

Por Ariel SANDOVAL Hernández

# Mujeres y Veleros



Quizá para aliviar la dureza y los peligros de la vida de mar a bordo de un buque de vela —o para compartirlos— el capitán tenía un privilegio que no se extendía a sus subordinados: el llevar a su mujer y a sus hijos consigo. Las derrotas siempre prolongadas en que era de ordinaria ocurrencia que el barco no volviera a su puerto de matrícula durante dos o tres años, obligaban a largas separaciones familiares que ningún contacto epistolar podía sustituir. De allí la facultad concedida al "Amo después de Dios" para constituir a bordo su hogar.

La vieja superstición marinera —nacida, como tantas otras, en los tiempos de la vela— que atribuía mala suerte a la presencia de mujeres durante la navegación, exceptuaba por regla general a la capitana. Esta excepción la conquistaron las propias agraciadas a fuerza de bondad y abnegación, aportando muchas veces su ternura femenina en el cuidado de enfermos, en el alivio a los heridos por accidentes de mar y constituyéndose, en todo caso, en un factor de equilibrio en las relaciones entre cámara y castillo.

Y no sólo esto. Los anales de la marina velera registran muchos casos —y quizá cuántos otros habrán quedado sepultados en el olvido— en que una mujer afrontó con valor y decisión una situación de peligro. Tal pareciera que ellas

se empapaban del espíritu marineroy de sus maridos y nada del mar podía serles ajeno a sus intereses y conocimientos. ¿No cuentan las crónicas que el capitán Cressy, del veloz clipper norteamericano "Flyng Cloud", había enseñado a su compañera los principios fundamentales de la navegación astronómica? Y tan bien los había asimilado la buena señora que diariamente se situaba con su marido en la toldilla y ambos calculaban separadamente la posición, comparando después los resultados sin que éstos arrojaran diferencias. . .

Hablando de situaciones de peligro, no es posible dejar de recordar lo sucedido a bordo de otro clipper yanqui, el "Neptune's Car". Este velero, con aparejo de fragata como todos los grandes corredores del mar salidos de las gradas de la costa atlántica de los Estados Unidos, iba en viaje a San Francisco bajo el mando del capitán Patten, a quien acompañaba su joven esposa de diecinueve años. En las latitudes del Cabo de Hornos se amotinó el primer piloto que, una vez reducido, fue recluido en su camarote. Quiso la desgracia que el capitán cayera enfermo, presa de fiebre alta y en un estado de semi-inconsciencia que le impedía tenerse en pie. Correspondía el mando al segundo piloto, pero éste, probablemente muy joven e inexperto, confesó angustiado su absoluta incapacidad para dirigir el buque. ¡Imagine el lector al gran velero rolando en los mares más tormentosos del mundo y sin una mano firme en su gobierno! Fue entonces cuando Mrs. Patten dio pruebas de su temple extraordinario. Instruida seguramente por su marido en las reglas elementales de la ciencia náutica durante los tres años de matrimonio, que había pasado íntegros a bordo, fijó como primera medida la posición de la nave manejando los instrumentos con una desenvoltura insospechada, trazó luego el rumbo y dio las instrucciones necesarias al segundo piloto, que a esas alturas debe haber estado más avergonzado que asustado. Diariamente realizó esta operación hasta llegar a Frisco sanos y salvos y sin mayor demora en su itinerario. ¡Ni siquiera le pasó por la mente a la valerosa muchacha la idea de entrar de arribada a un puerto intermedio!

Ejemplos como éste, de valor femenino, abundan. En enero de 1886 la fragata norteamericana "Frank N. Thayer" se encontraba en ruta de Manila a Nueva York con cargamento de trigo, su capitán Mr. Clark, cuando se amotinaron tres marineros filipinos y actuando con gran rapidez ultimaron con arma blanca al contra maestre y a los dos pilotos y dejaron heridos de gravedad al capitán y a cuatro hombres. Mrs. Clark, que viajaba a bordo con su pequeño hijo, corrió a la cámara, encerró allí al niño y tomando el revólver logró ponerlo en manos de su marido, quien dominó de momento la situación matando a uno de los rebeldes. Pero los dos restantes se refugiaron en la bodega y en su furia homicida prendieron fuego al cargamento.

El incendio obligó al abandono del buque. Mientras se arriaba el bote Mrs. Clark volvió a la cámara a buscar a su hijo y regresó con un sextante, un cronómetro y algunas cartas. Desabracó el bote y comenzó entonces el largo viaje hacia la isla de Santa Elena, que era la tierra más próxima. La señora Clark tomó el mando siguiendo el rumbo trazado por su marido y debió repartir su tiempo entre el cuidado de su pequeño, la atención de los heridos y el gobierno de la embarcación. Días después avistaron la isla y fondearon sin novedad. Una vez más la mujer de un capitán de velero daba muestras de un temple inaudito.

La vieja marina presenta casos numerosos de apego y cariño al buque. No es extraño que ello sucediera entre los hombres de mar —capitanes, contra maestres, marineros— veteranos de la navegación a vela que, ante un desembarco forzoso por motivos de edad, desguace u otros y la imposibilidad de conseguir plaza en otros veleros, preferían acogerse al retiro en tierra antes que embarcarse en vapores. Lo extraordinario es que tal pasión por la vela se contagiaba a la mujer y a los hijos del capitán, constituyendo un núcleo de afecto en torno al buque. Tales ejemplos se dan con mayor generosidad en las anales de la marina mercante británica, tanto por haber sido durante el siglo pasado la más numerosa en unidades a vela, cuanto porque sus armadores no ponían trabas, en general,

para que los capitanes se hicieran acompañar por su familia.

Es el caso de "La Escocesa", cuyo eufónico nombre castellano ocultaba la nacionalidad inglesa de esta pequeña y veloz fragata de 996 ton. de registro, construida en astilleros de Dundee en 1868. Durante largos años la comandó el capitán Mr. D. Evans, que siempre viajó acompañado por su mujer y sus cuatro hijos, tres varones y una niña. Los muchachos recibieron a bordo la enseñanza humanística de boca de su madre y el aprendizaje marino bajo la dirección del padre. Como no podía ser de otro modo, los tres siguieron la carrera del mar y al cabo de los años "La Escocesa" brindaba el hermoso ejemplo de tener a su mando al padre, de primer piloto al primogénito, de segundo oficial al siguiente y de tercero al menor. Al morir el capitán Evans —en la mar— fue sucedido por su hijo mayor, pasando los dos siguientes a ocupar los puestos de primer y segundo piloto y llenándose la plaza de tercer oficial con el cuñado, ya que la hermana, siguiendo las leyes inmutables de la vida, se había casado con un marino que se incorporaba así al rol familiar de la oficialidad de la fragata. La viuda Evans continuó a bordo y cuando a su turno falleció —también en la mar— y el buque fue vendido a otros armadores, los retoños del capitán Evans buscaron otros destinos, terminando así la singular relación de esta familia con la nave con la que tanto se identificaron. La fragata "La Escocesa" tuvo en sus últimos años una relación nominal con nosotros: en 1902 fue comprada por la Alaska Packers Association y al integrar su flota salmonera de "Stars" pasó a llamarse "Star of Chile", y como tal terminó sus días en el tráfico entre California y las pesquerías de Alaska...

La extinción de los veleros de altura hizo más fuerte el nexo afectivo familia-buque. Los barcos encontraban cada vez mayores dificultades en la competencia de fletes y veíanse obligados a deambular en lastre de un puerto a otro, de uno a otro continente, en una suerte de lenta agonía que unía en torno al moribundo el amor de sus hombres y mujeres. Así sucedió con la fragata inglesa "Mount Stewart", que durante diecisiete años comandó el capitán Mc Colm y para quien

constituía un motivo de orgullo el no haber navegado jamás en un vapor. Muchos de sus subordinados eran también veteranos del mismo buque: el contramaestre llevaba en él dieciséis años, el cocinero once y varios marineros más de cinco. La señora Mc Colm completó trece años ininterrumpidos a bordo y allí nacieron sus dos hijos.

Cuando la nave fue finalmente desguazada en 1925, estos empedernidos navegantes anclaron definitivamente en tierra. El capitán compró una pequeña granja en Australia y allí la familia comenzó su gran aventura, la aventura de la vida sedentaria entre vacas y trigales...

Un matrimonio que hizo historia en la marina velera británica fue el del capitán Thomas Yardley Powles y su mujer, a bordo de la barca de cuatro palos "James Kerr" (\*). El capitán Powles puso siempre como condición "sine qua non" de embarque el ir acompañado de su cónyuge, y cuéntase que en una oportunidad cambió de buque y compañía al serle negada la autorización para embarcar a la dama. Esta, por su parte, supo conquistarse el afecto de los tripulantes brindándoles atenciones maternas que llegaban, incluso, a nimiedades como zurcirles en ocasiones los calcetines, como cáusticamente lo señala Basil Lubbock en su famoso "The Last of the Windjammers". Pero el buque de Powles se distinguía por algo más. Tanto el capitán como su mujer eran grandes aficionados a la música y al deporte y llevaban en la cámara un piano y un órgano con los que ofrecían frecuentes conciertos a la marinería. En esas ocasiones invitaban a la dotación franca a popa y el salón se llenaba con las notas de trozos selectos que

(\*) La barca "James Kerr" terminó sus días bajo bandera chilena y con el nombre de "María". Se llamaba "Isebek", de la matrícula de Hamburgo, cuando debió refugiarse en Valparaíso, junto a otros vapores y veleros alemanes, a consecuencias de la Primera Guerra Mundial. Era su capitán don Enrique Mehrekens, que se quedó en Chile, ingresó a nuestra Marina Mercante y todavía vive en su retiro de El Belloto. En cuanto al buque, fue comprado en 1923 por González, Soffia y Cía. y rebautizado "María". Se perdió en Chañaral el 18 de enero de 1926, varando a impulsos del fuerte viento y marejada.



ambos cónyuges interpretaban con la maestría de los iniciados; más de alguna vez un marinero romántico los acompañó en el teclado y a menudo formaban coros con los rudos hombres de mar, habituados tan sólo a entonar las canciones de maniobra y, obviamente, las de jarana en las "fandango houses" y tabernas de puerto. Este espíritu musical iba aparejado con el deportivo en las preferencias del capitán Powles. Entusiasta del cricket, formaba equipos con sus hombres y entrenaban en cubierta cuando el tiempo lo permitía, demostrando después su destreza en los partidos organizados durante las largas permanencias en puerto. También el capitán era un apasionado de la boga y su buque siempre estaba representado en las regatas que habitualmente se organizaban entre las tripulaciones de los barcos en rada.

En 1902 este singular marino dejó la mar, ya viudo. Fiel a la soberbia raza de hombres de la vela, desdeñó reembarcarse en vapor y se acogió a retiro. Murió en 1911. Dejó un hijo que bautizó con perfume de algas y olas: Tomás Marinero Powles.

A riesgo de cansar al lector, contaremos otro caso notable de afición familiar a la vela. En 1907 el capitán Martin Frampton tomó el mando de la barca inglesa "Galgorm Castle" y con él fueron su esposa y sus dos hijas, que ya antes lo habían acompañado en otras naves. En esta barca la familia completó trece años de continuada vida marinera, alternando las niñas sus deberes escolares con las labores náuticas impuestas por su padre. La mayor desembarcó al cabo para contraer matrimonio y la menor lo hizo en vísperas de la Primera Guerra Mundial para iniciar estudios de Derecho, dando fe de la excelente preparación pedagógica adquirida bajo las velas. Los progenitores continuaron en la "Galgorm Castle" hasta que el 27 de febrero de 1917 el buque fue cañoneado y echado a pique por un submarino alemán a 200 millas al Sur de Irlanda. El capitán Frampton tomó después el mando de la barca "St. Mirren", pero al parecer la mala suerte lo perseguía. A poco de zarpas de Glasgow fue detenido por otro submarino —naturalmente alemán— y allá tuvieron que subir a los botes el capitán, su mujer y sus tripulantes. Pero es-

tos percances de la guerra no podían amilanar a un recio marino de vela y a su no menos decidida compañera y ambos se hicieron a la mar otra vez, a bordo de la fragata "Garthwray", en la que navegaron hasta 1922, año en que Frampton se retiró (\*).

En la esfera más modesta de la Marina Mercante de Chile era también común que los capitanes viajaran acompañados de sus mujeres y, en ocasiones, de sus hijos. Recordamos el caso de la malograda fragata "Llanquihue", antiguo clipper norteamericano construida de casco de madera en astilleros de Bath (USA) en 1864, y que al tomar la matrícula nacional llevó primero el nombre de "Laura Rosalía". Bajo la insignia de don Federico Oelckers, armador de Puerto Montt, zarpó la "Llanquihue" del puerto sureño al promediar el año 1900, con destino a Iquique y bajo el mando del jovial capitán Watson, un norteamericano de color que llevaba consigo a su joven esposa, a su hijo de cortos meses y a una aya. La fragata salió al mar abierto y desde entonces nunca más se la volvió a ver, tragada con seguridad por los temporales del cuarto cuadrante que tan violentos soplan en el océano meridional en la estación invernal.

La muerte trazó el rumbo de la barca nacional "Yosemite", de la matrícula de Valparaíso, que en viaje a este puerto con cargamento de ciprés de las Guaytecas chocó con rocas sumergidas y se tumbó sobre una banda el 8 de junio de 1904, a la cuadra de Punta Curaumilla, navegando con cerrazón y marejada. Mandaba la barca el capitán Miguel d'Angelo, de nacionalidad italiana, al que acompañaban su mujer y sus tres hijos, dos niñas de 13 y 10 años y una criatura de cinco meses. En espera de subir a los botes una enorme ola barrió la inclinada cubierta y arrastró a la madre y a las niñas, ante la mirada horrorizada e impotente del capitán. Este tomó al pequeño en brazos y se aprestaba a abordar un

(\*) Es útil consignar que la "Garthwray" se perdió dos años después, el 23 de abril de 1924, al varar en Punta Dolores de la isla Santa María en viaje de Iquique a Talcahuano en lastre y a las órdenes del capitán Henry. El siniestro tuvo su origen en la mala visibilidad producida por la niebla. Toda la tripulación salvó con vida.

bote cuando un tablón de ciprés que salía expelido violentamente de la inundada bodega golpeó y mató instantáneamente al infante. Con el cadáver de la criatura el atribulado padre tomó colocación en uno de los botes y horas después llegaban a Valparaíso, para dar cuenta de la tragedia que "El Mercurio" narraría en detalle al día siguiente.

Hubo otro caso que tuvo también un desenlace fatal. El capitán Petersen, de la barca nacional "Sulitelma", acostumbraba llevar siempre consigo a sus tres hijas, mocitas ya adolescentes. La barca se perdió en la mar en julio de 1904, en viaje de Melinka a Valparaíso, sepultando para siempre en las profundidades a las desgraciadas muchachas.

¿Para qué seguir? ¿Para qué detenernos, por ejemplo, en lo acontecido con la barca nacional "Flecha", cuya tripulación amotinada dio muerte al capitán Tesselli, a su esposa, su cuñada y sus dos pequeños hijos y varó luego el buque en las proximidades de Punta Carranza, a mediados de 1901? No estaría de más recordar, sin embargo, que la mujer estuvo presente en la última singladura del último velero de altura de la Marina Mercante Nacional. El schooner "Cóndor" en viaje de Montevideo a Bahía Blanca en lastre, al mando del capitán don Raúl Bennewitz, se incendió en la noche del 25 de septiembre de 1946 a seis millas y media del faro Recalada, muy cerca de su puerto de destino. Ordenado el abandono del buque, la señora Bennewitz, esposa del capitán, con su hija de sólo meses en brazos, dio muestras de una increíble serenidad dándose tiempo para reco-

ger sus efectos personales y los de su marido, subió al bote sin que ni las llamas ni el estado amenazante de la mar lograsen turbarla. ¡Hermoso broche para cerrar la Era de la Vela en nuestra Marina Mercante!

Hubo armadores, especialmente franceses, que sistemáticamente prohibían a los capitantes embarcar a sus cónyuges. Se fundaban para justificar este proceder en que la presencia de la mujer a bordo podía apartar o distraer la atención del capitán en la marcha del barco, especialmente en los momentos críticos de temporales o forzado abandono. Estas prevenciones encontraron dramática justificación en la pérdida de la barca británica de cuatro palos "Swanhilda". Iba en viaje de Cardiff a Antofagasta con cargamento completo de carbón de piedra y al embocar el Estrecho de Le Maire varó en Cabo San Antonio de la Isla de los Estados el 16 de mayo de 1910, navegando con niebla y mar gruesa. Mandaba el buque el capitán Pine, que viajaba con su joven cónyuge, recién desposada. Dispuesto el abandono de la barca, y cediendo a los desesperados requerimientos de su esposa de no dejarla sola, el capitán Pine olvidó sus deberes que le obligaban a permanecer a bordo hasta el último y se embarcó con ella en el primer bote. Quiso la desdicha que la embarcación soltara de uno de los pesantes, cayendo al mar sus ocupantes. Sólo cuatro hombres salvaron, pero el capitán y su mujer se ahogaron, aquél impedido de nadar por la férrea presión de los brazos femeninos en torno a su cuerpo.