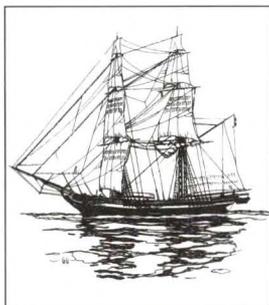




## NAVEGACION DEPORTIVA E INDUMENTARIA MARITIMA

Omar R. Ortiz-Troncoso, Ph.D \*



### Introducción.

A la hora actual la vestimenta formal de los hombres de mar sobrevive a través de las marinas de guerra. En las marinas civiles el atavío particular a esta actividad ha ido

desapareciendo paulatinamente con excepción de las grandes naves de pasajeros porque, al igual que en una aerolínea, el uniforme identifica al personal y en caso de emergencia esto puede ser vital.<sup>1</sup>

Cabe señalar que esta vestimenta no es producto de la imaginación de un diseñador de modas, sino que está directamente basada en la indumentaria marítima tradicional. No obstante, su actual uniformidad se debería en gran medida el patrón impuesto por la Marina británica a través de su prolongada e internacional influencia, especialmente a lo largo del siglo pasado y parte del que estamos concluyendo.

Existe, por otra parte, la conocida hipótesis de que inicialmente en las marinas occidentales los galones asignados a un grado habrían guardado relación con una clase de nave. Así, un Capitán de Navío se distingue por cuatro indicativos del máximo de palos de un "navío de línea", para el que tenía capacidad de mando. Consecuentemente, un Capitán de Fragata lleva tres. Otros rangos se individualizan por número variable en concordancia con la paulatina ampliación del escalafón naval. Los oficiales de la marina civil, que comenzaron a portar uniforme tardíamente, concluyeron por asimilarse a igual o parecido sistema.

Llegamos así a nuestro tema central: el mundo de la navegación deportiva. El uniforme no parece desempeñar en él ninguna función, aunque revisando fotografías de regatas de comienzos de siglo en los EE.UU. y el Viejo Mundo podemos apreciar la orgullosa estampa de propietarios de yate, millonarios en aquel entonces, rodeados por tripulación uniformada. Esto estaba de acuerdo con el concepto existente antaño sobre vela recreativa en grandes naves en las

\* Miembro correspondiente de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, Capitán Deportivo de Alta Mar e integrante de los "U.S. Power Squadrons" (Oyster Bay Squadron, New York). Corresponsal en Europa de Revista de Marina. Preclaro Colaborador, desde 1992

1. En Chile el Artículo 104 del Reglamento de Uniformes para Oficiales de la Marina Mercante Nacional y de Naves Especiales (1978) especifica en qué situaciones su uso es obligatorio: durante permanencia a bordo en actividades del servicio; en actividades del servicio que debe cumplir, ante las autoridades, el oficial embarcado; en ceremonias oficiales; para rendir exámenes de promoción; para asistir a cursos o comisiones similares en escuelas de la Armada..

cuales se requería la participación de personal remunerado, incluyendo un Capitán profesional o "Sailing Master". Opulentos banqueros e industriales mantuvieron yates de eslora superior a 50 m. (a vela y/o vapor) tripulados hasta por medio centenar de personas, entre las cuales un subido porcentaje destinado a la atención de invitados durante los cruceros.

Hace dos décadas tuve mi primer atisbo sobre esta faceta poco conocida de la náutica a través del libro "El Capitán de Yate", por el blandrista gallego Dr. Pastor Nieto Antúnez (La Coruña 1974). La obra incluye un novedoso capítulo dedicado a los uniformes de la marina recreativa española, con ilustraciones sobre su emblemática.<sup>2</sup>

En Sudamérica he podido recopilar antecedentes acerca de Venezuela, país que ha seguido de cerca a España en esta materia. Para esto me han sido de utilidad informaciones aportadas gentilmente por el Capitán Gastón Fortoul Henríquez durante conversaciones sostenidas en marzo de 1997 en la Marina Cumanagoto (Cumaná, Sucre) donde es Comodoro.

Otra experiencia proviene de recorrer el New York Yacht Club cuyo edificio de estilo francés *fin de siècle* con fachada cubierta de atributos náuticos se yergue en la calle 44, en pleno centro de Manhattan. Siendo el más antiguo y exclusivo de los EE.UU. su prestigio nacional e internacional es innegable. Entre sus paredes guarda una colección de unas 1.200 maquetas de yates, lo que la convierte en la mayor del mundo en su género. Además una galería de retratos de Comodoros, Vice-Comodoros y otros directivos que hicieran historia como los magnates John Pierpont Morgan, Cornelius y Harold Vanderbilt, etc. Todos aparecen ataviados con la sobria vestimenta náutica para la cual este club ha venido dictando la norma desde su fundación en 1844.<sup>3</sup>

En un plano menos formal existe hoy la tendencia a vestir las tripulaciones que participan en regatas con prendas semejantes en corte y color, generalmente portando un emblema o, como se ha hecho frecuente, el logo de una firma patrocinadora. Evidentemente, más que un uniforme se trata en este caso de una vestimenta que identifica e incentiva el espíritu de equipo.

La publicidad comercial, por su parte, trata de convencer al deportista de la absoluta necesidad de contar con determinados elementos, los que a veces aparecen como más frívolos que prácticos. No obstante, es también cierto que cada tipo de navegación y clima plantea sus exigencias debiendo predominar la idea de seguridad. El calzado con suela antideslizante, los chalecos salvavidas, los arneses de seguridad, etc. no son un lujo superfluo sino una necesidad a cubrir. En términos generales, hay que tener presente que frente al costo de este equipamiento lo que hay que evitar es la exageración. No es raro ver yatistas aparentemente preparados para una regata transoceánica, cuando en verdad están disfrutando de un tranquilo fin de semana en el mar.

Sobre el mismo tema, hay que destacar algunos países donde quienes practican la navegación recreativa están oficialmente autorizados a portar indumentaria reglamentada de acuerdo a jerarquías bien definidas. Esto no tiene otro propósito que el de contribuir a la conservación de la vestimentaria clásica y, especialmente, el establecer un nexo con el medio marítimo.<sup>4</sup>

En el caso específico de Chile, el habitual ingreso a la Reserva de quienes poseen licencia para la práctica de deportes náuticos haría innecesario legislar al respecto, ya que el uniforme naval basta para indicar una vinculación estable con la actividad náutica nacional. No obstante se trata de una mate-

2 Se alude allí a una orden ministerial datando de 1965, sujeta posteriormente a varias modificaciones.

3 Agradezco la cooperación del Sr. Joseph A. Jackson, Bibliotecario del New York Yacht Club.

4 En Valparaíso la Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos ha establecido ciertas normas vestimentarias para actuaciones de la agrupación, incluyendo chaqueta y gorra con distintivos, siguiendo la pauta de sus congéneres europeos.

5 El contenido de este artículo está incluido como apéndice en un libro que el autor editará próximamente.

ria a analizar aunque sea en términos teóricos y sin ser un llamado a reproducir con urgencia lo hecho en otros países.<sup>5</sup>

### España.

Como ya lo indicáramos, en España existen uniformes de uso potestativo para poseedores de licencias deportivas encontrándose entre su reciente reglamentación la contenida en la Orden del 18 de noviembre de 1982 del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones bajo el título "Reglamentación del uso de uniforme por el personal titulado para el manejo de las embarcaciones de recreo".

La citada Orden se refería específicamente a las seis licencias existentes en 1982 las que en orden descendente de atribuciones eran las siguientes:

- Capitán de Yate.
- Patrón de Yate.
- Patrón de embarcaciones deportivas del litoral.
- Patrón de embarcaciones a motor de primera clase.
- Patrón de embarcaciones a motor de segunda clase.
- Patrón de embarcaciones a vela.

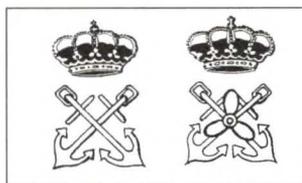
De acuerdo con lo expresado por el Comandante José de Simón Quintana en su obra "Patrones de Yate" (Cádiz 1994) este escalafón de licencias ha sido condensado posteriormente en cuatro niveles por Orden del 31 de enero de 1990:

- Capitán de Yate.
- Patrón de Yate de altura.
- Patrón de Yate.
- Patrón de embarcaciones de recreo.

Una nueva modificación puesta en práctica a partir de enero de 1998 ha establecido estas categorías:

- Capitán de Yate.
- Patrón de Yate.
- Patrón de embarcaciones de recreo.
- Patrón de navegación básica.

No obstante no se ha vuelto a legislar



*Distintivos españoles de velerismo motonáutica.*

acerca de los correspondientes uniformes, presumiéndose que la antigua reglamentación terminará por ajustarse a las nuevas licencias.

Además, quienes poseían ya diploma y vestuario reglamentario siguen conservándolos. Por esta razón nos limitamos a entregar una síntesis de las disposiciones que han quedado sobre esta materia.

### Uniformes.

1) De diario, en invierno: azul marino con chaqueta cruzada, con dos filas de tres botones negros o dorados con la insignia del club o con dos anclas cruzadas y sobre ellas una corona real. Este modelo de chaqueta es común a las instituciones marítimas españolas. Camisa blanca, corbata y zapatos negros. Los galones que correspondan aplicados "de costura a costura" (es decir sólo por el lado exterior) y a 80 mm. del borde de la bocamanga.<sup>6</sup>

2) De diario, en verano: uniforme blanco completo, incluyendo accesorios, con cuello cerrado y siguiendo el modelo de la Armada y Marina Mercante, con los botones ya indicados. Hombreras (palas) con los distintivos que son descritos más adelante. Como alternativa, camisa blanca de manga corta con dos bolsillos cerrados y hombreras.

3) De gala, en invierno: chaquetilla corta (*dinner dress*) azul marino con botones del modelo ya indicado; pantalón y chaleco o faja (*cummerbund*) del mismo color. Camisa blanca, corbata de lazo y zapatos negros. Galones en las bocamangas.

4) De gala, en verano: chaquetilla blanca de igual botonadura que la de invierno. Pantalón azul marino y accesorios iguales que en el caso anterior. Hombreras con distintivos.

6 Originalmente se usaron galoncillos de sólo 30 mm. de longitud, como los que actualmente llevan los yatistas venezolanos.



Escudo de gorra y pala de Capitán de Yate español.

### Distintivos.

1) Capitán de Yate: tres galones dorados de 5 mm.; 5 mm. por encima de ellos van colocadas dos anclas cruzadas (de 30 mm.) bordadas con hilo dorado y sobre éstas una corona real sobre fondo rojo (de 25 mm.).

2) Patrón de Yate: dos galones dorados de 5 mm. e igual decoración anexa.

3) Patrón de Embarcaciones Deportivas del Litoral: un galón dorado de 7 mm. e igual decoración anexa.

4) Patrón de Embarcaciones Deportivas a Motor de primera clase: dos galones plateados de 5 mm. y decoración anexa siempre de igual diseño, pero plateada. A las anclas se sobrepone una hélice plateada de tres palas de 12 mm. de radio.

5) Patrón de Embarcaciones Deportivas a Motor de segunda clase: un galón plateado de 5 mm. y la misma decoración que en el caso precedente, incluyendo la hélice sobre las anclas.

6) Patrón de Embarcaciones Deportivas a Vela: un galón plateado e igual decoración anexa, pero sin la hélice que individualiza la motonáutica.

### Gorra.

La gorra es blanca con visera negra y botones de retención del barbiquejo dorados, con las siguientes diferencias según titulación:

1) Capitán de Yate: escudo dorado formado por dos anclas cruzadas y sobre éstas la corona real sobre fondo rojo, el conjunto rodeado por palmas. Barbiquejo dorado. En la visera, a 10 mm. del borde y de extremo



Pala de Yate con Licencia de Venezuela.

a extremo, un cordoncillo dorado de 5 mm. de ancho (éste reemplaza en cierta forma los laureles que suele portar la visera de un capitán).

2) Patrón de Yate y Patrón de Embarcaciones Deportivas del Litoral: distintivo dorado formado por dos anclas cruzadas y sobre éstas la corona real (sin palmas). Barbiquejo dorado.

3) Patrón de Embarcaciones Deportivas a Motor, primera y segunda clase: distintivo plateado formado por dos anclas cruzadas y sobre éstas la corona real; sobrepuesta a las anclas una hélice de tres palas. Barbiquejo negro.

4) Patrón de Embarcaciones Deportivas a Vela: distintivo plateado formado por dos anclas cruzadas y sobre éstas la corona real. Barbiquejo negro.

Obviamente estos uniformes son portados sólo en ocasiones de particular relieve, como es el caso de manifestaciones sociales efectuadas por los clubes náuticos. Precisamente son estas instituciones las que han mantenido en los Estados Unidos una tradición parecida, como se verá en páginas siguientes.

### Venezuela.

En este país la Dirección General Sectorial de Transporte y Tránsito Marítimo, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ha legislado en forma parecida al caso de España. Un detalle interesante es que también es descrito el uniforme para damas. A continuación se incluye una síntesis sobre este vestuario cuyo propósito según la citada resolución es "caracterizar y distinguir a los Marineros Deportivos".<sup>7</sup>

7 Uniformes de Marina Deportiva, Resolución N° 1286 del 10 de diciembre de 1981, Gaceta Oficial N° 32376 del 16 de diciembre de 1981.

### Uniforme.

1) Gala: azul marino, cruzado con seis botones dorados; al lado izquierdo del pecho un bolsillo con el emblema de la Marina Deportiva Nacional (es decir dos anclas cruzadas de 7 cm.); en los costados, dos bolsillos sin tapas y de doble tamaño del antes citado. Camisa blanca; corbata, cinturón, zapatos y calcetines negros. En el caso del uniforme femenino, el contorno inferior de la falda deberá cubrir la rodilla, la blusa es blanca con cuello alto cerrado en redondo y mangas largas. Medias de color gris humo y zapatos negros, cerrados, con tacón de 4 cm. y punta redonda.

2) Blanco: dril blanco, cruzado con seis botones dorados; al lado izquierdo del pecho un bolsillo con el emblema de la Marina Deportiva Nacional; en los costados, dos bolsillos sin tapas y de doble tamaño del antes citado. Camisa, cinturón, zapatos y calcetines blancos; corbata negra. Para las damas, falda blanca y blusa del mismo color con cuello alto cerrado en redondo y mangas largas; zapatos blancos.

3) Diario: chaqueta de dril blanco con bolsillos, mangas largas; cintura, puños y cuello elástico. En el lado izquierdo del pecho el emblema de la Marina Deportiva Nacional sobre el color de la respectiva asociación (escudo de 13 x 10 cm.) Camisa blanca, mangas cortas, cuello abierto; a ambos lados del pecho bolsillos cuadrados con tapa abotonada. Hombreras (palas) desmontables con distintivos de grado. Cinturón blanco con hebilla metálica dorada; calcetines y zapatos blancos, con suela antideslizante. Uniforme femenino de diario semejante al masculino.

### Distintivos.

En las bocamangas, a 70 mm. del borde y centradas, dos anclas cruzadas de 35 mm. de longitud; 10 mm. debajo de ellas, galoncillos dorados de 5 mm. de ancho y 30

mm. de longitud. El número de galoncillos es a partir de tres para Capitán de Yate, disminuyendo proporcionalmente para Patrón Deportivo de Primera y de Segunda.<sup>8</sup>

### Gorra.

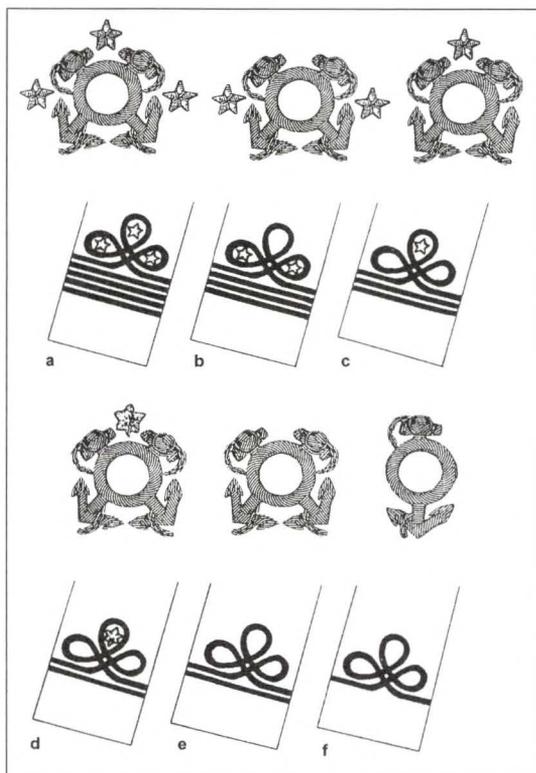
La gorra es blanca con visera y cinta negra; barbiquejo dorado de 10 mm. de ancho. Escudo bordado con hilo dorado sobre fondo negro, con palmas rodeando dos anclas cruzadas; sobre éstas, un círculo de 13 mm. (a manera de cocarda) con los colores del pabellón venezolano en franjas horizontales. La tenida femenina incluye gorra del tipo sombrero de ala estrecha, de color blanco, cinta negra y barbiquejo dorado de 10 mm. de ancho; escudo igual al descrito para la gorra masculina.

El reglamento advierte que "todo marino deportivo, cuando use uniforme, deberá portar una credencial especial donde conste debidamente las circunstancias que le dan derecho a portar la misma y los determinados distintivos. Estas credenciales serán expedidas por la Dirección de Navegación a solicitud de los interesados y podrán ser suspendidas a juicio del Ministerio de Transporte y Comunicaciones".

### Estados Unidos.

Los socios de los clubes náuticos suelen portar la indumentaria descrita a continuación, la que no es un uniforme en el sentido estricto del término pero que incluye emblemas permitiendo identificar con certeza la función de quien los lleva. Como la cantidad de yatistas es allí importante, no es raro encontrar en puertos y marinas a personas ataviadas de blazer cruzado de paño azul marino con dos filas de tres botones negros marcados con ancla y galones también negros, destacándose estos últimos sólo por una textura diferente al paño de la chaqueta. Camisa blanca y corbata negra o con diseño y tonalidad propios del club.

<sup>8</sup> En el contexto deportivo venezolano, al escribir el nombre se suele anteponer a él las iniciales de la titulación que se posee. Por ejemplo "CY" para Capitán de Yate y "PD1" para Patrón Deportivo de Primera.



Escudos de gorra (bordados en dorado), galones (negros sobre fondo azul marino) y distintivos de miembros de un club de yates de los Estados Unidos:

- a. Commodore (un Past Commodore lleva estrellas plateadas o conserva sólo los galones de su pasada función)
- b. Vice Commodore
- c. Rears Commodore
- d. Staff Officer (este ejemplo porta el distintivo de Secretario del Club)
- e. Socio propietario de embarcación.
- f. Socio sin embarcación.

El pantalón es habitualmente gris o blanco aunque puede ser de otro tinte, acorde con los colores de la institución. Por ejemplo, el Comité de la Copa de América del New York Yacht Club viste pantalón rojo, lo que en combinación con el azul de la chaqueta reproducen los colores de su gallardete.<sup>9</sup>

Los galones negros son de 10 mm. de ancho, el superior dando tres vueltas para for-

mar un diseño en trébol. Existen las siguientes categorías:

**Commodore:** galón superior con vueltas más cuatro galones rectos. Tres estrellas bordadas con hilo dorado colocadas al interior de las vueltas del galón superior.

**Past Commodore:** igual al caso anterior, pero con las estrellas bordadas con hilo plateado. En algunos clubes los socios de esta categoría conservan sólo el número de galones del pasado cargo, pero sin estrellas.

**Vice Commodore:** galón superior más tres galones rectos. Dos estrellas doradas puestas en las vueltas laterales del galón superior.

**Rear Commodore:** galón superior más dos galones rectos y una estrella dorada en la vuelta central del galón superior.

**Staff Officer:** galón superior con vueltas más un galón recto. En el interior de la vuelta central y bordado en hilo dorado lleva el distintivo de su función (de unos 20 mm.), que puede ser como se indica a continuación:

- Capitán de la flota del club, ancla horizontal.
- Oficial del Comité de Regatas, ancla vertical.
- Secretario, hoja de arce.
- Tesorero, bellota.
- Encargado de medidas, barra.
- Cirujano, cruz roja fileteada con hilo dorado.
- Capellán, según religión, cruz o tablas de la ley.
- Socio propietario de embarcación: galón superior con vueltas más un galón recto.
- Socio sin embarcación propia: sólo el galón con vueltas.

Los distintivos señalados (estrellas, anclas, etc.) van colocados también sobre el escudo de la gorra, el que está formado por dos anclas cruzadas, bordadas con hilo dorado, dejando al centro un círculo.

9. Buscando mejor protección contra el sol este comité acostumbra abandonar la tradicional gorra con visera para reemplazarla por sombrero de pita con cinta azul y rojo.

Excepcionalmente, en algunos clubes los miembros que no son propietarios de embarcación portan sólo un ancla vertical y el círculo.

El círculo está destinado a recibir un disco metálico que lleva impreso en color el gallardete de la institución, aunque puede ocurrir que éste sea bordado directamente sobre las anclas cruzadas. Este escudo de gorra es tal vez el de uso más difundido entre los deportistas náuticos de todo el mundo. El barbiquejo de la gorra es de cordón trenzado negro; la funda puede ser azul, blanca o khaki según el clima o la actividad que se está efectuando. En general, la funda de una gorra de yatista es de menor diámetro que lo habitual en gorras navales y muestra una apariencia más flexible.

Existen asimismo insignias de rango que, a manera de broches metálicos, son portadas por los oficiales de los clubes en el cuello de la camisa (blanca o khaki) de la tenida de verano.

#### **Rango vs. función.**

Es importante recalcar que los casos citados, es decir España, Venezuela y los Estados Unidos, ejemplifican puntos de vista diferentes en cuanto a reglamentación vestimentaria. En los dos primeros el uniforme va unido a un "rango" (Capitán, Patrón) confirmado por licencia obtenida mediante aprobación de exámenes frente a la autoridad marítima. En el caso de los EE.UU. es el "cargo" dentro de un club lo que define número de galones y características de los distintivos. Esto concuerda con la idea general en la marina civil de este país, donde los distintivos identifican más la función que el diploma.<sup>10</sup>

#### **"Sailing Master".**

Hay, por otra parte, un cierto consenso en los EE.UU. en relación a que un uniforme de yatista no debe presentar ningún elemento dorado con la sola excepción del escudo de la gorra y los pequeños distintivos que en las mangas especifican la función de quien lo porta. De allí que los galones, aún en las asociaciones de mayor renombre, sean dis-

cretamente negros. Los dorados están reservados para el personal necesario en "megayates", destacando al marino que poseyendo título profesional presta servicios en una nave que no es estrictamente comercial, sino esencialmente destinada al esparcimiento del propietario y su círculo de amistades, pudiendo asumir por períodos el carácter de nave de turismo mediante alquiler o "charter".

El "Yearbook" del New York Yacht Club ha publicado periódicamente indicaciones sobre las características que debe tener la tenida de trabajo del personal profesional embarcado en yates, tratándose obviamente de naves de tamaño suficientemente importante como para requerir de Capitán o Patrón con título y personal de cubierta y máquinas igualmente calificado. Sin ánimo de reproducirla in extenso, entregamos una síntesis que puede dar una visión general de aquella reglamentación que llama la atención por su sobriedad, particularmente en el caso de la más antigua:

Gorra con funda azul o blanca; visera de charol y barbiquejo igualmente negro. Como emblema debe presentar para los Oficiales de cubierta, bordado con hilo dorado sobre fondo azul oscuro, un círculo de 35 mm. de diámetro rodeando dos anclas cruzadas de 25 mm. Para los Oficiales de máquinas, bordado con hilo rojo sobre fondo azul oscuro, un círculo de 35 mm. de diámetro rodeando una hélice de 25 mm. con tres palas.

Conviene especificar que en los últimos años se ha venido haciendo común que el círculo sea reemplazado por palmas, como se ve en otros escudos de gorra. Las dos anclas a que se refieren estas disposiciones no están "encepadas", como es lo habitual en anclas decorativas, sino libres y mostrando el arganeo. Por otra parte, en el caso de los ingenieros el diseño tradicionalmente bordado en rojo es ahora usualmente bordado con hilo dorado al igual que el del personal de cubierta.

El uniforme es de color azul marino, de corte cruzado y botones dorados con ancla en relieve (seis es hoy lo habitual); corbata negra. En cuanto a la decoración en las

10 En la práctica se acepta que el "Skipper" se haga identificar llevando cuatro galones, independientemente de limitaciones de tonelaje u otras especificadas en su título profesional de "Master" u "Operator".

bocamangas, actualmente lo admitido es lo siguiente tanto en grandes yates a vela como a motor:



Emblema para gorra con descripción de rango. Habiendo sido comunes en la marina mercante norteamericana, especialmente de cabotaje, han sido conservados con cierta nostalgia por la marina Recreativa.

**C a p i t á n (Sailing Master):** cuatro galones dorados de 6,5 mm. de ancho (un cuarto de pulgada dice el reglamento), colocados a partir de 50 mm. del borde de la manga y separados por espacios equivalentes a su ancho. Originalmente el personal de cubierta no portaba ningún distintivo sobre los galones, pero

actualmente es frecuente ver que se lleva un ancla dorada de 25 mm. Fue costumbre que en yates de menos eslora el Sailing Master no portara galones rectos sino, sobre la manga derecha entre hombro y codo y bordados en hilo plateado, cuatro "chevrones" de Sargento (barras haciendo ángulo de 115°) con punta hacia abajo y sobre ellos dos anclas cruzadas de 30 mm. El número de "chevrones" disminuía proporcionalmente en el escalafón.

**Pilotos Primero, Segundo y Tercero:** tres, dos y un galón respectivamente, colocados de la misma manera que en el caso anterior.

**Ingeniero Jefe:** tres galones rojos de 6,5 mm. de ancho, colocados a partir de 5 cm. del borde de la manga y separados por espacios equivalentes a su ancho. Al igual que en el caso de los Pilotos, fue común que los oficiales de máquinas portaran "chevrones" en vez de galones, pero rojos y sobre ellos una hélice de tres palas de 30 mm.

**Ingenieros Segundo y Tercero:** dos y un galón (rojos) respectivamente, colocados de igual manera que en el caso anterior. Existe ahora la tendencia a reemplazar los galones rojos por dorados, reconociéndose al personal

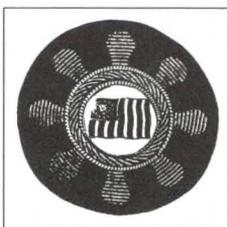
de máquinas por portar sobre ellos una hélice de tres palas.

**Mayordomo (Steward):** el personal destinado a la atención de huéspedes lleva igualmente uniforme azul (o blanco en verano), pero botones y galones son plateados.

**Tripulantes de cubierta y máquinas:** según la reglamentación del club de yates neoyorquino, este personal puede vestir una tenida constituida en lo fundamental por camisa y pantalón de franela azul o lino blanco (según la estación del año o la región), gorra sin visera, pañuelo negro al cuello y nombre del yate bordado o estampado sobre el pecho de la camisa y/o sobre una cinta rodeando la gorra. Los distintivos, de un largo o diámetro de unos 50 mm., van bordados sobre la manga derecha entre el hombro y el codo siendo los principales los anotados a continuación:

- Contramaestre, una rueda de gobierno.
- Patrón de bote, dos remos cruzados.
- Gaviero y otros tripulantes de cubierta, un águila con alas desplegadas.
- Carpintero, dos hachas cruzadas.
- Personal auxiliar de máquinas, una hélice de tres palas.

### Organizaciones de voluntarios.



Emblema de gorra de los "U.S. Power Squadrons".

Además de clubes y asociaciones, los EE.UU. cuentan con otras instituciones que contribuyen a difundir y vigilar las actividades náuticas recreativas. Entre las más sobresalientes se encuentran los "U.S. Power Squadrons" que, junto con patro-

cinar regatas, se preocupan de organizar cursos que eleven el nivel de conocimientos y seguridad en estos deportes. Durante el desarrollo de sus actividades los miembros llevan vestimenta reglamentaria (azul o blanca) que mediante distintivos y galones distingue dos clases de jerarquías: 1) grados accesibles a través de exámenes teóricos y prácticos; 2) cargos electivos a nivel de

escuadrón, distrito y comando nacional.

Su origen se remonta a 1912 cuando se constituyó el "Power Squadron of the Boston Yacht Club", dedicado exclusivamente a la motonáutica que surgía como nueva forma de esparcimiento frente a la vela tradicional. Luego fueron fundados escuadrones similares en diversas localidades costeras del país. Durante las dos guerras mundiales los "Power Squadrons" entrenaron miles de voluntarios del servicio naval. Hoy la institución cuenta con 450 escuadrones distribuidos en el territorio continental de los EE.UU., además de Hawaii y Puerto Rico. Como vía de información y contacto es editada la publicación mensual "The Ensign". Canadá ha creado una institución semejante: "The Canadian Power and Sail Squadrons" (en Quebec: "Escadrilles Canadiennes de Plaisance").

Existe asimismo desde 1939 la institución denominada "U.S. Coast Guard Auxiliary" constituida por voluntarios civiles, especialmente personas vinculadas a los deportes náuticos. Colabora en tareas de control y rescate con el Cuerpo de Guardacostas norteamericano, del cual porta el uniforme con modificación de insignias. Actualmente cuenta con unos 42.000 miembros distribuidos en unas 1.300 Flotillas que son las unidades básica de la organi-

zación, agrupadas geográficamente en Divisiones y éstas a su vez en Distritos. A su cabeza se encuentra un Comodoro Nacional. Venezuela posee los Grupos Auxiliares de Guardacostas, organización equivalente a la recién citada y con objetivos también semejantes.

### Su majestad el "Blazer".

Para concluir y habiéndonos referido al blazer, tenida ya clásica en el mundo deportivo, hay que indicar que su origen es probablemente marítimo y británico. En efecto, se dice que la chaqueta de paño azul con abotonadura dorada y acompañada de pantalón blanco fue una combinación puesta de moda por los oficiales del H.M.S. *Blazer* durante las festividades de la coronación de la reina Victoria en 1837.

Más tarde, habiendo tomado el nombre de aquel navío, el blazer cruzó el canal de la Mancha conquistando Europa y después los Estados Unidos, siendo adoptado por clubes de yates y universidades.<sup>11</sup>

Pero contrariamente a lo que pudiera creerse, no cualquier chaqueta azul merece este nombre. Los puristas son partidarios de que un blazer clásico debe ser confeccionado de paño de lana delgada y mientras más intenso su tinte azul cuanto mejor. El corte debe ser de preferencia cruzado llevando por lo menos tres botones por lado y cuatro en cada manga. Estos botones deben ser metálicos (dorados o plateados). Si llevan un emblema en relieve, entonces deben ser de forma convexa o semiesférica. En la parte posterior, si es cruzado, debe presentar aberturas laterales. A veces, como ornamento, suele agregarse a la altura del bolsillo superior el distintivo bordado de un club náutico u otra institución deportiva, cultural o profesional. Si después de esta descripción encuentra que su blazer no cumple los requisitos indispensables, no es necesario que se deshaga todavía de él, ¡pero es de esperar que el próximo sea mejor!



Emblemas bordados, para blazer y gorra, de la "Royal Yachting Association" de Gran Bretaña.

11 Muchos clubes de remo, o de otros deportes, han logrado no obstante continuar la tradición de la chaqueta con rayado vertical reproduciendo los colores del gallardete.