



Edición N° 309

El Galeón de Chicureo

Singladura Septiembre 2016



Boletín Mensual de la Nao Chicureo de Hermandad de la Costa-Chile
Representante Legal: Capitán Tai Fung

EDITORIAL

Septiembre es el mes en que celebramos la constitución de la Primera Junta Nacional de Gobierno. Esta marca el inicio de una gestión autónoma del interés público nacional, aunque mantuviera la fidelidad del país al rey Fernando VII. Eso abría la posibilidad de conformar una Unión Iberoamericana, que hiciera el peso a la actual Commonwealth británica, y a la Asociación Francesa de Naciones. Fue una oportunidad perdida, pues la presión inglesa a través de la masonería, para deshacerse de la competencia del Imperio Español, lo hizo imposible. Desde entonces, estos países hermanos se han arruinado guerreando entre ellos, o preparándose para ello, restando así valiosos recursos a lo que realmente importa, su desarrollo económico en beneficio de todos sus ciudadanos.

En los colegios y universidades de nuestro país, se enseña que una de las razones para independizarse fue la imperiosa necesidad de abrir los puertos chilenos al comercio internacional, cerrados por España. Eso revela una interesada manipulación de nuestra historia patria. Debido a la unión dinástica, España ya había abierto sus puertos a los buques de bandera francesa, al punto que Fernando Campos Harriet, en su libro “Veleros Franceses en las Costas de Chile 1700-1800” afirma que en Talcahuano había días en que más de diez barcos franceses se encontraban descargando y cargando. Un armador de Concepción, incluso tenía licencia para comerciar con el puerto de Bombay, en la India. Ese tráfico comercial hizo que mucho antes de la influencia inglesa, Valparaíso fuera un puerto muy francés, y que, igual que en Concepción, se estableciera en él una importante colonia de inmigrantes de esa nacionalidad.

Por otra parte, con la excusa de la caza de ballenas, flotas inglesas y estadounidenses se dedicaban al contrabando en nuestra costas, actividad mucho más lucrativa, que además daba un respiro a los cetáceos.

Finalmente, cabe destacar que no es extraño que la Casa de Contratación de Cádiz recibiera el estanco del comercio con Iberoamérica. Esa era la estructura del comercio internacional en esos tiempos. Inglaterra, Holanda, Francia, Portugal, etcétera., hacían lo mismo.

PARTIDA DE ABORDAJE A ZAFARRANCHO EMBLEMÁTICO DE LA NAO PUERTO MONTT

Los Hermanos Peletero y Eolo, acompañados de sus respectivas cautivas, representaron dignamente a la Nao Chicureo en el zafarrancho emblemático de la Nao Puerto Montt, celebrado con una navegación por el Estuario del Reloncaví y los canales de la Isla Grande de Chiloé.

NAVEGANDO EN EL GOLFO DE RELONCAVÍ



Del 9 al 11 de septiembre me regalé con un lindo viaje al archipiélago situado al este de la isla grande de Chiloé, a bordo del Skorprios II y acompañado de Guillermo Sotomayor y su cautiva, invitados gentilmente por el Capitán de la Nao de Puerto Montt, el pirata José “Litoral” Gac. El saludo que nos envió “Litoral” –extensivo, por lo demás, a todas las Naos chilenas- fue el siguiente: “En nombre de la Nao de Puerto Montt tengo el honor de recibiros para iniciar este viaje de aventuras. Navegaremos en busca del barco fantasma que merodea por esta aguas australes, lo capturaremos, y, en un acto de piratería, nos empoderaremos de su más valioso tesoro, ese amor fraternal que hemos heredado los Hermanos de la Costa. Los invito a compartir ese valioso tesoro entre nosotros, conocernos y empaparnos del espíritu de nuestros hermanos fundadores, quienes, en un

acto de genialidad idearon y formaron esta institución espiritual, romántica y esencialmente fraterna...”

Luego de un cómodo y casi instantáneo viaje en avión en la tarde del viernes 9 – no podíamos creer que en un abrir y cerrar de ojos estuviésemos en Puerto Montt- los piratas de esas latitudes nos regalaron con un rico buacán, un pálido adelanto de los ricos manjares y deliciosos brebajes que degustaríamos a bordo del Skorprios, una nave lujosísima y confortable. Tuvimos una suerte enorme con el clima, pues no nos llovió, no hizo mucho frío, y el viento amenazador que esperábamos recibir durante la travesía, se convirtió en una agradable brisa marina. El barco apenas se bamboleaba mientras navegábamos, primero en las tranquilas aguas del golfo de Reloncaví y, luego, en el hermoso mar interior, situado al este de Chiloé.



Alrededor de las 10 hrs. del sábado recalamos en Quemchi, donde los botes del Skorprios nos permitieron desembarcar para deambular por el lugar. Allí tuve la oportunidad de admirar las típicas casas de los lugareños, hechas con esas eternas tejuelas de alerce, la rica y tan particular artesanía de sus artistas, y su hermosa iglesia, afeada desgraciadamente por el color verde limón con que la han pintado. Mientras curioseaba por aquí y por

allá, me encontré a boca de jarro con el mismísimo Francisco Coloane, quien me saludó cortésmente y me invitó a conocer su sencilla casa a la orilla del mar. Allí, en una de las paredes de la cocina pude leer la siguiente nota salida de su genial pluma: “La casa, construida sobre pilotes por mi padre en la costa oriental de la isla grande de Chiloé, parecía un verdadero barco, con sus puentes, sus miradores y su cocina, que daba precisamente al mar. En esta cocina había una ventanuca desde donde mi madre miraba siempre el paso de los barcos por el canal de Cancahue.” (No se les vaya a ocurrir tomar al pie de la letra lo que les estoy contando miren que, de vez en cuando, mi desatada imaginación me hace confundir realidad con fantasía, tal cual le sucedía al Quijote de la Mancha)



En Quemchi pasamos la noche. A la mañana siguiente, luego de levar anclas, seguimos hacia el sur hasta llegar a Quehui, un pequeño poblado en el que resalta una viejísima iglesia típica chilota. (Las iglesias de Chiloé, junto a algunas existentes en EEUU, Alemania y países escandinavos, son uno de los pocos ejemplos en el mundo de arquitectura en madera del siglo XVIII; por ello, fueron seleccionadas entre los *Cien Monumentos del Mundo en Peligro de Desaparecer*, y 16 de ellas fueron declaradas por la UNESCO como *Patrimonio de la Humanidad* el año 2000) Quehui mira hacia una espaciosa bahía de aguas quietas, donde veíamos nadar cardúmenes de toninas: un pacífico paraíso, capaz de atemperar rápidamente el más terrible de los stress que, quizás, algunos de nosotros, ciudadanos incorregibles, sobrellevábamos en nuestros hombros.

El zarpe desde Quehui lo hicimos como a las 14.30 hrs y, después de incursionar por los canales, entre las maravillosas islitas siempre verdes del archipiélago chilote, la nave, iniciado ya el regreso, nos dejó frente a Dalcahue. Caminando por sus calles no es raro toparse con tambaleantes isleños beodos, consecuencia de uno de los pocos pasatiempos con que combaten el tedio y mitigan sus penas, (pasatiempos todos vedados para las mujeres, lo que explica la mayor incidencia de neurosis entre ellas), y un par de encuentros con idiotas nos recordó también la tendencia de hermanos o primos a cohabitar entre sí, un rasgo cultural que ha prevalecido en Chiloé. Sin embargo, esa visión negativa queda anulada al constatar su sencillez y amabilidad y la inocencia de sus niños y adolescentes, que los hace encantadores.

Como ven ustedes, un cúmulo de gratas experiencias, difíciles de olvidar, gracias a una iniciativa pirata digna de alabanzas. La razón principal de esa iniciativa, señalada ya por el Capitán “Litoral” en su invitación, la oportunidad de conocer y crear lazos amistosos con hermanos provenientes de muchas otras Naos, se cumplió a cabalidad. Mientras, sigo leyendo con atención una fina edición de un libro que escribió acerca de su azarosa vida uno de esos hermanos de la costa, fallecido hace ya 6 años: Constantino Kochifas. La principal lección de vida que nos dejó este astuto y vital empresario, de fuerte carácter, un verdadero “self- made man”, es que es posible llegar a ser como personas, y a lograr hacer con el debido esfuerzo y perseverancia, todo lo que nos proponemos.

Colaboración del Hermano Mario “Peletero” Carrasco

VIRGEN DEL CARMEN, ESTRELLA DE LA MAR

Traída en 1595 desde España, por los religiosas carmelitas, en la víspera de la Batalla de Chacabuco, José de San Martín, general del Ejército Libertador, proclamó a la *Virgen del Carmen* Patrona del Ejército de los Andes, y O'Higgins, Patrona y Generala de las Armas Chilenas, Sin embargo, esta imagen tenía ya una historia náutica, que se remonta al año 1235, cuando los carmelitas tuvieron que abandonar su convento en Tierra Santa ante la arremetida de los musulmanes que recuperaron Palestina.



Imagen de la Virgen del Carmen que se exhibe en el Templo Votivo de Maipú, ofreciendo su escapulario.

Antes de embarcarse rumbo a Europa, los carmelitas se congregaron para cantar la *Salve Regina*. Fue entonces cuando, según nos cuenta la tradición, se les apareció la Virgen, presentándose como la Estrella del Mar. Ello la convirtió de facto, en faro y guía de los pescadores y marinos de la época. Entre aquellos carmelitas estaba San Simón Stock, a quien se apareció la misma Virgen el 16 de julio de 1251, haciéndole entrega del escapulario que hasta hace algunos decenios no faltaba en el pecho de ningún hombre de mar. Las apariciones tuvieron lugar en un monte llamado karmel en hebreo, que significa oasis, jardín, y también Viña de Dios. Se le llamaba así por la vegetación que lo cubría, y hoy lo conocemos como *Monte Carmelo*.

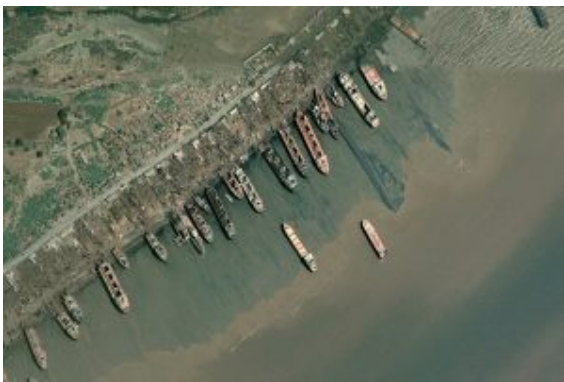
En ese mismo acto tiene su origen una de las supersticiones ancestrales de los hombres de mar, que no ven con buenos ojos la presencia de curas a bordo. Parece ser que la Virgen del Carmen prometió a San Simón que no dejaría morir sin confesión a ningún marino tocado con el escapulario. Consecuentemente, no habiendo cura a bordo, ningún hombre podría morir, ya que la confesión era imposible. De ahí que todavía hoy algunos marinos tuerzan el gesto al ver una sotana a bordo. La advocación de los marinos a la Virgen de los Mares, se oficializó en 1901.

Al morir en el Combate Naval de Iquique, el comandante Arturo Prat Chacón llevaba puesto su escapulario de la *Virgen del Carmen*. Junto a todas la tripulación de la *Esmeralda*, lo había recibido de su tía Clara Prat, antes de zarpar rumbo a la gloria. Además, el buque contaba con una imagen de la Virgen María. Junto con otros efectos personales del héroe, el almirante peruano Grau lo envió a su viuda, Carmela Carvajal, que curiosamente llevaba como nombre una advocación a la *Virgen del Carmen*. En el *Te Deum*, liturgia de Acción de Gracias por nuestra patria que, como sucede desde 1811, se lleva a cabo el 18 de septiembre de cada año en la Catedral de Santiago, se presenta como don el *escapulario de Prat*, para significar la presencia de la *Virgen del Carmen* en los más importantes sucesos de nuestra historia.



Fotos: gentileza de Héctor Landskron

RECICLAJE DE NAVES: EN 2016 ALREDEDOR MIL NAVES SERÁN DESGUAZADAS.



Hasta el 2014, la industria del transporte marítimo estaba mandando construir nuevos buques en masa. A partir del 2015, los pedidos de embarcaciones cayeron a un mínimo histórico, mientras que las navieras hacen todo lo posible por deshacerse de buques, y reducir sus flotas. Esta situación se debe a que la sobrecapacidad ha sido exacerbada por la desaceleración de la economía china, y el escaso crecimiento de la europea,

lo que inevitablemente influye en una economía abierta a los mercados internacionales, como es el caso de nuestro país. En el 2015, las importaciones chinas procedentes de la Unión Europea cayeron casi 14%, y las exportaciones chinas a Europa cayeron 3%. En el primer trimestre del 2016, las importaciones chinas de la UE y las exportaciones del país asiático a Europa cayeron 7% respecto del año anterior.

Actualmente, el transporte marítimo enfrenta su situación más difícil desde la crisis financiera de 2008. Compañías como la danesa Maersk Line, una filial del conglomerado A. P. Møller Maersk A/S, la alemana Hapag-Lloyd AG, de la cual, con el 37% la Compañía Sudamericana de Vapores es la principal accionista, y China Cosco Bulk Shipping Co., estiman que tienen un exceso de capacidad de 30%. Ello se traduce en que han reducido el precio de los fletes a niveles tan bajos, que apenas cubren los costos de combustible. En la ruta Asia-Europa, tráfico que mueve 98% de los productos manufacturados del mundo, incluyendo electrónicos, artículos para el hogar, zapatos, ropa y alimentos, las tarifas de carga se ubican este año en un promedio de US\$575 por contenedor, en comparación con US\$620 el año pasado, y US\$1.165 en 2014. Cualquier valor por debajo de US\$1.400 es insostenible, dicen los operadores.

Debido a la caída mundial de la demanda por materias primas como carbón, hierro y cobre, Braemar ACM, uno de los mayores agentes de naves, espera que cerca de 550 barcos de transporte a granel sean reciclados este año, 29% más que el año pasado, y 48% más que en 2014. China Cosco Bulk Shipping, el mayor transportador a granel del mundo, dijo en junio pasado que para finales del próximo año habrá reciclado 53 buques, u 8% de la actual capacidad de su flota. Por otra parte, cerca de 170 buques portacontenedores podrían ser cortados en pedazos y vendidos como chatarra, en comparación con 85 el año pasado y 164 en 2014. Con el reciclaje de otros tipos de buques, como los petroleros, los de transporte de automóviles, los de carga general y los de pesca, el total del año se acercaría a 1.000 naves con una capacidad combinada de transporte de 52 millones de toneladas, cifra que según The Wall Street Journal, sólo es superada por los 61 millones de toneladas que fueron desguazadas en 2012.

Antes de la actual crisis, el reciclaje de un buque generaba alrededor de una cuarta parte del precio de un nuevo navío del mismo tipo y tamaño. Actualmente, la disminución de la demanda por fletes, sumada a la fuerte caída del precio del acero, redujo la tasa de retorno a un promedio de entre 10% y 15% del precio de una nueva embarcación. Hace dos años, en India, Pakistán y Bangladesh, donde se encuentran los centros de desguace ue reciclan por año alrededor del 75% de todos los buques del mundo, la tonelada de acero se pagaba alrededor de US\$460. El año pasado el precio era US\$300, y ahora es aproximadamente US\$250, dicen los armadores. El 25% restante se recicla principalmente en China y Turquía. Anil Sharma, mayor comprador de buques para desguace del mundo, dijo que la edad típica para reciclar un buque es 30 años. Este año, la antigüedad media de las embarcaciones que se han desguazado es 15 años.

DIA INTERNACIONAL DE LA LIMPIEZA DE PLAYAS

El 23 de septiembre se celebró el Día Internacional de Limpieza de Playas. Esta actividad, que se realiza en más de 120 países, es dirigida por la ONG “Ocean Conservancy”, a través de su programa “Internacional Coastal Cleanup”. Con la finalidad de recoger la basura y los desechos sólidos de las playas de mares y ríos, e identificar las fuentes de ellos, a fin de contribuir a la modificación de hábitos y comportamientos que producen la contaminación de esos espacios públicos.

En Chile, esta actividad es organizada desde el año 2005 por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), encabezada actualmente por el Vicealmirante Schwartzemberg, y desde el año 2011 se ha sumado el Ministerio del Medio Ambiente.



5.000 jóvenes participaron este año en la limpieza de 99 playas, desde Arica a Magallanes. El ministro del Medio Ambiente, Pablo Badenier, agradeció su participación, y el director (s) de la DIRECTEMAR, contralmirante Otto Mrugalski, destacó la importancia de la educación como herramienta contra la contaminación. Justamente, llama la atención que el Ministerio de Educación no haya participado en este evento, en circunstancias de que la protección del medio ambiente debería ser parte del currículo escolar de todos los chilenos. Las 39 toneladas de basura recogida, demuestran la urgencia de ello.

ENGANCHE DEL HERMANO SOTOMAYOR



A contar de septiembre de 2016, la Hermandad de la Costa cuenta con otro Hermano. Se trata del abogado Guillermo Sotomayor Erazo, de ahora en adelante “Eolo”, nacido en 1943. Susana Cañas Kramarosky es su cautiva. Según dice, su experiencia náutica se reduce a algunas travesías como pasajero, a navegar con amigos en Algarrobo, y practicar la pesca deportiva. Fue admitido como Bichicuma en La Habana, Cuba, en Mayo del 2015, por lo que exhibe impecables antecedentes caribeños, mar que baña la Isla de la Tortuga.

En vista del entusiasmo con que participó en las distintas actividades que lleva a cabo la Nao Chicureo, en Noviembre de 2015 fue admitido como Muchacho. Las mismas razones adujeron a engancharle en Septiembre, anticipando el acto por gracia de la Capitanía Nacional, a fin de que en su viaje a Europa y el Oriente Medio, paseara nuestra bandera y tomara contacto con instituciones afines a nuestra Cofradía.

ZAFARRANCHO DE SEPTIEMBRE

El miércoles 21 se realizó el animado zafarrancho del mes de septiembre. Concurrieron los hermanos Tai Fung, Américo con su cautiva, Peletero, Toñópalo, Barbosa, Samsing, Pirata Coke y el flamante Eolo, con cautiva y sirena. Los Muchachos brillaron por su ausencia, y de los Bichicumas sólo asistió Juan Díaz Porzio. Por diversas razones, se excusaron los Hermanos Anfibio, Nemo, Congrio Negro, Roncador, Amir al-Bahr, Sandocan, y Koala.

Luego de la protocolar ceremonia de enganche del Hermano Eolo, en que con emotivas palabras expresó lo que la Hermandad de la Costa significa para él como amante de la Mar, se rindió un homenaje a los Padres de la Patria.

REFRÁN MARINERO

A barco nuevo, capitán viejo

¡¡¡OOOORZZAAA HERMANOS!!! Y HASTA LA PRÓXIMA RECALADA.