



El Galeón de Chicureo

N.º Especial

Marzo de 2013

CARTA ABIERTA DE JORGE PATRICIO SAPIAINS ARNOLD EN SOLICITUD ACEPTACIÓN DE HERMANO DE LA HERMANDAD DE LA COSTA. (1994)

Vespucio Américo, geógrafo y navegante italiano. Nacido en Florencia en 1454, que se trasladó a España en 1490 e hizo, según parece, cuatro viajes al Nuevo Mundo. El primero fue en 1499 junto con Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa. El cosmógrafo alemán Waldseemiller leyó sus relatos de viaje y propuso dar al nuevo continente el nombre de América en honor a Vespucio por ser el primero en decir que era un nuevo mundo, denominación que aparece por primera vez en 1507. Fue nombrado Piloto Mayor del Reino en 1508. Muere en Sevilla en 1512.

He adoptado el nombre de batalla de "Américo" en un humilde acto de resaltar el recuerdo del navegante Américo Vespucio, quien recorriera el mundo a bordo de pequeñas naves de madera, su vida marinera, sus victorias, su importancia histórica son un buen ejemplo de seguir y estudiar.

Sus actividades vinculadas al mar despiertan mi mayor afecto hacia él, por mostrarnos la aventura, los descubrimientos de nuevas tierras, el afán científico, la lucha contra lo grande, el atrevimiento donde existiera una buena pelea, la tenacidad, el don de mando frente a tempestades y la paciencia.

Considero que mi vida a la fecha y la que aspiro para el futuro tiene la pretenciosa similitud con lo que nos ha mostrado Américo.

Nací en las orillas del mar en nuestro puerto de Valparaíso que fue descubierto por la nave Santiaguillo.

Mi niñez transcurrió frente al Océano Pacífico, con el espectáculo de las naves en la bahía, sus sirenas, los marineros, los zarpes y recaladas.

Hijo de padre Contador Auditor de una Empresa Naviera Chilena, tuve acceso directo desde temprana edad (para que así pudiera descansar un poco mi madre de mi presencia) a las zonas portuarias, sus grúas, rieles, bodegas, faenas de estiba, carga y descarga tanto desde el malecón como desde el buque. A la edad de 5 años, con recuerdos vagos, viajé con mis padres en el buque El Teno de 3.500 ton de carga y capacidad de 20 pasajeros en un recorrido entre Lota y Tocopilla.

Mis estudios primarios y secundarios los realicé en el Colegio de Los Sagrados Corazones de Valparaíso, cuna de grandes figuras nacionales y de gran contacto con la Escuela Naval Arturo Prat forjadora de los Hombres de Mar de Chile.

Nuevamente a los 11 años estuve embarcado, esta vez en el buque El Álamo de 8.000 ton. de desplazamiento.

El viaje tuvo un recorrido desde Valparaíso a Coquimbo, a Lota, a Puerto Montt, a Castro, a *Melinka* en el archipiélago de Chonos y retorno a Valparaíso, lo que transcurrió durante un mes.

A esa edad y acompañado de otros jóvenes hijos de otros jefes de la misma empresa naviera, puede decirse que ese viaje marcó un importante hito en mi vida; Todo ese tiempo en un niño fue un largo mes y con la libertad que nos otorgaba la calidad de tripulante especial, tuvimos todo el barco a nuestra disposición.

A través de los juegos de grupo, que incluían el de las escondidas y a la inquieta sed de descubrimientos y novedades, tomamos conocimiento del barco al disponer de innumerables pasadizos, puertas, rincones, camarotes, paños, bodegas de carga, cocinas, comedores, salas de radio, gabinete de pilotos, ingenieros, sala de máquinas, sala de calderas, túnel del eje de la hélice de empuje del barco, puente y castillo del capitán.

Años más tarde, ya mayor, realicé otros viajes de menor duración por el litoral a la zona del carbón, como pasajero del buque Algarrobo de 4.000 ton de desplazamiento.

Estos viajes me ensamblaron con el mar,

Experimenté las delicias de navegar sobre sus aguas, la suavidad y descanso del mar calmo y el atrevimiento, esfuerzo y coraje de las horas con marejadas. Las sensaciones de mareos, el caminar en un piso que no está donde se supone, los espacios reducidos donde se aprovecha hasta el último rincón, el golpearse la cabeza con los marcos de las puertas, mesas provistas de borde para evitar el deslizamiento de los platos hasta el piso, total una nueva forma de vida en perpetuo y rápido movimiento del entorno.

Conocí el lento movimiento de las maniobras que requiere de horas previas al zarpe para calentar calderas y levantar presión para tener suficiente fuerza en sus motores. Me enseñó que no es permitido improvisar en los temas de fondo ni actuar alocadamente en las decisiones.

Capté la inercia del barco por su gran masa de fierro y carga que hace casi imperceptible el momento en que el buque ha adquirido su velocidad crucero. Me di cuenta que cada cosa requiere su tiempo, y que la constancia del motor en su girar de la hélice, sin que necesariamente tuviera que ser muy poderoso, lograba sus frutos.

En mis largas conversaciones con los Pilotos frente a su mesa de trabajo llena de cartas marítimas, reglas paralelas, lápiz de mina, y también goma de borrar, aprendí por lo mismo ya dicho, que se estudia con bastante anticipación el viraje y el trazado de rumbo respectivo, lo que forma una escuela de vida programada y

organizada.

El barco tiene su curso, el Capitán puede modificarlo para un mejor rumbo, pero si ordena hacerlo en forma más rápida o más cerrada que lo debido pone en peligro de volcamiento a su embarcación. El poder que ocasionalmente una persona logra adquirir no lo autoriza a ordenar arbitrariedades, sino que está sujeto a las leyes físicas y sociales, so pena que se le vuelque su nave.

La tripulación me enseñó las alegrías que produce un contacto humano cerrado, obligado a alternar en poco espacio, debe que someterse a ciertas leyes de sana convivencia que le permita tener una salud mental. No está permitido odiosidades que pongan en peligro el accionar de la embarcación, pues el fracaso de la flotabilidad de la nave es la pérdida de su propia vida. Más que en ninguna otra parte se ve claramente el valor de la acción del conjunto en desmedro de su propio interés.

Los mecánicos e ingenieros me mostraron su desprendimiento del ego al trabajar en las entrañas del buque sin figuración ostentosa. Son la fuerza vital que mueve el buque y que entrega energía hasta la misma cocina y a cada motor de ventilador. Su grandeza no se mide por la altura de la cubierta que los acoge, sino por su eficiencia y rendimiento. Hay hombres que requieren de la vanidad de los altos cargos e insignias para lograr su felicidad y luchan desesperadamente y a veces con malas artes para lograrlo, pero debemos aprender de aquellos que cumplen con su deber en forma anónima sin ostentación.

Sin lugar a dudas que el mar, siempre en mi entorno, el buque en mis cortas estadías en sus cubiertas y la relación con empresas navieras, despertaron en mí la vocación de la ingeniería en sus múltiples acápites.

Sin duda también el ejemplo de los hombres sacrificados por los entonces calurosos ambientes de la sala de máquinas que recibían el inaguantable calor de las calderas a carbón, me empujaron a la Universidad en vez del lógico camino de la Escuela Naval.

La carrera de Ingeniería Civil en la Universidad de Chile en Santiago, transcurrió normalmente y las distintas especialidades Civil-industrial, Civil-eléctrica, Civil de minas y Civil Civil me abrazaron con su riqueza de aventuras del saber y me invitaron a pertenecerles. De esa gran frontera de conocimientos por descubrir primó mi más profundo cariño oculto y mi interés se dirigió al campo Civil con mención en Hidráulica.

Titulado, mi carrera profesional se inició en el Ministerio de Obras Públicas en el campo de la hidráulica fluvial, la hidrología, control de daños por crecidas de ríos y lagos y su relación con sus desembocaduras en el mar.

Trece años más tarde, como independiente, construí obras bajo contrato entre las que vale indicar al respecto la construcción del puerto pesquero artesanal de Arica y el de Antofagasta.

Se obtiene experiencia en escolleras con grandes rocas, con tetrápodos, con tablestacas de acero como elementos de protección contra la acción del agua.

En el año 1966, con motivo de la emergencia de la ciudad de Puerto Aysén, después de cooperar profesionalmente, fui gentilmente invitado por el Almirante de entonces a regresar a Puerto Montt en el Acorazado Capitán Prat junto a dos de mis compañeros. El viaje se inició en Puerto Chacabuco con zarpe en el atardecer y se llegó de madrugada a destino; durante ese tiempo se alternó con la oficialidad en los comedores durante la

cena y posteriormente fuimos invitados a una charla informal con el alto mando de la nave en su castillo. La experiencia fue inolvidable.

En la medida que los medios económicos lo permitieron y que las vacaciones se convirtieron en campamentos en distintas orillas de lagos, se adquirió un bote, luego un motor, posteriormente un velero sunfish; se nos unió otros afectos al mismo tema que compraron sus propias embarcaciones y formamos un grupo que disfrutaba del aire libre y la navegación.

En el año 1993 nos embarcamos con mi cautiva Florencia en el transbordador que recorrió los canales de Chiloé y llegamos a beber con el hielo centenario del ventisquero San Rafael.

Incorporados a la Escuela Náutica Anselmo Hammer para obtener nuestra licencia de patrón de Yate y Lancha de Bahía descubrimos La Hermandad de la Costa, un lugar donde encontrar personas afines y que mantiene durante el año el espíritu del mar.

Las clases impartidas nos entusiasmaron en crecer y adquirimos la nave Florencia, un yate Rochelle de 22 pies costero, cuyo bautizo honra el nombre de mi cautiva y casualmente el lugar de nacimiento de Américo.

Deseo seguir creciendo, aspirar a la Licencia de Costero y quizás algún día el de Alta Mar, deseo ser aceptado en un grupo mayor que siente al mar como fuente de vida, deseo cooperar en la medida de mis medios en la propagación del Octálogo como regla de convivencia, la que desde ya he hecho mía .

Por otra parte es mi intención, que Américo, se transforme en mi persona en uno de los más crueles, sucios y dañinos piratas que actúan sin más ley que la de su capitán, será mi tarea de sacar a luz sus más bajos instintos de un facineroso para así ponerme a la par del resto de la tripulación de tan importante e impresionante Nao Santiago de Chile.

A la cuadra de Santiago de Chile, bajo las órdenes del Pirata El Olonez.

A la pregunta típica ¿Por qué crees tener méritos para ingresar a la HHCC? Digo:

Porque quieran o no capitán, sin saberlo he pertenecido desde siempre a esta Cofradía, la que en forma muy seria ama al mar y además gusta de jugar.

He sido un gran bichicuma sin título durante mi niñez y un buen muchacho durante mi juventud; sigo siendo hombre con alma de niño y responsable en mi acontecer.

Porque nací en la orilla del puerto descubierto por El Santiaguillo, me crié entre pitazos, marinos y pescadores de malecones, navegué desde los 5 años, conocí el mar y sus alrededores.

Gente de mar formó mi voluntad y destino, descubrí la existencia de oficiales capitanes, pilotos e ingenieros, tripulantes de cubierta, de máquinas, camareros y cocineros, y elegí una carrera que sin estar embarcado en un galeón estaba ligada a todos esos marineros.

Porque capitán, con ellos descubrí que hay que recibir con orgullo los honores, saber mandar cuando corresponde y también desempeñarse en la sala de calderas responsable del andar del buque sin que nadie lo

note.

Saber divertirse, gozar de la vida que es muy corta, saber encontrar hermanos de una misma idea, que te den tranquilidad fraterna, que te permitan descansar sin temor a un arma vil y traicionera.

Porque finalmente capitán, creo que pertenezco a esta Cofradía, creo en su Octálogo, en su existencia, y que si ella no estuviera ya creada, habría peleado por organizarla.

Américo