

DOS HISTORIAS DE LA VELA

Por

Ariel SANDOVAL Hernández

¿Quién se acuerda ya de los viejos buques, de esos de casco de madera o de fierro, de ingenuos mascarones y de palos aguzados que rascaban el vientre de los cielos? ¿Quién se preocupa, en esta época de alocada cibernética, de los veleros solemnes y lentos, de elegante y silente navegar?

¿Puede alguien vibrar en esta segunda medianía de la vigésima centuria, con los cantos de maniobra, entonados rítmicamente por las voces roncas de marineros exhaustos? ¿Puede, en fin, la actual generación sofisticada y baladí de tierra adentro evocar esa interminable longura de mar y cielo, de cielo y mar, en singladuras de bonanza y de tempestad, de calmas desesperantes y de suave aletear de alisios?

Eran, claro, otros tiempos.

Otros tiempos más rudos, otros buques más bellos. Eran también otros hombres, fundidos en carne y alma en el crisol de la espuma y el viento.

* * *

De los infolios polvorientos de la vieja Marina Mercante Nacional —la de los feos vapores y los hermosos veleros— retorna la historia curiosa de dos buques cuyos restos dialogan hoy en sordina con

las algas y los peces. Es esa "pequeña historia" que todas las naves, cual más, cual menos, acumulan en la estela de sus vagabundeos por meridianos y paralelos...

La ciudad de Temuco, absorta en su mediterraneidad agropecuaria y lluviosa, prestó su nombre, sin embargo, a una barca del tráfico mercante que en su tiempo dio mucho que hablar. En 1896 llegó a Valparaíso la fragata norteamericana "Independence", procedente de Port Townsend. Traía, con seguridad, un cargamento de las ricas maderas de las que aquel puerto de los Estados Unidos era fuerte exportador. Esta "Independence" —construida en Boston en 1871, de casco de madera y 904 ton. de registro— navegaba con un pasavante concedido por el cónsul chileno en El Callao, que no era sino un anticipo de su pronto ingreso a la matrícula nacional. A poco de llegar, la fragata fue inscrita en la Marina Mercante de Chile con el nombre de "Temuco", siendo su propietario el armador de Valparaíso don Marcos Peede (*).

El señor Peede seguía, así, la inveterada costumbre de los navieros naciona-

(*) Memoria de Marina, 1896.

les de comprar buques viejos a bajos precios. La "Temuco" contaba ya con 25 años de vida —de esa vida tan particularmente agitada de los veleros— y este era un plazo más que prudente para aconsejar el desguace o, cuando menos, el apontamiento de un barco de madera. Pero la "Temuco" fue destinada al servicio activo en el cabotaje, y durante 20 años más paseó su figura esbelta y cadenciosa por las costas de Chile.

En los primeros tiempos, cuando el peso de los años todavía no se dejaba sentir con intensidad sobre sus cuadernas gastadas, hizo algunos viajes al exterior, especialmente a los puertos madereros norteamericanos y a los centros carboníferos de Australia. En 1898 invirtió 80 días entre Newcastle (Nueva Gales del Sur) y Valparaíso, lo que distaba mucho de ser un record frente al promedio de 40 a 60 días empleado por los veleros entre Australia y Chile. Y en 1899 demoró 81 días entre Port Townsend y Valparaíso. Ni tan mal, ni tan bien.

La "Temuco" conservó su aparejo de fragata hasta 1900, año en que fue transformada en barca. Desde entonces, también el destino de su vida se vio limitado a la rutinaria navegación de cabotaje entre los puertos de Chiloé y los del norte del país; a la ida, cargada con la madera de ciprés necesaria para los durmientes de ferrocarril, para la construcción, para la industria; a la vuelta, en lastre y brincando sobre las olas como alegre delfín. Desde 1904 navegaba bajo la insignia de la familia Oelckers, los tradicionales armadores de veleros de Puerto Montt.

La existencia apacible de la barca se vio súbitamente interrumpida en 1916. La Primera Guerra Mundial, que rugía con sangre y muerte en los frentes europeos, arrojaba a estas costas del Pacífico la resaca del alza desmedida de los fletes, ocasionada por la escasez de buques y los riesgos bélicos que éstos debían afrontar. Buen negocio para los dueños de barcos, así fueran éstos simples cascarones navegando a remolque y entreguas.

La "Temuco", con cuarenta y cinco años a cuestas, no estaba para servir derrotas transoceánicas. Pero igual fue vendida en 1916 al armador de Valparaíso don Mauro Lacalle. Este la despachó a

mediados de ese año, ¡nada menos que a Burdeos!, con cargamento de salitre vía Canal de Panamá.

Era su capitán don Juan Antonio Mallea.

Ailá zarpó el viejo velero, rumbo al norte, cabeceando pesadamente en la mar gruesa, dando bordadas en los Doldrums, haciendo agua sin ningún pudor. . . Fuertes temporales se ensañaron con su casco mal calafateado y, mientras la mitad de la tripulación atendía la maniobra, la otra mitad debía manejar las bombas en un achicar constante y desesperado.

En esas condiciones, el puerto de destino era inalcanzable.

El 21 de noviembre de 1916 la "Temuco" entraba de arribada forzosa a La Habana, con las llagas abiertas de su fiera lucha con la mar. . .

En la capital cubana las cosas no fueron mejor. Las relaciones entre el capitán Mallea y sus hombres no eran óptimas, y éstos se negaron de partida a trabajar en la reparación de las averías. Los buenos oficios del cónsul chileno no dieron mayor resultado y muy pronto la tripulación comenzó a desertar, estimulada por el carácter alegre de los cubanos y, naturalmente, por la cálida hospitalidad de las hermosas habaneras. También desertaron los dos pilotos, y el primer oficial fue acusado de sustraer provisiones de a bordo en complicidad con tres marineros. Los cuatro fueron apresados, juzgados y condenados a dos meses de prisión.

¡Improba tarea la del señor Cónsul General en La Habana, que veía de esta forma interrumpida la languidez tropical de su labor oficial con esta turbamulta descontentadiza y amotinada!

Fue menester, al fin, desembarcar a todos los hombres, tanto a los que no habían aún desertado cuanto a los que, habiéndolo hecho, habían sido aprehendidos y devueltos a bordo. De acuerdo a la legislación cubana de inmigración, los chilenos fueron confinados en un recinto carcelario especial para extranjeros sin su permanencia regularizada. La tripulación había expresado formalmente su deseo de permanecer en Cuba. El señuelo eran los altos salarios que se pagaban en la isla y, también, el afán de evitar los riesgos de una travesía del Atlántico, en un buque viejo y con la amenaza de ser

torpedeados en cualquier instante por un submarino alemán. Si bien los protegía la bandera neutral de Chile —protección muy relativa, como ya se había visto en las acciones de guerra libradas en nuestras propias costas— el velero transportaba salitre, estimado como contrabando de guerra y suficiente pasaporte, en consecuencia, para un viaje sin escalas al fondo del mar.

Llegó el momento en que la "Temuco", reparada, estaba lista para zarpar.

Pero sólo el capitán Mallea permanecía a bordo.

No quedó otro camino a los armadores de la "Temuco", que reclutar otra tripulación, lo que hicieron por intermedio del cónsul chileno en Nueva York. Este envió a La Habana una dotación cosmopolita, en la que no figuraba ningún chileno. También contrató a otro capitán, el holandés Buntzen.

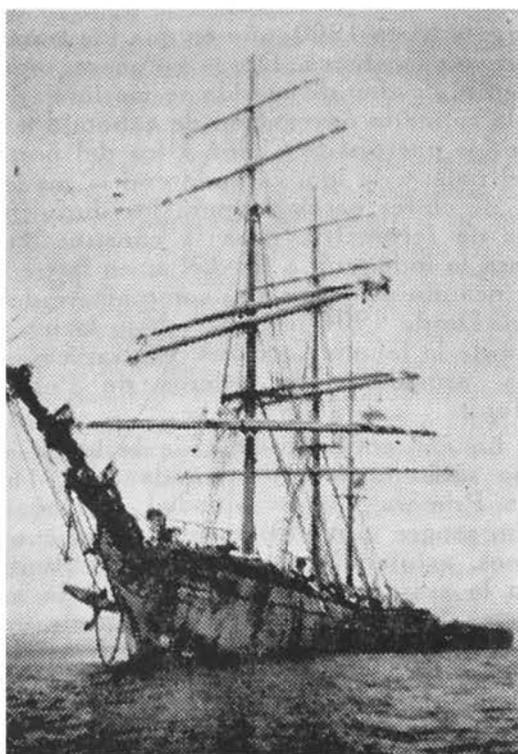
Nuevo conflicto. El Cónsul General en La Habana se negó a autorizar el zarpe de la barca, por infringir en estas condiciones la Ley de Navegación en lo relativo a la nacionalidad de la tripulación. Solución de emergencia: el buque fue vendido —venta ficticia, sin duda— a navieros estadounidenses. Epílogo de la accidentada permanencia en Cuba: la "Temuco" zarpó al fin el 31 de julio de 1917 con destino a Charleston, U.S.A. Enarbolaba el pabellón norteamericano y en la toldilla dirigía la maniobra el capitán Buntzen (*).

La pista de este historiado barco se pierde en los Estados Unidos. Al parecer el cambio de bandera, simple fórmula para salir del paso en La Habana, fue dejado sin efecto. Lo cierto es que el velero regresó a Chile y en 1920 fue nuevamente inscrito en la matrícula nacional, pero ahora bajo el nombre de "Independence" y en calidad de pontón al ancla en Valparaíso. Resulta curioso que en el ocaso de su vida haya vuelto a tomar el nombre con que llegara a Valparaíso veinticuatro años antes.

Según la Memoria de Marina de 1923, el pontón "Independence" se fue a pique durante el temporal que azotó el puerto el 8 de julio de dicho año. No hemos encontrado otras fuentes que corroboren o desmientan este aserto. Démoslo, pues, por bueno, y finemos en las profundidades de la bahía de Valparaíso el bitácora inquieto de la barca "Temuco".

* * *

El otro buque cuyo recuerdo se desgrana desde un ayer no muy lejano es la barca "Nelson". ¡La "Nelson"! Más de algún lobo de mar ha de quedar aún a quien este nombre traiga añoranzas de una juventud marinera vivida bajo los mástiles de esta nave... Más de algún costino con perdidos sueños de aventura habrá de recordar, quizá, haber visto desde el alto cantil de un farellón la blanca figura de la "Nelson" recortarse sobre el fondo infinito del horizonte...



En noviembre de 1906 fue inscrita en la matrícula nacional, por los hermanos Oelckers de Puerto Montt, la muy velera barca británica "Nelson", del porte de

(*) Archivo Nacional: Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores; Sección Consular; Correspondencia del Cónsul General de Chile en Cuba don Elías Errázuriz, 1917.

1.257 ton. de registro, construida en 1874, de casco de fierro, en los astilleros Duncan, de Port Glasgow. Soportaba, en consecuencia, treinta y dos años de aventurero deambular por las derrotas de los siete mares cuando agregó su nombre evocador a la hermandad tricolor y marinera de la Bandera de la Estrella.

La "Nelson", diseñada al más puro estilo clipper, con aparejo originario de fragata que luego fue cambiado al de barca, largos palos proyectados desafiantes hacia lo alto, casco esbelto y alargado y proa lanzada coronada en el tajamar por un hermoso mascarón, era ya un buque con muchas historias. De bien ganada fama de veloz, se contaba de ella que en cierta ocasión había conquistado la Cinta Azul por el cruce más rápido del Atlántico; también se decía que sus buenas cualidades marineras la habían hecho útil, más de una vez, en vergonzosas correrías esclavistas de nativos polinesicos o de negros africanos, en los últimos días de la trata clandestina. ¿Era verdad, o se tejían con la "Nelson" esos chismes de puerto que se expanden de boca en boca en tabernas y tugurios? Quedan vestigios, en todo caso, que permiten afirmar que esta barca no fue siempre un pacífico y venido a menos mercante. En el Museo Regional de Puerto Montt —uno de los pocos en Chile o, quizá, el único, que conserva recuerdos de la vieja marina mercante velera— se exhiben enmohecidos sables de abordaje y un cañón montado en su cureña, que pertenecieron a la "Nelson" y que hablan con elocuencia de un pasado de aventuras. También hay una antigua y voluminosa Biblia, que debió aliviar el alma de quizá cuántos desdichados que pasaron a mejor vida en su cubierta...

Pero todo esto era historia vieja cuando la barca llegó a Valparaíso el 20 de julio de 1906, con un prosaico cargamento de carbón de piedra, procedente de South Shields con 97 días de navegación.

No volvió a abandonar estas costas, y en noviembre se materializó el cambio de bandera.

Los mares del sur y las aguas más tibias del norte se alternaron, desde entonces, bajo la roda de la "Nelson". Supo también, especialmente en los años de la Primera Guerra Mundial, de largos via-

jes de ultramar a través del ancho Pacífico. En abril de 1917 llegó a Tacoma, puerto donde su capitán, don Agustín Sáez Quintanilla, falleció de una operación de úlceras. De allí zarpó a Chile, para volver a salir con rumbo a Sydney.

Fueron los últimos días de gloria para el buque de turbulento pasado...

En la década del 30 los tiempos se hacen tan difíciles que el clipper que ganara la Cinta Azul ve tronchados sus palos y, fondeado a cuatro anclas, se convierte en silencioso pontón.

Al desguace no hay sino un paso.

Pero, para fortuna de los buques viejos, la estupidez de los hombres no tiene límites. Y en 1939 Europa se sacude otra vez a impulsos de la metralla, y las naves son hundidas, y las rutas comerciales se tornan de nuevo difíciles y peligrosas.

Vuelven a subir los fletes, sube la demanda de todo casco capaz de flotar. La vieja rueda gira una vez más y atrapa en sus rayos a la "Nelson", y el antiguo negrero se salva, al menos por el momento, de terminar sus días como un montón de chatarra. Retorna a la mar, más ya no combando su lona al beso del surweste sino como simple chata a remolque en viajes de cabotaje.

El 11 de junio de 1944 navegaba a la grupa del "Ofqui" —remolcador de alta mar de don Germán Oelckers— por las aguas traicioneras del Chacao, con un cargamento de durmientes de ferrocarril a bordo, cuando tocó fondo en el Bajo Campana. La varadura hizo atravesarse y tumbarse al "Ofqui", que zozobró y arrastró consigo a dos hombres. La "Nelson", encallada y abandonada por su tripulación, quedó librada a su suerte.

¿Fueron los espíritus de sus antiguas dotaciones que volvieron, quizá, del infierno para marinarla y reflotarla en silencio? Lo cierto es que zafó con la pleamar y partió al garete, hacia el Este. Los asombrados fareros de Punta Corona la vieron pasar, y la vieron también retornar al Weste con la corriente vaciante. La "Nelson" alcanzó la mar libre y con la marea siguiente volvió a enfilar hacia la isla, no embocando esta vez el Canal y varando de proa en la playa de Caleta Quilquiao.

Allí se iniciaron los trabajos para re-flotarla, que un temporal se encargó de interrumpir. Y estas mismas fuerzas de la naturaleza, supliendo a las humanas, arrancaron otra vez a la chata de su lecho de arenas y la llevaron mar adentro.

No se volvió a saber de la "Nelson". Hay chilotes temerosos que juran haberla visto en las noches de tormenta, na-

vegando en conserva con el "Caleuche" y con una tripulación de brujos contra-hechos cazando el aparejo. Otros, más prosaicos, apuntan la idea de que la chata se hundió a causa de las vías de agua producidas por las sucesivas varaduras.

El lector puede elegir la versión que más le acomode...

Años Luz

Un año luz es la distancia recorrida por un rayo de luz en un año a razón de 299.792,5 km. por segundo.

La luz reflejada en la Luna llega a la Tierra en poco más de un segundo, y la del Sol demora ocho minutos.

La de Neptuno dilata algo más de cuatro horas, y la estrella más cercana a la Tierra después del Sol, Alfa-Centauro, tarda 4,3 años. La luz de la estrella Polar tiene que viajar más de 400 años para llegar a nosotros. Es posible que algunas de las estrellas que vemos hoy hayan desaparecido hace muchos siglos. Todavía las vemos porque su luz demora tanto en llegarnos.