



Órgano Oficial de la Nao Valparaíso - Patrimonio Cultural e Inmaterial de Valparaíso
Boletín creado en Tapihue el 25 Enero de 2006 por TBC,
emitido bajo la Singladura del Capitán "Salmón"
Desde la Caleta de Valparaíso - V Región - Nr. 410 - Año XXI – 28 Abril 2026
Editor : mariocerpa@gmail.com



EDITORIAL

Hermanos, Muchachos y Bichicumas:

Este boletín se publica gracias al valioso material facilitado por la Liga Marítima de Chile, entidad que apoyó decididamente el nacimiento de nuestra Hermandad de la Costa. Varios Hermanos pertenecemos a esta prestigiosa institución, presidida hoy por el Almirante (R) Edmundo González, con quien mantenemos una excelente amistad. Es importante conocer estos hitos principales de la Liga desde sus comienzos, donde también figura nuestra Cofradía.

Continuamos difundiendo las biografías de nuestros Hermanos, acompañadas de sus fotografías, para fortalecer el conocimiento y la fraternidad entre nosotros. En esta edición presentamos a nuestro Hermano Pirata Coke, alias Jorge Oliva Briceño, y a nuestro Hermano N° 19 de Valparaíso, Ariel Ferrada, alias "Pingüino", quien navega ya en el Mar Eterno.

¿Recuerdan hasta cuándo actuaron los Cirujanos-Barberos? Los invitamos a revivir esa historia leyendo el relato escrito por el Hermano Tai Fung.

Un abrazo fraternal,

TBC

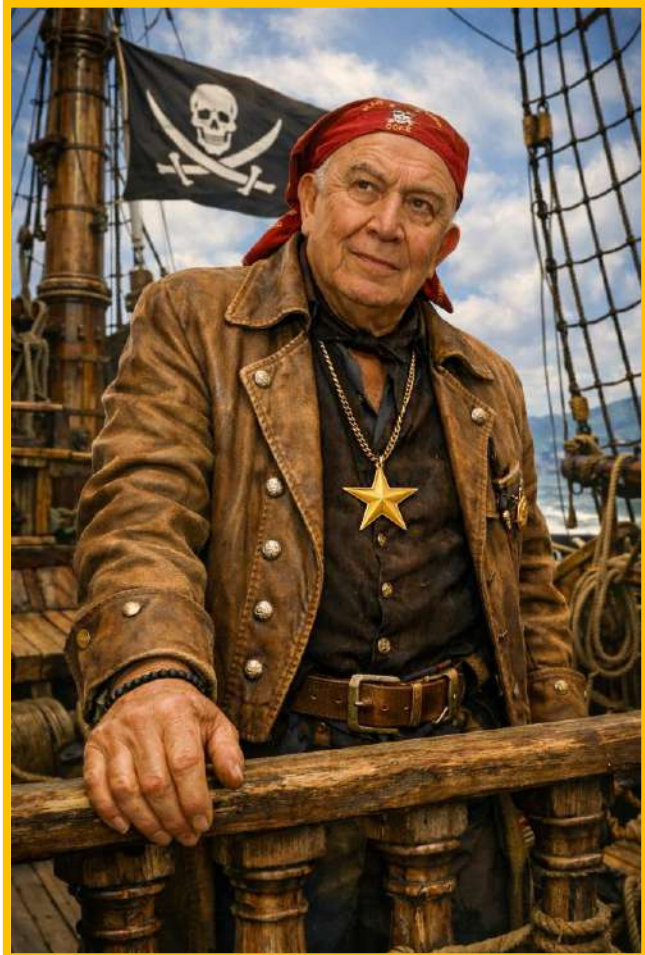
Currículum Piratae del Hermano Jorge Omar Oliva Briceño alias “Pirata Coke” Rol Nr. 1145 – Nao Valparaíso

Orígenes y Formación

El 26 de Junio de 1942 vio la luz del mundo Jorge Omar Oliva Briceño, hoy cuenta con 84 bien puestos añitos, más tarde surcaría mares y destinos bajo el nombre de *Pirata Coke*. En 1962, con sable al cinto y brújula firme, egresó de la Escuela Naval como Guardiamarina, iniciando así su travesía en los océanos de la vida.

Hermanidad de la Costa

- 1968: Se enrola como Hermano de la Costa en la Nao Copiapó, izando por primera vez la bandera pirata.
- Fundador de la Nao Chañaral, de la cual fue Capitán durante un año, timoneando con mano firme y espíritu fraterno.
- 1976: Recibe la **Estrella de Oro**, luminaria que honra la creación de la Nao Chañaral.
- 1979: Junto al Capitán Nacional, participa en la gran reforma de las Ordenanzas, dando nuevo rumbo a la Hermanidad.
- 1990: Conquista un inmueble que se convierte en la **Guarida**, sede de la Nao de Santiago y de la Escuela Náutica *Anselmo Hammer*, donde instruye en Océano política y Náutica.
- 1994: Integra la organización del **Zafarrancho Mundial en Chile**, fiesta mayor de la Hermanidad.
- 1998: Comanda un abordaje hacia la Antártica para reflotar la *Nao Cruz del Sur*.
- Lidera la creación de la **Nao de China en Beijing**, llevando la Hermanidad hasta los confines del Oriente.
- Invitado por la Nao USA, navega hacia la Isla Tortuga en el Caribe.
- Participa en zafarranchos mundiales en Argentina, Australia y Francia, llevando la voz y el estandarte de Chile por mares lejanos.



Representaciones y Distinciones Internacionales

- 1974: Delegado de Chile en la Oficina Marítima Internacional para la Convención de Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- 1978: Asesor Litoral en el Estado Mayor General de la Armada.
- Becario en el *Services des Affaires Maritime* en Francia.
- Delegado en la Convención Internacional del Transporte Multimodal en Ginebra.
- Asesor Marítimo ante el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones por cuatro años.

Carrera Naval

Sirvió como Teniente en Valparaíso y Punta Arenas, y como Comandante de la Barcaza *Díaz* en Magallanes. Fue Capitán de Puerto en diversos puertos, Jefe de Planes de la DIRECTEMAR y miembro del Estado Mayor de la Armada. Durante ocho años asesoró en la Subsecretaría de Marina, a cargo de las concesiones marítimas. Egresó con honores de la Academia de Guerra Naval y de la Academia de Estudios Políticos y Estratégicos, siendo reconocido como “Mejor Compañero”. En Lima, en la *Academia Torre Tagle*, fue elegido Presidente de Egresados de Ciencias del Mar. En 1988 culmina su carrera naval como **Capitán de Navío**, tras 35 años de servicio, con especialidad en Asuntos Marítimos y Litoral.

Asuntos Civiles

- Gerente de Operaciones de la Empresa Naviera *NIVENSA*, navegando entre Chile, Perú y Venezuela.
- Fundador de *Consultores Marítimos Jorge Oliva Briceño S.A.*, timoneando la empresa por dos décadas.
- Piloto Privado de Aviación Civil.
- Primer Piloto de la Marina Mercante Nacional.
- Autor del libro “Del baúl del Pirata Coke” en su novena edición, año 2016; es un compendio de entretenidas anécdotas y curiosidades ocurridas durante su vida laboral civil y naval, solicitar a Pirata Coke a : piratacokechile@gmail.com



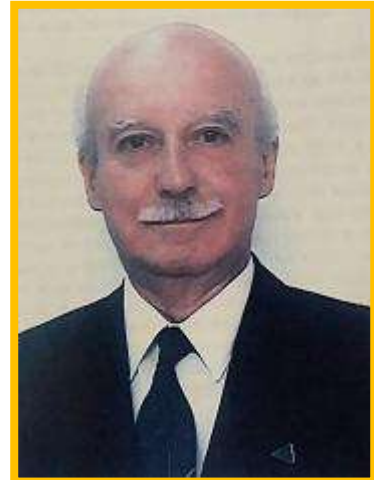
Pirata Coke: navegante de mares y destinos, constructor de Naos y Guaridas, portador de estrellas y reformas, que con sable, brújula y fraternidad ha dejado huella en la Hermandad de la Costa y en los océanos del mundo.

**Hermano Ariel Ferrada Radic † alias “Pingüino”
Rol Nr. 19 Nao Valparaíso**

El **13 de octubre** zarpó hacia el **Mar de la Eternidad** nuestro querido hermano **Ariel Ferrada Radic**, “Pingüino”. Fundador de la Nao Valparaíso. Ingresó el 4 de Abril de 1952 con el Rol Nr. 19. Colaborador cercano de Anselmo Hammer en la edición del bando *Abordajes*, guardador de relatos y memoria viva de la Cofradía, Ariel fue un trabajador incansable y alegre, siempre dispuesto a servir. Digamos que fue el primer “bichicuma” de nuestra Cofradía.

Integró el **Consejo de los XV** y el **Honorable Consejo de los Hermanos Mayores**, donde representó simbólicamente al Hermano Fundador N°1. Por su entrega y amor a la Hermandad recibió la máxima distinción: **Gentil Hombre del Mar**. Entre sus orgullos estuvo la participación en la fundación de la primera mesa de Polonia en 1966.

Su vida estuvo dedicada también a acercar la juventud al mar, especialmente desde la **Liga Marítima de Chile**, y fue un apasionado historiador que en cada zafarrancho compartía relatos marítimos y noticias de la nave insignia *Esmeralda*.



El **23 de octubre**, sus cenizas fueron esparcidas frente a su Nao en Valparaíso, cumpliendo su deseo de reposar en el mar que tanto amó, acompañado por familiares, amigos y hermanos de la Costa.

El Hermano Mayor “**Pingüino**” deja un legado de fraternidad, entusiasmo y amor por el mar. Su voz, sus historias y su ejemplo seguirán resonando en nuestras cámaras y entrepuentes, guiándonos como un faro en la inmensidad de la Mar Eterna.

En la foto junto al Comandante Julián Bilbao, también Hermano de la Costa; al fondo el Hno. Renato de Lucca y cautiva Alejandra, en uno de los tantos zafarranchos que asistió.

Su apodo de “Pingüino” se debe a la forma simpática que tenía al caminar, sus Trazados de rumbo eran interminables y tenía una voz aguda que a los pocos minutos no lo hacía muy agradable, era momento en que el Capitán le pedía “acortar” o “abortar”, sin embargo, la información que entregaba era muy fidedigna dando muchos detalles en cuanto a fechas y nombres de protagonistas, especialmente en las singladuras de la *Esmeralda*, era un verdadero Historiador.



Hermanidad de la Costa, 50 Años.

*Ariel Ferrada Radic
Director de Juventudes
Liga Marítima de Chile*

La Hermanidad de la Costa, agrupación de yatistas, fue creada en Santiago, el 4 de Abril de 1951, fecha aniversario del nacimiento de Arturo Prat. El autor de esta iniciativa fue el Dr. Alfonso Leng Haygus, quien contó con la colaboración del Dr. Anselmo Hammer Zeller y otros yatistas de la época. Este deporte recién se iniciaba en el centro del país, puesto que el primer club de yates de Chile nació en Valdivia en julio de 1912, siendo fundado por don Otto Stolzenbach H. y el segundo fue el Yacht Club de Chile (Recreo), fundado en Valparaíso, en la sede de la Liga Marítima de Chile en 1942.

La finalidad que perseguía esta agrupación era prolongar, en invierno y en Santiago, las horas fraternales del deporte de verano en el mar, en reuniones de amistad y compañerismo. La capital era el lugar de trabajo, estudio y residencia de la mayoría de los yatistas que soñaban con la próxima temporada de navegación, con las mejoras que hacer a sus yates o con uno nuevo que les gustaría poseer.

Los primeros cursos de patrones de yates se efectuaron en Valparaíso, el año 1941, en la Escuela Naval "Arturo Prat", siendo los primeros alumnos: Baldomero Riquelme, Renato Sukno, Juan Kisvarday, Aldo Beteley y Pedro Ibañez, entre otros. El segundo curso, realizado en 1942, a bordo de la Corbeta "Baquedano" contó con la participación de Eduardo y Cirilo Elton, Jorge Alemparte, Lorenzo Baeza, Ariel Ferrada Radic, etc. Estas capacitaciones fueron organizadas y llevadas a cabo por la Liga Marítima de Chile y su Instituto Náutico creado especialmente para sus socios.

En la capital, el primer curso fue realizado en 1945, por el Club Deportivo Nacional.



Este, tenía su sede en calle Catedral, frente a la iglesia y estaba a cargo de Teodoro Varas. A contar de 1947, se realizaron en la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile, con el respaldo del Club Deportivo de dicho centro de estudios, cuya rama náutica estaba presidida por el Dr. Alfonso Leng. Este curso estuvo bajo la dirección de don Ariel Ferrada Radic, socio de Liga Marítima. De ellos, egresaron Eugenio Müller, Jaime Santa Cruz, Víctor Westermayer, Adolfo Hube, Rolando Rivas Labbe y Javier Pérez. Cotapos, entre otros.

Contemplaban clases teóricas de navegación costera, nomenclatura, vela y meteorología y se complementaban con clases prácticas de navegación en los botes de doble bancada de la Escuela Naval, en Valparaíso, donde los alumnos concurrían los días sábados y domingos. Para ello viajaban los días viernes y se alojaban en la hospedería que la Liga Marítima tenía en el tercer piso de su sede de calle Errázuriz (Hogar del Marino Almirante Wilson).

Entre los años 1942 y 1950, bajo el patrocinio de Liga Marítima de Chile, se fundaron los primeros 20 clubes de yates que hoy existen en el país.

TREN A BREST

(de “Del baúl del pirata Coke”)

El Pirata Coke el año 1999, fue invitado a dictar una conferencia a su antigua Escuela en Bordeaux, en Francia, después de 20 años de haber egresado de ese establecimiento de marinos franceses.

Viajó, con su esposa que fue testigo de esta historia. Lo hizo primeramente a París para proseguir a Brest, puerto donde le esperaba su amigo y compañero de curso Francois Breuillot y su esposa Marie France, antiguos amigos de este travieso Pirata Coke.

En París, se percató que había huelga de trenes, con lo cual se retrasaba su viaje, pero por su sagacidad, este Pirata decidió permanecer en la estación de trenes, en espera que alguno de ellos viajara a Brest. (Así es en Francia. Las huelgas no son absolutas, sino que durante el conflicto laboral, salen trenes sin aviso.)

El tren TGV estaba en el andén, allí parado hace muchas horas. Fueron largas horas de espera, con lo cual el Pirata y por curiosidad e intranquilidad, decidió dar una vuelta por el andén al costado de TGV hasta llegar a la altura de su máquina. Allí, estaba el Conductor apoyado en la ventana con cara de aburrido, con su tradicional gorro negro, (casquete). El Pirata lo saludó muy atentamente y como para quebrar el silencio, se dirigió a este señor.

-Bon jour Monsieur, ¿A qué hora sale el tren?

-“Bueno”- respondió el Conductor- “Cuando al señor del pito se le ocurra tocarlo, ya que estamos en huelga indefinida. Nada se sabe cuándo sonará el pito.”

El Pirata Coke en su tradicional actitud, entabló una conversación con ese Conductor, a tal punto que el señor le preguntó.

-Bueno y ¿Usted de dónde es?

-De Chile- respondió- ¿Y que hace por estos lados?

-Sucede que soy Comandante de la Marina de Chile con estudios en la Escuela de Bordeaux y he sido invitado a dictar una conferencia sobre el Chile marítimo y en eso estoy aquí. “Tome usted señor mi tarjeta de visita para cuando vaya a Chile”.



La miró el Conductor y le dijo -bueno Comandant Olivá, le deseo que tenga usted una excelente estada en Francia y especialmente en su conferencia en Bordeaux - y le estiró su atenta

mano para saludarle, actitud muy especial de la cortesía del pueblo francés. El Pirata Coke siguió su paseo tranquilo, con las manos en los bolsillos paseando por el andén ferroviario, en espera que sonara el pito de partida del tren TGV.

Luego de unas horas, el tren emprendió su marcha y arribó a Brest que era la ciudad terminal para el tren TGV. En el andén, estaba su amiga Marie France con un carrito porta maletas y que a la distancia, levantó su mano para decir aquí estoy. Corrió hasta el vagón donde estábamos y grandes abrazos y besos..

Caminamos por el andén pasando por el costado del largo tren hasta que al pasar frente de la máquina de tren TGV, donde estaba el señor Conductor, apoyado en la ventana con su tradicional gorro francés.... el Pirata Coke le saludó como despedida a ese amigo furtivo y el Conductor se dirigió al Pirata Coke diciéndole en francés y con la tradicional cortesía francesa. – “Au Revoir

Comandant Olivá, gusto de conocerle y que le vaya bien en su conferencia en Bordeaux, hasta pronto y disculpe la demora por esta huelga”.

Con sumo asombro su amiga Marie France, quedó sorprendida y atónita, por la expresión del Conductor y el conocimiento que tenía del viaje de su amigo Olivá y señaló - ¿Cómo sabe este señor Conductor el motivo de tu viaje y te reconoce por tu nombre?, ¿Cómo es esto?. ¡Qué extraño!- Y con la humildad que le es característico al Pirata Coke, le respondió... –“Acaso, Marie France, que no sabes que mi conferencia, fue anunciada en el Diario Le Monde de París”.

Es que esto no puede ser -dijo Marie France. -Créelo amiga, así de famoso es tu amigo el Comandant Olivá.” Marie France, le contó incrédulamente este sorprendente encuentro vivido en la estación de trenes de Brest, a todos los amigos y hasta hoy no sabe el verdadero detalle de esta historia del Tren a Brest....Para qué decirle la verdad... Dejémoslo así no más.



HITOS EN LA HISTORIA MARÍTIMA DE CHILE

(autorizada su publicación por Ligamar, Revista Mar Nr 211)

En la historia marítima de Chile, han existido importantes hitos que han definido el desarrollo de nuestra identidad como nación marítima.

Por **HUGO BARRA SALCEDO**

Capitán de Navío ®

Director Comunicaciones Liga Marítima de Chile

1914 LIGAMAR: Origen y nacimiento. Corría el año 1914 y Valparaíso vivía una emergencia laboral. En un lapso de tiempo inferior a un año, disminuyó significativamente el tráfico marítimo, a causa del inicio de la primera guerra mundial, la inauguración del Canal de Panamá y el hundimiento del dique flotante VALPARAÍSO. Uno de los dos diques que operaban en el puerto. Hechos que se tradujeron en una brutal disminución de oportunidades laborales para los porteños. Tripulantes, trabajadores de ribera, obreros del dique flotante remanente, el SANTIAGO, empleados de los almacenes y bodegas que abastecían las naves, etc., pululaban y vagaban por el puerto para capturar algunas de las pocas oportunidades laborales que el puerto ahora ofrecía. Valparaíso estaba en crisis. Es en esas circunstancias y, gracias a la señera visión del Capitán de Corbeta don Santiago Lorca Pell Ross, nace Liga Marítima de Chile. El 21 de mayo de 1914, en el teatro Victoria de la ciudad puerto, se celebró la reunión que convocó a personalidades del quehacer político, naval y marítimo nacional, quienes proclamaron patrono al presidente de la república don Ramón Barros Luco, y presidentes honorarios al Vicealmirante Jorge Montt Álvarez y al intendente de Valparaíso, don Carlos Zañartu Fierro. Treinta y cuatro personalidades políticas, navales, empresarios marítimos, etc., conformaron el primer directorio, designando como primer presidente a don Roberto Pretot Freire, y secretario al comentado Capitán de Corbeta, don Santiago Lorca Pell Ross. Liga Marítima de Chile obtuvo su personalidad jurídica el 14 de octubre de 1914.



1916 La Casa del Marino: Uno de los primeros proyectos de la naciente Liga Marítima, fue abordar el grave problema socio económico que aquejaba a las dotaciones de las tripulaciones de naves mercantes, ante la imposibilidad de alimentarse y pernoctar en un lugar seguro en tierra. Recordemos que ante la precariedad e inestabilidad de las aguas protegidas de los puertos chilenos de la época, las naves debían permanecer a la gira, debiendo las dotaciones depender de las condiciones de la mar, y a la disponibilidad de embarcaciones, para regresar a bordo. Lo descrito, junto a las bajas remuneraciones que recibían las dotaciones, hacían necesario habilitar un lugar para que pudieran pernoctar seguros y eventualmente alimentarse, en tierra. Nace la idea entonces de replicar lo que en Europa se denominaba "Sailor's Home", siendo el primer proyecto para construir una casa para marineros, el construido en 1916 en el puerto de Talcahuano. En 1922, en el puerto de Coquimbo, se arrendó y habilitó una casona para la gente de mar que tripulaba la Escuadra, con gran aceptación entre las dotaciones. En Valparaíso, principal puerto de la nación, las dotaciones británicas tenían en Valparaíso su "Sailor's Home", imponiendo una suerte de "barrera de entrada" para cualquier proyecto nacional. Tras sucesivos y fracasados intentos iniciados en 1920, el 31 de agosto de 1938 en dependencias del actual edificio corporativo de LIGAMAR, se inauguró la "Casa del Marino Mercante" del puerto de Valparaíso. Entre sus objetivos se contaban: "Proporcionar alojamiento, comidas y entretenimientos honestos". Con el fin de la 2ª Guerra Mundial, la demanda por alojamiento decayó ostensiblemente, por lo que a contar del 1º de agosto de 1946 se acordó el cierre definitivo de la "Casa del Marino Mercante", y las dependencias volvieron al uso original, es decir oficinas administrativas de Liga Marítima de Chile.



1925 Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas: Los frecuentes temporales que azotaban al puerto, imposibilitaban el que las dotaciones se desembarcaran o embarcaran a sus buques fondeados a la gira en la bahía. Nace entonces en LIGAMAR la iniciativa de que Valparaíso tenga una organización que provea un medio de transporte en el puerto y/o eventual medio de rescate para los marinos. El 15 de abril de 1925, el marino de origen danés, Capitán de Altamar Oluf Christiansen Lundt, funda entonces el Cuerpo de Voluntarios de los Botes



Salvavidas de Valparaíso. Un grupo de veinte y un voluntarios, en su mayoría oficiales de la Marina Mercante Nacional, seleccionados según la experiencia del Capitán Christiansen. A través de los años, LIGAMAR ha continuado apoyando en su formación y crecimiento al Bote Salvavidas de Valparaíso, intercediendo ante entidades de gobierno, la empresa privada, la Armada de Chile y organizaciones afines al ámbito marítimo. El año 1940 se acordó la fusión del Cuerpo de Voluntarios de los Botes de Salvavidas y el Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, creándose el Cuerpo de Salvavidas de Chile.

1937 Mes del Mar: El 3 de Mayo de 1937, por iniciativa del directorio de LIGAMAR que por ese entonces presidía Don Eduardo Budge Barnard, se realiza en el apostadero naval de Talcahuano la denominada “Semana Náutica”. Una modesta celebración, que sin pretenderlo y para sorpresa del directorio de LIGAMAR y de la Armada también, llamó la atención de la comunidad penquista, festividad que según a las crónicas de la época, se difundió al resto del país. Ante el positivo impacto de la iniciativa de LIGAMAR, es que el recientemente asumido gobierno del presidente Don Pedro Aguirre Cerda, dispuso que en el último trimestre de cada año se celebrara el “Día del Mar”, incorporando también a la Armada, la marina mercante y demás instituciones marítimas. La disposición presidencial gatilló el entusiasmo de un sinnúmero de empresas, organizaciones y público en general, a lo cual se plegó la prensa escrita y radio emisoras, culminando con la nominación del Presidente de la República como “Patrono Nacional del Día del Mar”. En 1944 la celebración del “Día del Mar”, a requerimiento de municipalidades de ciudades y pueblos costeros, la festividad se trasladó al mes de febrero, pues la época estival aseguraba mayor afluencia de turistas y público en general. En 1952 pasó a denominarse la “Se mana del Mar” y luego, en forma definitiva en 1974, por disposición del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don José Toribio Merino Castro, se modifica su denominación al “Mes del Mar” estableciéndose para su celebración, el Mes de Mayo coincidente con la celebración de las Glorias Navales de Chile.



1943 Caleta y Club de Yates Higuierillas: Corría el año 1943 cuando la Asociación de Pesca y Caza junto al Yatch Club de Chile, solicitaron a LIGAMAR interceder para obtener una concesión marítima de playa en Caleta La Chile, actual Caleta Higuierillas, con el fin de elaborar un proyecto de construcción de un refugio para yates y embarcaciones menores. El 15 de diciembre de 1944, la Dirección del Litoral, actual Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional, solicitó a nombre de LIGAMAR la concesión de “terrenos ubicados en el kilómetro 13 del camino costero de Viña del Mar a Con Cón, en una extensión de 430 mts de longitud de playa, 5.498 metros cuadrados de fondo de mar y roqueríos, y 90.820 metros cuadrados de mar, con el objeto de construir un hotel, un molo de abrigo, terraplenes y obras de seguridad para yates”. No obstante la presentación de otras solicitudes planteadas por asociaciones que pretendían los mismos terrenos, el 12 de abril de 1945 se otorgó el Decreto de Concesión N° 597 a la Liga Marítima de Chile por un período de veinte años, por un avalúo de 5 pesos por metro cuadrado. A contar de esa fecha, LIGAMAR fue accediendo a sucesivos requerimientos de construcción y utilización de dependencias por parte del Club de Yates de Viña del Mar, aceptándolo incluso como socio jurídico y arrendándoles el 2° piso del edificio corporativo de LIGAMAR para el “Departamento de Yatching”, a cargo del Club de Yates de Viña del Mar y la Asociación de Clubes de Regatas de Valparaíso. Finalmente en 1964, la concesión fue transferida al Club de Yates de Viña del Mar, el que con el paso de los años pasaría a denominarse Club de Yates Higuierillas.



1946 Zona Económica Exclusiva, una iniciativa nacida en la Liga Marítima de Chile: Zona Económica Exclusiva, una iniciativa nacida en la Liga Marítima de Chile. El año 1946, en el marco de las tertulias entre socios, (hoy coloquios marítimos), el presidente del directorio de LIGAMAR, a la sazón el abogado porteño Don Jorge Guarello Fitz-Henry, quien también oficiaba como asesor de la Compañía Industrial S.A. (INDUS), dueños de una planta faenadora de ballenas en Caleta Quintay, planteó a los concurrentes que, los trabajadores de INDUS, debían contentarse con observar desde la costa cómo barcos factorías extranjeros depredaban el vital insumo de su actividad laboral, los cetáceos que migraban navegando más allá de la milla tres, límite en ese entonces, del mar territorial, lo que les significaba un evidente perjuicio laboral. El mar

territorial de tres millas, se originaba por una convención histórica, aceptada internacionalmente y fijada según el alcance de la artillería de la época. El 11 de abril de 1947 LIGAMAR propuso formalmente a las autoridades políticas del país, extender la jurisdicción marítima nacional (mar territorial) hasta a una distancia de 12 millas náuticas, (distancia aproximadamente a la cual se divisa el horizonte) y adicionalmente definir un área de mar que se extendiera hasta las 200 millas náuticas, medidas desde la costa, denominada zona económica exclusiva. El 23 de junio de 1947 el presidente de la República, Don Gabriel González Videla, "reivindicaba la soberanía sobre el zócalo continental y el mar adyacente hasta una distancia de 200 millas náuticas". El año 1982, durante la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar- CONVEMAR realizada en Jamaica, se creó la principal norma del derecho marítimo internacional que consagra el mar territorial hasta 12 millas náuticas y la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 188 millas. En dicha Zona Económica Exclusiva – ZEE, el país ribereño tendrá derechos para explorar, explotar, conservar y gestionar los recursos naturales del lecho marino, el subsuelo y las aguas suprayacentes. Otorgando además, jurisdicción sobre la investigación científica marina, la protección del medio ambiente y la construcción de islas artificiales y otras estructuras. El derecho internacional marítimo, consagra hoy a Chile una Zona Económica Exclusiva, de 3.681.982 km², convirtiéndonos en uno de los países con mayor patrimonio marítimo del mundo.



1951 Hermandad de la Costa: Fueron siete los alumnos, de un total de 23 jóvenes, del Curso de Navegación a Vela de 1950 desarrollado por la Liga Marítima de Chile, los que motivados e inspirados por una vocación de hermandad marítima, aprendida en LIGAMAR decidieron formar lo que es hoy la Hermandad de la Costa. Siete jóvenes provenientes de Santiago, que el 4 de abril de 1951 fundaron una cofradía chilena, integrada por amigos amantes del mar para mantener su fraternidad más allá de las actividades náuticas. Su inspiración emula la cofradía de los filibusteros del siglo XVII, que reunía a hombres de diversas nacionalidades, una organización de piratas del siglo XVII, que han adoptado un vocabulario y un juego de roles piratas. Sus sedes se llaman "naos", el presidente es el "capitán" y los miembros ascienden de "bichicuma" a "muchacho" y luego a "hermano", pudiendo elegir un nombre de combate. Valores como la fraternidad, la amistad y la celebración del mar son para la Hermandad de la Costa, centrales. En la actualidad existen 24 Mesas internacionales Activas con más de 150 Naos y alrededor de 3000 Hermanos en el mundo y don Kurt Angelbeck Kroh, de la NAO Valparaíso, socio LIGAMAR y de la HERMANDAD, es el socio de esta Cofradía más antiguo del mundo.



1952 Año Nuevo en el Mar: El 30 de septiembre de 1952, ante la proximidad del año nuevo, el director Ernesto Dighero, promovió la realización de un espectáculo pirotécnico como atracción turística, aprovechando el anfiteatro natural que ofrece la bahía de Valparaíso. Este ofrecería la posibilidad de ser presenciado a lo largo de todo el borde costero, incluso desde la vecina Viña del Mar, en un marco de mayor seguridad que a aquellas que se realizaban en forma callejera. Nace así la idea de realizar el Año Nuevo en el Mar. Ese primer año, LIGAMAR coordinó con la Armada para que el 31 de Diciembre los buques se fondearan a lo largo de la costa, luciendo engalanado eléctrico completo. A la medianoche, en perfecta coordinación, se apagaron los engalanados y comenzaron los cuatro minutos que duraron los primeros juegos pirotécnicos realizados en Chile. Todos los buques surtos en la bahía se unieron al espectáculo haciendo sonar sus sirenas e hicieron juegos de luces con sus reflectores. Al concluir los juegos pirotécnicos, los buques de la Armada reencendieron sus engalanados. A contar del año 1955 se incorporaron a la organización, el Bote Salvavidas y la Municipalidad de Valparaíso, y el año 1963 se obtuvo la colaboración del Consulado del Japón para proveer los fuegos artificiales y aportes económicos de parte de la Municipalidad de Viña del Mar. El creciente interés y expectativas que generó el espectáculo, que rápidamente se transformó en un ícono turístico nacional congregando miles de visitantes de todo el país, derivó en que a partir del año 2004, la fiesta pirotécnica se extiende desde Laguna Verde, al sur de Valparaíso, hasta la bahía de Con Cón, con una veintena de puntos de lanzamiento a lo largo de 30 kilómetros de costa. El Año Nuevo en el Mar, generó también, el interés de otras ciudades del país, para



realizar sus propios espectáculos pirotécnicos. En el hall del acceso al edificio de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, se exhibe un mural en homenaje al director de Liga Marítima de Chile, don Ernesto Dighero.

1976 Fidalmar: En Barcelona – España, durante el Primer Congreso Internacional del Mar, auspiciado por la Liga Naval Española, realizado el año 1976 se sentaron las bases para fundar la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Asociaciones Marítimas y Navales - FIDALMAR. Instancia que se constituyó formalmente en noviembre de 1977 en Madrid. En dicha ocasión se determinó radicar la sede en Madrid, LIGAMAR fue ungido como socio fundador y, el presidente de Liga Marítima de Chile, en ese entonces, Contra almirante (R) don Eri Solís Oyarzún, fue designado como vicepresidente de FIDALMAR. La decisión de crear la Federación, giró en torno a la misión primordial de la Federación en el sentido de considerar el mar como vínculo de unión y como un don providencial e imprescindible para la supervivencia humana y, a tres fines estructurales en la realidad del mundo y de los seres humanos, a saber: 1. Crear y mantener vínculos de solidaridad entre los pueblos para la defensa del patrimonio marítimo de la humanidad. 2. Promocionar una conciencia marítima entre todos los hombres a través de las distintas Ligas Marítimas, Navales y organizaciones afines federadas de todos los países. 3. Contribuir permanentemente al acercamiento y entendimiento internacional en lo concerniente a los intereses marítimos comunes, reconociendo así la importancia que el MAR tiene en la vida de los pueblos. Al día de hoy ligas y asociaciones marítimas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, España, Italia, México, Perú, Portugal, República Dominicana y Uruguay están representados en la federación. FIDALMAR realiza asambleas anuales y/o bianuales en diferentes países, sean o no miembros de la federación, en donde algunos países exponen temas de interés para la agenda marítima internacional. El año 2014 coincidiendo con el centenario de la Liga Marítima de Chile, la asamblea de FIDALMAR se realizó en Valparaíso, y el año 2017 con ocasión de la asamblea realizada en República Dominicana, el Almirante Miguel Vergara Villalobos, presidente de LIGAMAR, asumió la presidencia pro tempore, hasta octubre de 2019. Su gestión estuvo focalizada en la actualización de los estatutos y la elaboración de un Plan de Desarrollo Estratégico por un período de ocho años. Ambos documentos aprobados con ocasión de la asamblea realizada el año 2018 en Buenos Aires – Argentina.

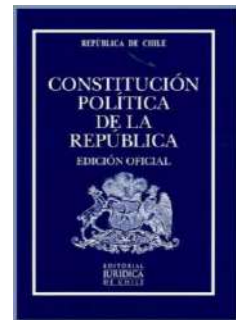


2014 Monumento a la Mujer del Hombre de Mar: Después de varias ideas que no prosperaron respecto de la construcción de algún monumento relacionado con el mar, el año 2000 se acepta la moción del socio, señor Luis Eberhard Burgos, para erigir un monumento a la “Mujer del Hombre de Mar”, simbolizando en ella a la mujer que todo marino lleva en su corazón y que vela esperando su regreso. Reunido las catorce personalidades del mundo artístico y marítimo, que componían el jurado, el 18 de mayo de 2001 determinaron elegir la proposición de la escultora chilena Ani Venturini Meniconi. Una escultura de 6 metros de altura esculpida a mano en roca, que representaba una mujer mirando al horizonte que con su brazo en alto daba la bienvenida o despedía al marino que se hacía a la mar. El 16 de octubre de 2014, coincidiendo con el centésimo aniversario de la Liga Marítima de Chile, y la realización de la XXVIII Asamblea de FIDALMAR en Valparaíso, ante la concurrencia de representantes de la comunidad local, de la Armada de Chile, de la Escuela de Tripulantes, de los delegados de FIDALMAR, autoridades nacionales, directores y socios de LIGAMAR, en el borde costero del sector Yolanda, próximo a la Universidad Técnica Federico Santa María, el presidente de LIGAMAR de ese entonces Contraalmirante Eri Solís Oyarzún, hizo entrega al Alcalde de la ciudad de Valparaíso, Sr. Jorge Castro Muñoz, del “Monumento a la Mujer del Hombre de Mar”. El 25 de mayo de 2015, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso rebautizó la plaza donde está ubicado el monumento como, Plaza “Carmela Carvajal de Prat”, esposa del héroe naval y nacional de Chile, Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón.



2023 El Mar en la Constitución Política de la República: En 2017 LIGAMAR asume el propósito de elaborar una disposición de rango constitucional, que expliciten la calidad de país marítimo de Chile. Con tal propósito en 2018 LIGAMAR realiza el Seminario “El Mar en la Constitución”, siendo el moderador el cientista político, ex embajador y ex ministro don Genaro Arriagada, de un panel compuesto por el Senador don Kenneth Pugh Vicealmirante (R), el abogado constitucionalista y socio de LIGAMAR don Jorge Sandrock, el sazón Presidente del Partido por la Democracia, ex representante ante la Organización de Estados

Americanos, ex embajador, ex ministro de Estado y ex canciller don Heraldo Muñoz y el Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, don Daniel Fernández. El proyecto de texto constitucional de LIGAMAR, se construyó a partir de los siguientes considerandos: • La condición geográfica esencial de carácter marítimo insular de Chile. • Los derechos y deberes de Chile sobre 3,7 millones de kilómetros cuadrados. • El rol protagonista del mar en las políticas de desarrollo socio económico de Chile. • El necesario reconocimiento explícito que la Constitución Política del Estado acerca de la identidad marítima de Chile. • El constatar que otros países latinoamericanos otorgan rango constitucional a las normas que consagran su soberanía sobre el espacio marítimo. Aprovechando los procesos constituyentes de 2020 y 2023, LIGAMAR propuso a ambas Convenciones Constituyentes, incluir el artículo único: “ Sobre los espacios marítimos constituídos por el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y la plataforma continental extendida, el Estado ejerce Soberanía y Jurisdicción en los términos, extensión y condiciones que determinen el derecho internacional y la ley. Es deber del Estado proteger los espacios sobre los cuales ejerce soberanía y jurisdicción, fomentar la identidad marítima de la Nación, estimular la investigación científica y el desarrollo sostenible, tecnológico, social y económico, así como tutelar la preservación del patrimonio ambiental y de la biodiversidad, en dichos espacios” No obstante, ambos procesos constituyentes de 2020 y 2023 para reformar la Constitución Política de la República, fueron rechazados en consulta popular, la propuesta de LIGAMAR sigue plenamente vigente, y la inclusión de este único artículo, es y será siempre un objetivo estratégico de la gestión de LIGAMAR, hasta lograr que el mar esté para siempre presente en las orientaciones de administración política del país.



CIRUJANOS – BARBEROS

JORGE SCHAEERER CONTRERAS
Socio de Liga Marítima de Chile

Según he podido averiguar en la Internet, la primera evidencia conocida de la presencia de un médico abordo, proviene de la Roma Imperial. En la lápida de una tumba que se encuentra en Nápoles, se lee que Marcus Satarius Longinus sirvió como oficial médico a bordo del trirreme Cupidón, que integraba la flota del emperador Augusto.

También se conoce un edicto que los eximía de combate, fijaba en 21 años la edad mínima para su enrolamiento, y les concedía el doble del pago que recibían los demás oficiales del barco. A partir del siglo VI, la necesidad de los monjes de mantener la tonsura, un círculo afeitado en la coronilla, que junto con el cambio de nombre representaba el abandono de su anterior condición, obligaba a los monasterios a entrenar a un barbero, oficio que no estaba considerado en el idioma. El calificativo de barbator es mencionado en documentos por primera vez en 1196, y pronto los términos derivados de barba se impusieron en los diversos idiomas hablados en Europa, como barbator, babitonsor, barberius, barbier, etcétera. El término cirujano es mencionado por primera vez a propósito de Pablo de Egina, médico griego del siglo VII, y se lo empieza a utilizar con frecuencia a partir del siglo IX. Eran pocos y al igual que los médicos se formaban en los monasterios, hasta que, imitando a los árabes, en 1088 fue fundada la Universidad de Bolonia en Italia, y en 1096 la de Oxford en Inglaterra, las dos primeras en la Europa no musulmana. Diversos documentos prueban que ya en el año 1130, los Caballeros de San Juan colocaban cirujanos a bordo de sus galeras, y que éstos atendían incluso a los remeros esclavos. También se sabe que, al retirarse de Rodas, habilitaron la carraca Santa María como el primer barco hospital conocido. En 1163 el Papa prohibió a los monjes derramar sangre, lo que dejó a los barberos, por su habilidad en el manejo de instrumentos filosos, la responsabilidad de realizar sangrías y casi todas las cirugías, aparte de embalsamamientos y autopsias. Cuando alguno se distinguía en su oficio, pasaba a la corte de un señor feudal o del monarca. Pronto empezaron a ser contratados por las repúblicas marítimas del Mediterráneo. Venecia lo hizo a contar del año 1317, y Génova de 1337. En el año 1372, además del derecho de practicar sangrías, los barberos franceses obtuvieron el de curar y sanar todo tipo de bocios y heridas abiertas, lo que los llevó a



declarar se unilateralmente barberos-cirujanos. No era necesario que hubiesen realizado estudios universitarios, ni que hablasen latín. Bastaba que hubiesen hecho un aprendizaje con algún barbero-cirujano conocido, y haber tenido éxito en alguna operación de cierta dificultad. Ello dio origen en París a conflictos y rivalidades entre médicos egresados de la universidad, miembros de la Cofradía de los Cirujanos, y la Comunidad de los Barberos. En Londres se enfrentaron médicos y cirujanos letrados, por una parte, y barberos por la otra, hasta que en 1368 se estableció una Cofradía de Médicos, y en 1376 el rey Eduardo II concedió una carta de Comunidad a los barberos. En Florencia (Italia), médicos y cirujanos se asociaron para impedir que los barberos intervinieran en la medicina, mientras en Colonia un médico letrado podía asociarse con un “cirujano empírico”, para llevar a cabo una intervención quirúrgica. En Francia, el primer texto conocido que interina esta evolución, y oficializa el título fusionado de cirujano-barbero, fue emitido en Montpellier en 1418. El ejemplo fue seguido en otras ciudades como Toulouse (1457), Lyon (1489), y Rouen (1500). Así, a inicios del siglo XVI, en la mayor parte de Europa existían ya organizaciones profesionales de médicos, cirujanos, cirujanos-barberos, barberos y boticarios, en competencia para agrandar su campo de actividades. Para entonces, los cirujanos-barberos estaban autorizados para tratar todas las afecciones que se presentaban en la superficie del cuerpo, ya se tratara de lesiones o mutilaciones causadas por armas de fuego, y habían agregado a sus actividades sacar dientes y componer huesos. En ese tiempo, ya algunos cirujanos barberos habían alcanzado renombre por sus habilidades, como Berengario da Carpi (1460-1530), que llegó a ser cirujano del duque de Ferrara, y profesor en la Universidad de Bolonia, reconocido como el más famoso anatomista de su tiempo; Ambrosio Pare, cirujano-barbero de cuatro reyes de Francia; o Caspar Stromayr, alemán, famoso por su cirugía de cataratas y hernias. *Estuche de instrumentos de Cirujano Barbero (S.XVII)*. En Alemania y Suiza los barberos escaseaban en el siglo XIV, pues era costumbre que los hombres llevaran barba. En consecuencia, los soldados recurrían a los trasquiladores para que extrajeran puntas de flecha o proyectiles de plomo. Estos eran muy hábiles con cuchillos y tijeras, pues les pagaban por oveja trasquilada, y les cobraban por cada animal que lesionaran en el proceso. Los cirujanos barberos y los trasquiladores cirujanos, que en alemán eran llamados feldschärer, trasquiladores de campo, eran requeridos especialmente en tiempos de guerra, como en la guerra de 30 años (1618-1648). Por eso llegó a ser común que los regimientos se hicieran acompañar por ellos. Según se puede ver en el museo de Zurich, Suiza, los trasquiladores-cirujanos llevaban sus instrumentos en un saco que colgaban del extremo de un cayado, que solían colocar sobre uno de sus hombros cuando marchaban con la infantería. Los conflictos de competencia entre médicos, cirujanos y barberos, llevaron en 1540 a Enrique VIII, rey de Inglaterra, a fusionar las corporaciones de cirujanos y barberos. Por tal razón, todos los cirujanos-barberos en la edad de oro de la piratería, debían ser miembros de la Compañía de Barberos-Cirujanos de Londres. Ello era muy conveniente, pues a pesar de que el cine muestra a los piratas barbudos para acentuar su rechazo a la sociedad, basta ver los cuadros de la época para ver que, por razones de seguridad, sobre todo en las maniobras de velas, la moda era ser lampiños. Edward Teach era conocido como Barbanegra, justamente porque su larga barba negra era inusual. Por otra parte, las navajas eran caras y difíciles de manejar, por lo que no estaban al alcance de cualquiera. En consecuencia, su trabajo de todos los días a bordo requería más de las habilidades como barbero que como cirujano. Estas últimas se reducían a curar las frecuentes mordeduras de ratas, alguna fractura debida a accidente, y las llagas de la sífilis, plaga que los marinos europeos difundieron por todos los mares del mundo. Los combates, en los que incluso debían practicar amputaciones, eran menos frecuentes de lo que se cree. En 1629 el rey Carlos I de Inglaterra dispuso que todo barco inglés llevara un cirujano-barbero a bordo. Siendo generalmente más educados que otros oficiales, algunos de ellos, como Lionel Wafer, que navegó con los piratas Bartolomé Sharp y Edward Davis, dejaron interesantes crónicas de sus viajes. Por ello, en 1726 el cura irlandés Jonathan Swift (1667-1745), utilizó el personaje de Gulliver, cirujano-barbero, para escribir una sátira sobre los viajes y las aventuras de los marinos de su época. Finalmente, en 1745 el rey Jorge II de Inglaterra ordenó separar los oficios de barbero y cirujano, con lo cual el cirujano - barbero desapareció de los barcos. A mediados del siglo XIX, médicos y cirujanos empezaron a recibir la misma formación en las universidades, dando origen al médico cirujano. Con ello, los cirujanos – barberos se encontraban sólo en zonas rurales remotas, pero el desarrollo del transporte terminó por hacerlos innecesarios.



ii Los Piratas... también reímos !!



Dos ancianas, Connie y Evelyn, estaban sentadas en un banco del parque fuera del ayuntamiento de su ciudad, donde se estaba celebrando una exposición de flores. La más pequeña, Connie, se inclina y dice: "La vida es tan aburrida. Nunca tenemos ninguna diversión. Por 10 dólares soy capaz de quitarme la ropa e introducirme dentro de esta exposición de flores tan aburrida". "¡Hecho!" Dice Evelyn, sosteniendo un billete de 10 dólares. Así que Connie lentamente se deshace de su ropa. Coge una flor seca y la sostiene entre sus dientes. Entonces, completamente desnuda, avanza hacia la exposición. Su amiga pronto escucha una gran conmoción dentro de la sala, seguido de aplausos y silbidos estridentes. Por último, una sonriente Connie sale de la exposición, acompañada de una multitud de vítores y aplausos. "¿Qué pasó?", pregunta Evelyn. "He ganado 1000 dólares por el primer premio al "Mejor Arreglo Seco" ..."

Una joven viaja por primera vez a Roma. Sintiendo la atracción de la grandeza de una hermosa catedral, decidió entrar y admirar las vidrieras de las que tanto había oído hablar. Cuando se acercaba a la entrada, apareció un sacerdote amable pero de aspecto severo. "Disculpe, señorita", dijo, levantando una mano para detenerla. "Me temo que no puedo dejarla entrar vestida así". La joven inclinó la cabeza confundida. "¿Cómo qué?", preguntó. "Mi vestido es modesto". El sacerdote vaciló, aclarándose la garganta torpemente. "Bueno, no es el vestido en sí, es solo que no lleva sostén. y no puedo dejarla entrar así". "¿En serio?", dijo la mujer enojada, "¡Tengo un derecho divino!" "Y uno izquierdo divino también, señorita", respondió el sacerdote, "pero aún así no puede entrar".

Hoy en la consulta hay un doctor sustituto. Una anciana de 80 años aguarda en la sala de espera para un chequeo rutinario. El joven médico consulta en su computadora el expediente de la anciana. De repente, sus ojos se agrandan al percatarse de que la abuela tiene una prescritas las píldoras anticonceptivas. - "Señora García, ¿se sabe que este medicamento que tiene recetado son píldoras anticonceptivas?" - "Sí, doctor. Y créame que las necesito para dormir por la noche." - "Señora García" - dice asombrado- "¡Le aseguro que no hay NADA en ellas que pueda ayudarle a dormir!" La anciana extiende la mano y palmea la espalda del médico: - "Sí, cariño. Lo entiendo. Pero te aseguro que, definitivamente, a mí me ayudan a dormir por la noche... Todas las mañanas trituro una y la mezclo en el vaso de jugo de naranja de mi nieta de 16 años! "

Un médico y su esposa tuvieron una gran discusión durante el desayuno. Las cosas en el dormitorio no habían ido bien durante un tiempo, así que la pareja discutía sobre el tema.

-¡Tú tampoco eres tan buena en la cama! -gritó el doctor y salió disparado al trabajo-. Comenzó su jornada de trabajo y no supo nada de su esposa. A media mañana, decidió hacer las paces y llamó a casa. Después de muchas llamadas, su esposa cogió el teléfono. -¿Por qué tardaste en responder? "Estaba en la cama." -¿Qué estabas haciendo en la cama tan tarde? "Quería una segunda opinión".

Un hombre que tiene un tic nervioso llega a hacer una entrevista de trabajo para hacer un comercial de televisión. El tic nervioso le hace guiñar el ojo de forma constante. Cuando el entrevistador lo nota le dice: "Amigo, disculpe que le diga esto, pero no podemos contratarte así con ese tic que tienes". A lo que el hombre responde: - "No te preocupes, me tomo una aspirina y el tic desaparece de inmediato. Ahora busco aquí en mi maletín una y seguimos con la entrevista", le dijo el hombre. Al comenzar a hurgar su maletín fue sacando paquetes y paquetes de preservativos de todas las marcas posibles. Por lo que el entrevistador le dijo asombrado: - "Vaya debe de irte muy bien con las mujeres" - "¿Por qué lo dices? La verdad es que me pasa todo lo contrario", le dijo confundido el hombre. - "¿Y entonces todos esos condones?", preguntó el entrevistador. - "Ah, eso, ¿has intentado alguna vez entrar a una farmacia y pedir unas aspirinas guiñando el ojo? Bueno, esto es lo que pasa si lo haces".

Una pareja que va caminando se encuentra a un hombre borracho tirado en la calle.
La mujer le dice a su esposo:
-¿Ves a ese borracho? Era mi novio, desde que lo deje hace quince años, empezó a beber.
El esposo le contesta:
-Nunca había visto a alguien celebrar por tanto tiempo.

-Papi ¿Quién es Batman?

-Uno que de día es empresario y de noche se disfraza para cuidar la calle.

-¿Cómo el tío?

-No, eso es un travesti.



HASTA LA VISTA !!