban el curso en aguas Mediterráneas. Estas cárabas morunas rompían el esquema de la navegación a vela de ese entonces, ya que resultaban tan efectivas navegando a favor del viento, como en ceñidas contra el viento.

Sin embargo, quizás debido al conservadurismo de los hombres de mar, tuvieron que pasar cientos de años antes de que los aparejos con velas en forma de cuchillo se utilizasen de modo general y evolucionaran hasta los aparejos con vela latinas.

De esta manera, las naves transatlánticas - como los galeones españoles y los bajeles de otros reinados europeos - conservaron el aparejo de velas cuadras principalmente porque las rutas de comercio hacia el Nuevo Mundo se hacían siguiendo los vientos alisios y contralisios que soplan en la misma dirección durante toda la travesía, y además, porque aquellos navegantes se habían dado cuenta que cuando se recibía el viento de popa hasta el través, una embarcación con velas cuadras se comportaba mejor que otra con vela latinas.

La carabela latina revolucionó el diseño tradicional de las naos de la época.

La carabela latina, nave derivada seguramente de los cárabos morunos, cuyo casco, tanto por la forma como por las proporciones, unidos a las características del aparejo, la hacían particularmente apta para barloventear, aparece primeramente en Portugal durante el siglo XII.

Las carabelas representaron la solución en la búsqueda de un buque apto para la navegación con cualquier tiempo, muy maniobrero, con dos o tres palos sin cofas; una sola cubierta y aparejo de velas latinas, de modo que prestaba a la navegación en ceñida (con cierto ángulo contra el viento)

Se dice que los maestros portugueses constructores de carabelas eran muy celosos en guardar en secreto los diseños y detalles de su construcción, sin embargo también se sabe que la gente de mar de la baja Andalucía conocían su construcción.

La típica carabela lusitana tenía un desplazamiento de 60 toneladas, 75 pies de eslora entre perpendiculares, 25 pies de manga, dos o tres palos aparejados con velas latinas, sin bauprés y sin trinquete; el palo mayor era colocado en la medianía del casco e izaba una antena de longitud igual a la eslora.

Un claro ejemplo de éste prototipo es la réplica de la carabela Santiaguillo, la primera embarcación llegada a Valparaíso en el año 1536. En relación al uso que se les daba primeramente a las carabelas, destacaba el de la pesca y el comercio de cabotaje, pero después del siglo XV los mismos portugueses la perfeccionaron sobre la base de la experiencia de sus viajes de exploración a lo largo de la costa del continente africano, en el Atlántico y en el Indico.

Es entonces que, a partir del siglo XV se inicia la combinación de velas cuadras y velas latinas en la misma carabela y en los navíos de gran porte, tales como las naos y los galeones de registro usados para el transporte de mercaderías en las navegaciones transatlánticas, los bregantines que prestaban servicio en América, los buques de guerra, etc. etc. El galeón transoceánico era el prototipo de nave de gran porte que fué empleado por España en los siglos XV a XVII para el comercio con América y las Filipinas (Manila). Eran de gran robustez pero pesados para maniobrar, con excesiva ornamentación en su superestructura; tenía de tres a cuatro palos aparejados con velas cuadras, contaba con tres o cuatro cubiertas y era construido con altos castillos de proa y popa. Sin embargo con el correr del tiempo, lentamente fueron aceptando las ventajas de las velas latinas para



barloventear y así las formas de las embarcaciones también fueron cambiando.

Por ejemplo, se construyeron quillas que ofrecían resistencia lateral para que la propia agua impidiera el abatimiento de la nave cuando el viento soplaba por el través, se redujo la altura de los elevados castillos de proa y popa para disminuir la resistencia que ofrecían el viento, se mejoraron los diseños de las cofas, pero lo que es más sorprendente... se descubrió que la embarcación podía navegar con cierto ángulo contra el viento, en ceñida... y todo debido al uso de un aparejo con velas latinas.

Los tres tipos de carabelas

Comparadas con las "naos" de mayor porte, las carabelas tenían superior alargamiento, carecían de castillo y podían verse aparejadas de tres maneras:

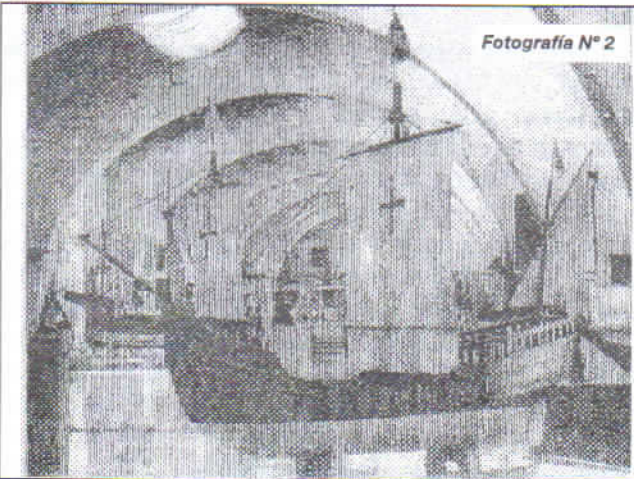
La Latina: En el siglo XV izaban velas latinas en todos los palos, cualquiera que fuese el número de ellos, si bien, en determinadas circunstancias de viento por la popa, también largaban "treos".

La Carabela de gavia (con cofa): Más adelante se les ve la cofa y aparejo redondo, ya solo en el trinquete o en éste y en el palo mayor y vela latina en el mesana.

La Carabela redonda (sin cofa): En modalidad no usaba cofa, pero mantenía el aparejo mixto de velas cuadas y latinas.

Las fotografías 1, 2, y 3 muestran la reconstitución a escala de las naves que usó Cristóbal Colón en sus viajes al Nuevo Mundo, trabajo realizado en el Museo Marítimo de Barcelona.

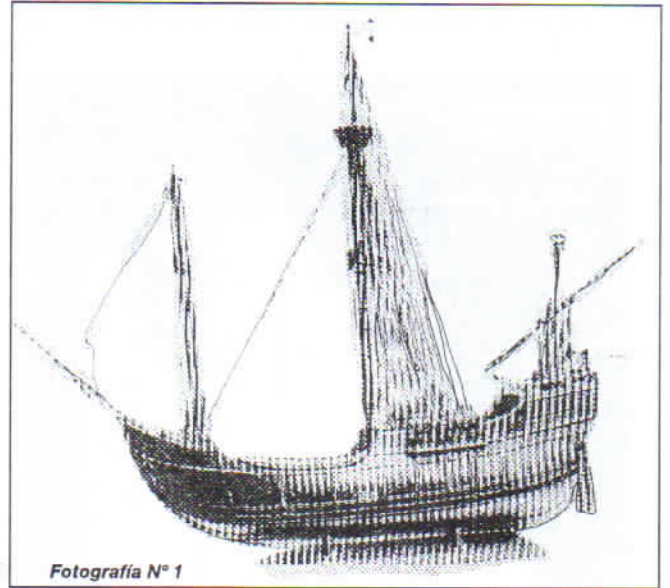
En la fotografía 1 aparece la "Santa María" como nao de gavia; en la fotografía 2 se aprecia "La Pinta" luciendo características de carabela redonda; en la fotografía 3 se observa a "La Niña" como carabela latina, a su salida del puerto de Palos. Finalmente en la fotografía 4 se muestra una carabela de gavia portuguesa del año 1536.



Fotografía N° 2

Nota: De acuerdo a historiadores de la época, el aparejo latino de La Niña fue transformado en Las Palmas, Islas Canarias. Allí se cambió la posición del palo mesana, que pasó a ser trinquete. El mayor se corrió un poco popa, y se añadió un mesana pequeño para equilibrar el conjunto. En el trinquete y mayor se izaron velas cuadradas, la mayor con boneta, y en el mesana vela latina. Así fue que Colón al continuar su navegación hacia el poniente, la nave más pequeña de su flotilla, La Niña, también lucía un aparejo redondo muy similar al de "La Pinta".

Actualmente, los especialistas opinan que la razón para el cambio efectuado por el capitán de La



Fotografía N° 1

Niña se debió al conocimiento que éste tenía acerca del comportamiento del aparejo latino en navegación empopada o a un largo, en donde las guiñadas son continuas y con peligro de hacer trasluchar

los palos de las velas. Como es sabido, estas dificultades en la navegación empopada no se dan con un aparejo redondo.

La carabela empezó a ser conocida en el siglo XII, su ocaso se inició a finales del siglo XVI y finalmente desapareció durante el siglo XVII.

Un salto hacia adelante

El siglo XVIII es el siglo en que se produce una verdadera revolución en la arquitectura naval, condicionada toda ella al aumento de superficie vélica y a la guiñada de los palos;



ello obligó a robustecer el bauprés, que de mero refuerzo se convirtió en verdadera llave de toda la arboladura, esta es, en un palo más, lo cual requería a su vez la elevación de la proa, que era sumamente baja en los galeones.

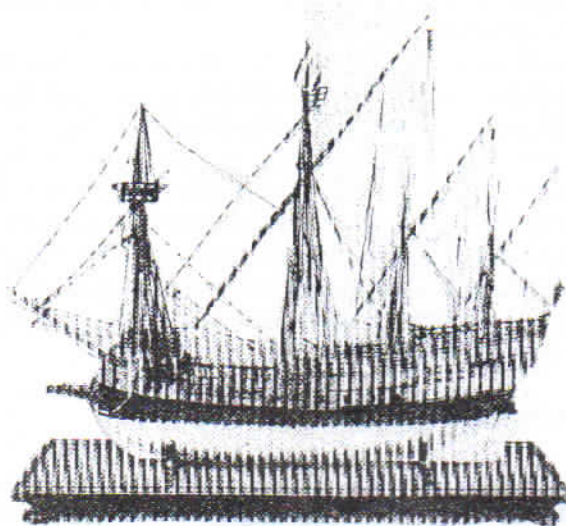
Con ello se uniformó, o por lo menos, se tendió a la uniformidad en los tipos de cascos, y empezó a hacerse la sistemática de los buques existentes por la clase de arboladura. De aquí para adelante los cascos tendieron a ser de cubierta corrida, sin grandes castillos o superestructuras.

Por esa época aparecen buques de guerra como la fragata y el navío con bauprés, arbolados con tres palos y aparejos de vela redondo y de



cuchillos; surgió la goleta de líneas finas con dos palos y velas cangrejas; el bergantín, con dos palos y aparejo redondo; la corbeta, semejante a la fragata, pero de menos tamaño y sin cruceta en el mesana; etc.

Asimismo, surgieron formas híbridas de aparejo, como fueron la bricbarca, el bergantín goleta, con aparejo de goleta en el palo mayor y también en el mesana si era de tres palos y otros más que surgieron escalonadamente.



Aunque la mayoría de estos prototipos ha desaparecido, algunos aún subsisten en los escasos veleros de hoy. Por ejemplo el buque escuela "Esmeralda" de nuestra Armada de Chile, pertenece al híbrido conocido como bergantín-goleta.

Lo que no sabían los navegantes antiguos

La causa por la cual, antiguamente, el buque aparejado con velas latinas podía navegar con un cierto ángulo contra el viento no fué comprendida hasta la aparición del aeroplano, cuando se comprobó que no era la presión del aire actuando sobre la superficie inferior de las alas lo que hacía subir al avión, sino que el vacío producido en las caras superiores de ambas alas, debido a la aceleración de los "filetes de aire sobre las superficies curvas de las mismas.

El mismo argumento es aplicable a las velas de las embarcaciones. Por analogía, podemos decir que una vela

conforma una especie de triángulo entre el puño de driza, el puño de amura y el puño de escota, similar al alerón de un avión. (ver figura 1).

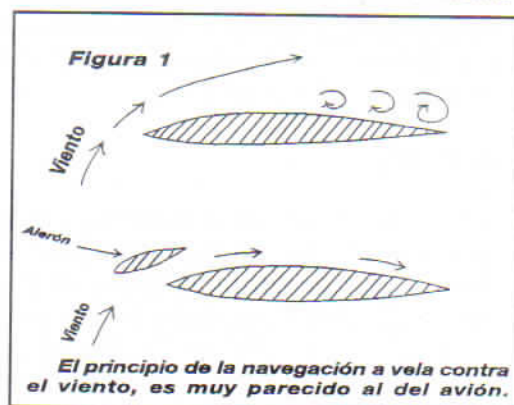
En el caso de una navegación a sotavento con el viento empopado o viento a un largo, el viento una vez que ha pasado a sotavento de una vela, le proporciona a ésta un empuje en la misma dirección del viento, debido a que en el plano curvo de la vela que queda a sotavento se produce una aceleración del viento, lo que produce un vacío y consecuentemente un efecto de succión. La importancia de esto ha quedado demostrado por algunos experimentos realizados en túneles de viento que indican que el 75% de la fuerza de avance de una embarcación procede efectivamente del vacío o succión



en la cara de sotavento de la vela, y de hecho en las embarcaciones modernas de competición precisamente se busca la aceleración del viento a sotavento de las velas mediante el uso de velas foques. En efecto, el foque ejerce las funciones de las ranuras o alerones del ala del avión, y además, al impedir que el viento llegue al palo - el cual siempre es causa de remolinos de viento - incrementa enormemente el rendimiento del plano vélico.

La principal función del foque es, por lo tanto, conducir al viento hacia el costado de sotavento de la vela mayor cuando se navega en ceñida.

Tan evidente ha resultado la similitud del comportamiento aerodinámico entre el alar de un avión y una vela, que ha sido posible comprobar que la caída de gratil o caída de proa de una vela es el factor más importante para la navegación en ceñida. El resultado ha sido la construcción de veleros con palos muy altos y botavaras cortas a fin de poder contar con velas de gran rendimiento aerodinámico. Por lo general el corte de estas velas se asemejan a un triángulo de gran altura, como el alerón de un aeroplano, con un gran "alunamiento" en la caída de popa.



Finalmente, antes de entrar en el tema de las fuerzas que actúan en una vela, se hace necesario recordar a aquellas personas que no están familiarizadas con el velerismo, que existen tres formas básicas de recibir el viento al navegar. Por la popa, por el través y con un cierto ángulo por la proa, lo que expresado en el idioma de a bordo suena como navegación empopada, de través y de ceñida. La muy conocida expresión de ¡Viento aún largo!... y que es el nimbres de la revista de la Nao de Valparaíso, indica la recepción del viento por una de las aletas de la embarcación, entre la popa y el través. El navegar con viento a un largo se ha transformado entre los navegantes en general en una expresión de "buena suerte ... o ... buenos deseos"... porque es la mejor posición que puede tener una nave velera o motorizada para correr un mal tiempo.

Pero, volvamos a la navegación de ceñida.

Sin lugar a dudas que es la más emocionante, la más riesgosa y también la más mojadora de las navegaciones, porque en su transcurso la embarcación va luchando contra el mar y durante ella se producen las escoras y los abatimientos más notorios.

La mayoría de las embarcaciones a vela pueden ceñir con un ángulo de 45 grados de la proa en relación a la dirección de donde viene el viento, aunque existen diseños de embarcaciones de competición capaces de ceñir con mucho más ángulo.

Los registros históricos dicen que la carabela "La Niña" podía ceñir al cinco cuartas y media en cambio la "Santa María" necesitaba siete cuartas.

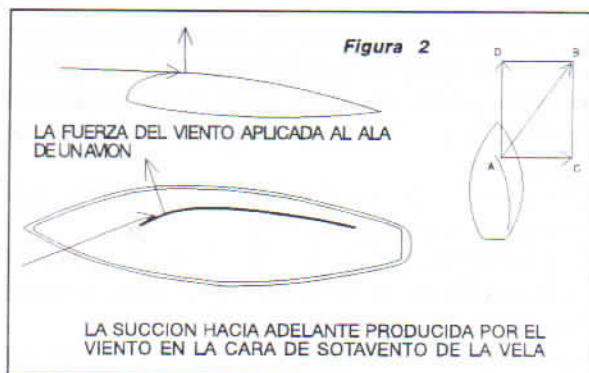
Todo lo explicado nos lleva a concluir que el "barloventar" significa que la embarcación se dirige hacia el viento navegando primero a 45 grados en una dirección y luego, cambia de amura, de nuevo a 45 grados hacia la otra dirección, realizando una navegación en zig-zag o haciendo bordadas.

Empuje sobre la cara de sotavento de una vela ceñida.

En el caso de navegar a barlovento en ceñida, sólo una pequeña parte de esa fuerza de empuje se utiliza para hacer avanzar el buque, debido a que existe la concurrencia de tres fuerzas interactuando en cada momento de la navegación. (ver figura 2).

Estas fuerzas son :

- Una fuerza mayoritaria, que es el viento que roza la superficie vélica con cierto ángulo
- Otra fuerza que empuja lateralmente la parte sumergida del casco, tratando de desplazarlo a sotavento, mejor conocida como efecto de abatimiento.



Una tercera fuerza que es la que produce la escora del buque, hasta que encuentra el equilibrio con el lastre de la quilla que se halla bajo el casco.

En la figura 2, la línea AAB representa la dirección y fuerza del empuje hacia delante que es producido por el viento en la cara de sotavento de la vela.

Aplicando la construcción geométrica conocida como el paralelogramo de fuerza, esta fuerza mayoritaria se puede descomponer en dos fuerzas: una fuerza de avance y una fuerza de abatimiento, que forman un ángulo de noventa grados entre sí.

Entonces:

AB= Vector de fuerza de empuje hacia adelante producido por el viento.

BC= Vector de fuerza proporcional a AB. Se dibuja paralela a la quilla del buque.

AC= Vector de fuerza proporcional al empuje lateral o abatimiento que produce

AB. Se dibuja perpendicular a la quilla.

A continuación se dibuja AD, de igual entensidad y paralela de BC, y luego se une con DB. Debido a que la forma del casco de la embarcación ofrece muy poca resistencia a la fuerza del viento representada por AD, y una enorme resistencia lateral a la fuerza representada por AC, el resultado es entonces, el avance de la embarcación en sentido AD.

Este avance no podría producirse en el caso de que la resistencia lateral esté dominada por la fuerza AC, que representa el efecto de abatimiento o deriva.

Hasta aquí la explicación teórica del porqué una embarcación a vela avanza con cierto ángulo contra el viento (de ceñida) debido al empuje obtenido por la acción del viento en la cara de sotavento de la vela. Este empuje - por succión - que hace el que el barco avance es el de más intensidad y el más importante, pero también se produce un empuje en la cara de barlovento de la vela, de menor intensidad.

Veámoslo:

Empuje sobre la cara de barlovento de una vela en ceñida.

La figura 3 representa un barco ceñendo por la banda de babor, donde:

AB= es la vela que tiene la superficie a plano vélico.

CD= es el viento que produce una fuerza o presión sobre el plano vélico.

D = es el punto de aplicación de la fuerza CD.

Aplicando el paralelogramo de fuerzas, desde A trazamos AF que es perpendicular al plano vélico AB, hasta cortar en F.

Desde F dibujamos una línea paralela a AD, luego hacemos centro en F con el radio AD y cortamos la paralela mencionada en E.

A esta altura ya tenemos el paralelogramo de fuerzas ADEF, en donde podemos apreciar que la fuerza del viento CD se ha dividido en dos nuevas fuerzas perpendiculares entre sí, AD y DE en el dibujo.

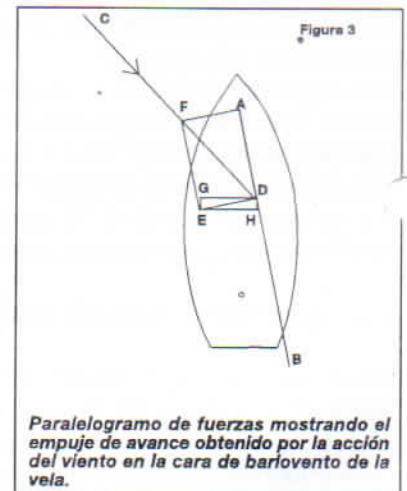
La fuerza AD es la que resbala a lo largo del plano de la vela y no es influyente.

En cambio, la fuerza DE sí nos afecta, porque su aplicación resulta perpendicular al plano vélico.

Para estimar la fuerza de empuje hacia adelante, debemos descomponer la fuerza DE en un nuevo par de fuerzas perpendiculares entre si, que resultan ser GD y HD.

La fuerza GD no nos interesa porque es la que empuja lateralmente la embarcación, en cambio la fuerza HD es la que representa el empuje hacia adelante.

Como puede apreciarse, la fuerza de empuje HD que genera el viento al rozar directamente sobre la cara de barlovento de una vela, es muy pequeña en comparación a las fuerzas que se generan en otras direcciones, especialmete la fuerza GD, que es la responsable del abatimiento de la embarcación.



En la práctica, todas las embarcaciones navegando en ceñida experimentan un grado de escora y un abatimiento debido a la fuerza GD, sin embargo, la forma del casco está hecha para presentar una mínima resistencia al avance, y en este caso la pequeña fuerza de empuje HD es capaz de empujar el casco hacia adelante al mismo tiempo que la fuerza GD le va produciendo, en este ejemplo, un pequeño abatimiento a estribor.

Los ejercicios desarrollados hasta aquí no han considerado el viento aparente, que es aquél que sentimos en la cara cuando la embarcación se mueve y que nos indica la dirección de donde aparentemente viene. Pero no es necesario hacerlo, porque la finalidad de estas demostraciones ha sido la de permitir explicarse el porqué aquellos antiguos navegantes árabes podían "barloventear" con velas triangulares y los otros no. Una explicación que llegaría con el correr de los siglos, cuando el ingenio de algunos hombres inventaron el aeroplano.

GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS USADOS EN EL PRESENTE ARTÍCULO

Abatimiento :	Desplazamiento transversal de una embarcación durante la navegación, debido al efecto del viento.
Aleta :	Parte del costado de un buque situado entre la popa y el través.
Alunamiento :	Corte que se le hace a una vela en el gratil de popa en forma "alunada" para obtener una curva aerodinámica, similar al ala de un avión. Ayuda a que el barco sea más ceñidor.
Amura :	Parte de los costados del buque donde éste empieza a estrecharse para formar la proa.
Arboladura :	Conjunto de mástiles y vergas de un buque.
Baluma :	En las velas cuchilla, es el borde vertical.
Barloventear :	Ir contra la dirección del viento
Bauprés :	Palo grueso horizontal en la proa de los barcos que asegura los estayes del trinquete.
Bergantín :	Velero de dos palos – mayor y trinquete – y vela cuadra o redonda.
Bergantín corbeta :	El de grandes dimensiones, velas cuadras y un tercer palo en popa, con una vela cangreja.
Bergantín goleta :	El que usa aparejo de goleta en el palo mayor, así como en el de mesana, si lleva tres palos.
Boneta :	Paño que se añade a algunas velas para aumentar su superficie.
Bordada :	El tramo o distancia que navega un velero ciñendo por una de las amuras
Botavara :	Palo horizontal, perpendicular a un mástil, en donde se enverga el pujamen de la vela y que es usado para cazar la vela.
Castillo :	Cubierta alta comprendida entre el palo trinquete y la proa
Cazar la vela :	Tesar la escota para llevar la botavara con la vela a una posición adecuada para la navegación
Ceñida :	Tramo de navegación contra el viento manteniendo cierto ángulo contra él, o lo que es lo mismo, recibiendo el viento por una de las amuras.
Ceñidor :	Que puede navegar contra el viento con ángulos menores de cuarenta y cinco grados.
Cofa :	Plataforma pequeña en el cuello de un mástil, para afirmar los obenques, sobre ella solíase fijar un canasto o tonel como puesto de observación durante la navegación.
Cuarto :	Antigua medida usada para fijar el rumbo, y que equivale a un ángulo de 11,25 grados : se origina de la división de la rosa náutica en 32 partes./ fué reemplazada por la división de la rosa en 360 grados.
Desplazamiento :	Es el peso de un buque expresado en toneladas métricas; y es equivalente al volumen de agua que desaloja su casco a flote. (principio de Arquímedes)
Entena :	Vara o palo encorvado y muy largo al cual se asegura el gratil de la vela latina.
Envergar :	amarrar o fijar la vela a los palos o estayes.
Escora :	Ángulo de inclinación transversal de la embarcación , a babor o a estribor (hacia la izquierda o hacia la derecha)
Escota :	El cabo o el aparejo usado por el navegante para maniobrar la vela y la botavara.
Eslora :	Es la longitud de un buque , medida en el plano diametral longitudinal. Se puede considerar una eslora máxima y una entre perpendiculares.
Eslora entre perpendiculares :	Eslora en la flotación.
Estay :	Cabo o cable que sujeta la cabeza de un mástil
Estay proel :	El que sujeta la cabeza del mástil hacia proa.
Foque :	Cada una de las velas triangulares que se orientan y amuran sobre el bauprés.
Foque de balón o Spinnaker :	Gran vela triangular con notable longitud de su lado inferior.



Foque de estay :	Vela triangular que se enverga en un estay.
Garruchos :	Anillos de patente que se fijan en los lugares adecuados de las relingas de las velas.
Gavia :	Cofa
Genoa :	Un tipo de foque para la navegación deportiva.
Goleta :	Embarcación fina, de bordas poco elevadas, con dos palos y a veces tres. Su aparejo está formado solamente por velas cuchillas del tipo cangrejas y foques en el bauprés.
Gratil :	En las velas cuadas o redondas, es el borde superior que va envergado a las vergas horizontales.
Gratil de popa :	En las velas cuchillas, es la caída de popa en donde lleva el "alunamiento".
Gratil de proa :	En las velas cuchilla (triangulares), es la caída de proa que se enverga al estay, mediante garruchos.
Guiñada :	Salidas violentas del rumbo a una u otra banda, que produce una navegación zigzagueante.
Guinda :	Altura total de la arboladura de un buque
Manga :	Es la anchura de un buque medida en el plano de la sección maestra. Se puede considerar una manga máxima y una en la flotación.
Mástiles :	Palos de los buques
Mayor :	Mástil o palo más alto que se arbola en la medianía del buque. Puede haber un mayor de proa y otro de popa.
Mesana :	Palo que se arbola inmediato a la popa, en las embarcaciones que tienen más de uno.
Navegar en bolina :	Navegar en ceñida
Obenques :	Los cabos o cables gruesos que sujetan transversalmente la cabeza de un mástil, desde la cofa hasta los costados del barco.
Percha :	Cualquier palo de madera de la arboladura de un buque.
Pico :	Verga que se ajusta al palo mesana en un ángulo de cuarenta y cinco grados; en el pico se enverga una de las relingas de la vela cangreja.
Pujamen :	En las velas cuchilla, es el borde inferior.
Schooner :	Goleta
Sotaventear :	Ir a favor de la dirección del viento
Tartana :	Embarcación menor, de vela latina y un solo palo en su centro perpendicular a la quilla.
Trasluchar :	El movimiento que es capaz de hacer la botavara de una a otra banda cuando el viento cambia de amura.
Través :	Dirección a noventa grados del eje longitudinal del buque. Similar al término "a la cuadra"
Treo :	Vela cuadra o redonda con que las embarcaciones latinas navegaban empopadas con viento fuerte.
Treo :	Vela redonda o cuadra con que las embarcaciones latinas navegan en popa con viento fuerte.
Trinquete :	Palo que se arbola inmediato a la proa, en las embarcaciones que tienen más de uno.
Vela cangreja :	Vela de cuchillo de forma trapezoidal, que va envergada por dos relingas en el pico y en el palo correspondiente.
Vela cuadra :	Especie de vela de figura cuadrangular envergada por su relinga superior a una verga horizontal y orientadas al viento por brazas, amuras y escotas.
Vela de cuchillo :	Cualquiera de las que están envergadas en mástiles o perchas colocadas en el plano longitudinal del buque.
Vela latina :	Son de forma triangular con un ángulo recto u obtuso opuesto al gratil, y se envergan en una entena o percha de gran longitud.
Vela Marconi :	Triangular y muy desarrollada en altura, para embarcaciones de recreo.
Vela redonda :	También se conoce como vela cuadra o vela en cruz.
Verga :	Percha de madera colocada en los mástiles en forma de cruz, a la que se asegura el gratil de una vela cuadra. percha de madera usada para el pico donde se enverga una de las relingas de la vela cangreja.
Viento a un largo :	El viento que se recibe entre la popa y el través de una embarcación a vela.
Viento por la aleta :	Lo mismo que viento a un largo

Si es muy grande el barco puede cambiar de amura al viento y producir una peligrosa trasluchada de la botavara.

Bibliografía consultada :
Enciclopedia General del Mar, Ediciones Garriga-Barcelona, España (1968)
Arte Naval, de Baistrocchi
Navegar a Vela, de Peter Heaton
Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, de Selecciones del Reader's Digest ///



En Honor a la Cautiva



De una botella lanzada al mar, por un osado y enamorado pirata, que fue intrépidamente rescatada por un "Hermano de la Costa", entre los roqueríos de la ex Isla Alacrán, se encontraron estas rimas. . . , escritas tal vez hace mucho:

"Aunque somos virulentos,
brutales y sanguinarios,
no olvidamos los corsarios
como orzar los sentimientos.
Si nuestra espada es altiva,
si nadie ataja a esta gente,
si corre como un torrente
es por ella: LA CAUTIVA.

Es la flor de nuestras naves
el ancla del corazón
un pedazo de canción
cantada por labios suaves.
Hasta el más pobre pirata,
por ellas y para ellas,
conquista mundos y estrellas,
asalta lunas de plata!
Sin cautiva a su regreso,
¿ Qué sería del osado ?
es el botín más preciado
una caricia y un beso.
A tan gentil compañera
cantamos, nobles hermanos
besemos las blancas manos,
de la Reina Bucanera!

Gritemos que siempre viva
en alto nuestra hermandad
y que el oro de Simbad
corone a nuestra cautiva!
Si de sus ojos escapa
una lágrima furtiva
entonces será vuestra
sin enojo
que no te ciegue
la pasión ni el arrojo
que un mal encuentro
la torna en fugitiva
Con la copa en alto
y mucha saliva,
gritemos...

**!! "ORZA"
POR NUESTRAS
CAUTIVAS !!.**



SALVADOR REYES FIGUEROA

Este distinguido Hermano de la Costa, Salvador Reyes Figueroa, nació en Copiapó el 16 de Agosto de 1899. Fueron sus padres el abogado don Arturo Reyes y doña Luisa Figueroa. Su abuelo, don Samuel Reyes, fue cónsul de Chile en Antofagasta en el año 1877 cuando aquella ciudad era todavía boliviana. Le correspondió a su señor padre leer el acta con la cual Chile tomaba posesión de esa ciudad.



La infancia y adolescencia de este escritor transcurrió en el Norte, siendo un acucioso observador de los marinos, mineros, cateadores del desierto y caminantes de la zona.

Desde 1912 a 1918, estudió en el Instituto Comercial de Antofagasta y al egresar de allí tuvo su primer trabajo en una bodega de maderas y frutos del país, en la ciudad de Tal Tal.

Siendo aún un estudiante del Instituto Comercial, escribió sus primeros versos, que publicó en la revista antofagastina "IRIS", bajo seudónimo.

Posteriormente colaboró con el diario "EL DIA" de Tal Tal, recién pasados los 16 años de edad.

EN 1920 llega a Santiago y ejerce el periodismo en el Diario "LAS ULTIMAS NOTICIAS" y en las revistas "ZIG ZAG" y "HOY" de esa época. Durante este periodo empiezan a aparecer sus primeros libros como "Barco ebrio" en 1923 (poesías), "El último pirata" en 1925 (relatos), "El café del Puerto" en 1927 (novela), "Los tripulantes de la Noche" en 1929 (cuentos). En el año 1928, funda y dirige con otros amigos la revista "LETRAS", en donde traduce a muchos escritores europeos.

SALVADOR REYES, es conocido como un narrador del mar; su amor al mar y a la aventura lo vinculan a la literatura y a la diplomacia. Cumplió su sueño de viajar por el mundo, gracias a que el gobierno chileno lo tuvo como su representante diplomático en varios países.

Durante su estadía en Inglaterra como diplomático fundó la Hermandad de la Costa de ese país, a cargo del Dr. Alfonso Leng y al año siguiente la Nao de Italia.

Sus novelas "Rutas de Sangre" (1935), "Mónica Sanders" (1951), "Valparaíso, puerto de nostalgias" (1955), "El Continente de hombres solos" (1956), ampliaron su prestigio literario.

En 1958 fue nombrado hijo ilustre de Valparaíso y en 1960 se le nominó miembro de la Academia Chilena de la Lengua. Este y otros meritorios nombramientos le condujeron a la obtención del Premio Nacional de Literatura en 1967.

Este destacado chileno, falleció en Santiago el 27 de Febrero de 1970. Según lo había dispuesto, su cadáver fue cremado y sus cenizas esparcidas sobre el mar que tanto amó.





Oración al Mar

" Mar, Yo, Hermano de la Costa, te formulo mi promesa:

Elogiaré tus maravillas y tus fuerza, ayudaré a mis Hermanos y a cualquier navegante en peligro.

Serviré a tripulaciones y navíos, proclamaré que el vivir sobre tus aguas significa la prosperidad de los pueblos y la alegría de los hombres. Te consagraré mis mejores momentos y obedeceré a tu constante lección de belleza y libertad. Seré fiel contigo, con mis Hermanos y con todos los hombres que se han consagrado a ti, mar soberano. Guárdame siempre a tu imagen y semejanza, para defender la libertad en todo momento hasta la muerte.

Así sea. "





De izquierda a derecha tenemos a los siete fundadores de la Hermandad de la Costa:
Miguel **de la Barra** R., Raúl **Molinari** A., Ruperto **Vergara** B., Dr. Alfonso **Leng** H.,
Dr. Anselmo **Hammer** Z., Raúl **Maceratta** A. y Dr. Miguel **Romero**.

