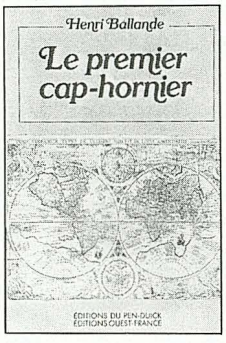
LE PREMIER CAP-HORNIER
Henri Ballande. Editions du Pen-Duik & Editions Ouest-France, Paris-Rennes, 1989, 115 pp. 11 ilustraciones.

O.R. Ortiz-Troncoso



ESTA obra sobre el descubrimiento del cabo de Hornos hace referencia a nuestro mar austral desde la dedicatoria estampada en la primera página: "A los capitanes y tripulantes de los 'Clippers' de Louis y André Ballande que aseguraron, de 1859 a 1912, una comunicación regular por el cabo de Hornos entre Francia y el Mar del Sur". No está, sin embargo, destinada a narrar exclusivamente los pormenores de aquel viaje; al contrario, en ella encuentra amplio lugar el marco socio-económico que permitió llevar adelante el proyecto, indicando también las consecuencias inmediatas del mismo. Ya en el prólogo el autor traza un boceto de la figura de Isaac Le Maire, promotor de la empresa. Este personaje —padre de Jacques Le Maire, que participaría en ese reconocimiento geográfico— había nacido en Tournai, localidad que estuviera unida a Francia, debiendo buscar más tarde asilo en Amberes (Países Bajos flamencos) a causa de los conflictos religiosos que ensombrecían Europa, problema superpuesto a la prolongada pugna con el Imperio español. Hombre de fortuna, hacia 1585 había terminado por instalarse aún más al norte, en Amsterdam, donde su fe calvinista no constituía impedimento para llevar adelante sus negocios y donde, además, podía tener frecuente trato con los mejores cartógrafos de su tiempo. En una Europa en expansión, Amsterdam constituía un centro privilegiado y los proyectos de Le Maire eran participar de algún modo en los beneficios económicos de las empresas de descubrimiento y colonización que allí se gestaban.

Los siguientes cinco capítulos reseñan esta aventura mercantil nacida de la ambición por controlar el comercio de productos exóticos, partiendo con una síntesis de la historia de los descubrimientos marítimos y de la evolución de la ciencia náutica. Es decir, desde la época en que proas fenicias cortaban las aguas del Mediterráneo hasta llegar a las grandes epopeyas que significaron los viajes de Colón y la circunnavegación de Magallanes-Elcano. Los capítulos II al IV son más específicos en relación con el ambiente histórico del viaje, que es el tema central de la obra, siendo las remotas posesiones holandesas en el archipiélago indonesio —las legendarias Indias Orientales— origen de ésta y muchas otras travesías del Atlántico, Pacífico e Indico, con todo el sacrificio que involucraban para los hombres de mar y los enormes beneficios y riesgos económicos que representaban para los inversionistas.

Fundando una compañía tras otra, el emprendedor Le Maire vio crecer su fortuna hasta fusionarse en 1602 con la Compañía Unida de las Indias Orientales (o "La Compañía"), que bajo protección oficial establecía un rígido monopolio sobre rutas y mercadeo de especias. Cabe hacer un paréntesis para anotar que algunos productos, como la apreciada pimienta, eran vendidos en Europa por un precio 35 veces superior al de adquisición, lo que ejemplifica el margen de utilidad alcanzado. Pero el éxito dependía no sólo del envío de navíos de carga, sino también y en gran medida de una elaborada diplomacia en el trato con los príncipes locales y de la explotación de sus sentimientos adversos hacia los colonos portugueses, competidores encarnizados de los mercaderes bátavos.

Pronto Le Maire entró en conflicto con los demás miembros del Consejo de "La Compañía", de quienes se sentía separado por su origen y por punto de vista en materias comerciales. La situación hizo crisis con un problema de contabilidad en el que Le Maire aparecía como involucrado en operaciones fraudulentas. En 1605 debió renunciar a sus funciones de administrador, sin perder con ello su condición de accionista. Esta situación le obligó a firmar un documento que resulta fundamental para la comprensión de la empresa que luego gestara y que condujo al descubrimiento del cabo de Hornos. En efecto, debió comprometerse a no establecer comercio alguno —bajo su nombre o el de otra persona o sociedad— utilizando las rutas del cabo de Buena Esperanza y del estrecho de Magallanes. Como hombre versado en geografía, intuyó pronto la posibilidad de encontrar otro paso, otro canal semejante al de Magallanes, fuera del control de "La Compañía". Un temprano apoyo a sus ideas llegó desde Francia, especialmente en el sentido de encontrar una nueva ruta por la región septentrional del Nuevo Mundo, pero todas sus tentativas —al igual que

las de otros de sus contemporáneos— fueron un absoluto fracaso. Entretanto, las operaciones bursátiles de Le Maire, con las que calculaba enriquecer su nueva sociedad financiera denominada Gran Compañía, tuvieron un desenlace que lo llevó al borde de la quiebra.

Su amistad con el famoso cartógrafo Plancius parece haberle inducido a creer en la hipótesis del continente austral, buscado a lo largo del siglo como un espejismo geográfico. Por otro lado, pudo influir el relato del capitán Hawkins, quien —al igual que Drake— había presentido la presencia de mar abierto al sur de la Tierra del Fuego (aunque su crónica sólo fue publicada en 1622, pormenores del periplo eran ya conocidos por versiones orales). En apoyo de Le Maire vino una disposición de los Estados Generales, suprema autoridad holandesa de la época. Ballande señala al respecto (p. 51): "Este proyecto estaba dirigido a facilitar la amortización de los gastos en que incurría todo navegante holandés que descubría un nuevo país, aparentemente explotable: El beneficiario recibía el monopolio de las relaciones entre los Países Bajos y ese territorio por cuatro viajes consecutivos, a condición de no haberse beneficiado antes de algún privilegio de navegación o de explotación. Esta medida, destinada a estimular la participación de pequeños armadores no fue apreciada, y se comprende, por 'La Compañía', cuya riqueza e influencia no cesaban de aumentar: Ella se esforzó en retardar su adopción; el debate duró cuatro años y el edicto no nació hasta febrero de 1614".

Un viaje comercial a tierras vecinas al cabo de Buena Esperanza había demostrado las buenas condiciones de marino y administrador de un hijo de Isaac Le Maire, el joven Jacques, e igualmente había permitido a aquél tomar contacto con un capitán mercante del puerto de Hoorn, Willem Cornelisz Schouten, quien había ya efectuado tres viajes hasta las Indias Orientales. Todos se sentían empujados por igual ambición y sumaron a ellos la voluntad de otros cuatro personajes de Hoorn, cuyos nombres son pocas veces citados: Pierre-Clement Brouwer (alcalde de esa localidad), Jan Molenwerf, Jan-Clement Kees y Corneille Segerz. En conjunto decidieron constituir la Compañía Austral, destinada a poner en práctica los proyectos de los Le Maire. Fueron comprados y equipados dos navíos, el *Eendracht* ("Concordia" o "Unión"), de alrededor de 360 toneladas, que llevaría a Jacques Le Maire en el doble rol de comandante de la expedición y de encargado de las operaciones comerciales y a Schouten como maestre. Con una tripulación de 65 hombres, poseía 19 cañones y 12 pedreros, además de armas portátiles y cuatro embarcaciones menores. La pequeña flota era completada por la "flute" *Hoorn* de 110 toneladas, armada de ocho cañones y cuatro pedreros, con una tripulación de una veintena de hombres bajo el mando de Jan Cornelisz Schouten, hermano de Willem; los sobrecargos eran Aris Claes y Daniel Le Maire (otro hijo de Isaac).

Creemos que vale la pena acotar, en un paréntesis, que en un navío holandés de esa época la responsabilidad de mando estaba dividida entre tres personas, lo que evidentemente no siempre iba en beneficio del buen entendimiento. Uno era el Maestre (en holandés "Schipper", lo que hoy traduciríamos como "Patrón"). Si éste había recibido un despacho oficial podía tomar el título de Capitán; junto a él actuaba un piloto, experto en navegación de altura. Ambos estaban a cargo del navío, pero a ellos se sumaba un responsable de la parte comercial, una especie de Sobrecargo con amplios poderes por ser el representante de los armadores y, como tal, con autoridad para decidir sobre rutas y puertos de recalada. Cuando se trataba de una flota o convoy había que añadir lo que llamaríamos un Comodoro, pero que entonces —aun tratándose de marina comercial— asumía el título de Almirante (en el siglo XVI solía llamársele General), siendo secundado ocasionalmente por un Vicealmirante. Hay que tener presente, eso sí, que un barco mercante difería entonces mucho menos que hoy de un navío de guerra, siendo sus funciones y capacidades prácticamente mixtas.

Es sólo en el capítulo V (páginas 57 a 107) que el autor sintetiza los aspectos sobresalientes del viaje del *Eendracht* basándose en el diario del capitán Schouten, en cuya redacción se ha visto la mano del Sobrecargo A. Claes. No es el único relato de la travesía, ya que la familia Le Maire publicó su propia versión, que en algunos puntos difiere de la narración de Schouten. El puerto y la fecha oficiales de zarpe fueron Texel, 14 de junio de 1615. Sólo el 25 de octubre, en pleno océano y luego de diferentes escalas, fue comunicado a la tripulación el destino final: "Debíamos de esforzarnos por encontrar un paso, distinto al del estrecho de Magallanes, para entrar en el océano Pacífico y descubrir nuevas tierras e islas en el hemisferio sur, donde se hallaban, según algunos, grandes riquezas: pero no las encontrábamos, sería necesario ir a través del océano hasta las Indias Orientales. Esta declaración alegró a toda nuestra gente, felices de saber ahora donde los llevábamos, esperando sacar provecho de tal viaje". Hacia el mediodía del 7 de diciembre arribaban a Puerto Deseado, sobre la costa patagónica, donde permanecieron hasta el 13 de enero de 1616, habiendo perdido allí al *Hoorn* destruido por el fuego mientras era carenado. El día 18 el *Eendracht* ya navegaba frente a las islas Malvinas, conocidas entonces como islas de Sebald de Weerdt en recuerdo de un piloto de la expedición de Simón de Cordes (erróneamente el autor del libro atribuye a Cordes la nacionalidad

española). El 25 del mismo mes penetraron en un estrecho —el de Le Maire— denominando Tierra de los Estados a la costa de babor y Maurits van Nassau a la de estribor; el 29 vieron dos islas que bautizaron como Barnevelt en honor de Jan van Oldenbarnevelt (personaje político de aquel entonces). Ese mismo día percibieron una tierra imponente: "Era la región al sur del estrecho de Magallanes, alta, montañosa y cubierta de nieve, terminando hacia el sur, sobre la latitud 57° 48' (en realidad 55° 59'), en un cabo muy puntudo que llamamos el cabo Hoorn (...) Más allá del cabo de Hoorn perdimos de vista la tierra; la persistencia de esta ola larga y fuerte de color azul confirmó nuestra sospecha de que no había tierra adelante de nosotros, solamente la mar inmensa".

Ballande cierra su obra con lo que llama "Deplorable epílogo", porque tal fue en realidad el de esta expedición que concluyó por perder al *Eendracht* al arribar a Indonesia, embargado por la Compañía Unida de las Indias Orientales, cuyos representantes no aceptaron la explicación del descubrimiento de una nueva ruta que estaba fuera de su control. Más tarde, ya de regreso a Holanda, Schouten se distanciará de su socio Isaac Le Maire para pasar a servir a la poderosa Compañía que había arruinado a éste, lo que sirvió a Le Maire de incentivo para publicar la otra versión del viaje como homenaje a la memoria de su hijo Jacques, fallecido el 22 de diciembre de 1616 cuando retornaba a la patria.

El libro del comandante en retiro e historiador Henri Ballande constituye sin duda un interesante aporte a la divulgación de la expedición Schouten-Le Maire. Aunque el cabo de Hornos ha dado ya tema a múltiples trabajos literarios e históricos, esto no es obstáculo para que de tiempo en tiempo nuevas lecturas vuelvan a refrescar en nuestra memoria los episodios de esa época caracterizada por la pasión del descubrimiento geográfico, el comercio a larga distancia y el perfeccionamiento en el transporte marítimo. Es importante consignar la aparición de este libro que nos describe la apertura de esa vía austral, punto de partida de una tradición que desde comienzos del siglo XVII alcanza hasta hoy y que en Chile ha terminado materializándose con la fundación en Valparaíso, en 1987, de la Cofradía de los Capitanes del cabo de Hornos, estrechamente vinculada a las asociaciones de nombre semejante existentes en otros países.

EL CHILENO QUE UNIO DOS CONTINENTES

Francisco Camus Riquelme. Ed. La Noria. Santiago de Chile, 1991.

C.C.N.

ESTA interesante novela de ingeniosa trama nos coloca en el centro del devenir histórico del Chile marítimo del siglo XVIII. Su lectura tiene esa valiosa condición de entretener y educar, pues si bien el autor ha desplegado una amplia imaginación para caracterizar a sus personajes, el relato se ha atenido a los condicionantes del acontecer real de los grandes acontecimientos de esa época.

Por esa vía penetramos en ese desconocido mundo de un Chile ya maduro como país, aún cuando sometido al marco del dominio político de la corona española, que en esa época —por lo demás— ya abre, aunque esporádicamente, compuertas a la libre iniciativa comercial de sus empresarios del mundo colonial, ansiosos de una expansión marítima a lo largo y ancho del extenso Mar del Sur.

Es verdaderamente gratificante ver los hilos de tantas encadenadas aventuras, la mayoría de ellas desarrollándose en nuestra propia tierra de océano, cuya geografía caprichosa reconocemos en cada página, ayudados por las acertadas descripciones del autor.

La novela se inicia en los inexplorados archipiélagos del sur del golfo de Penas y nos pone en contacto con el mundo alacalufe, todo ello encuadrado en un ambiente primordial en el que, no obstante, surge un peregrino y primitivo romance que a la postre nos plantea el duro trauma de la incomunicación.

Más al norte, en Chiloé, ocurre toda una serie de sucesos donde el ambiente social lugareño, con sus tan definidas características típicas, dan alas a un estimulante despertar empresarial en el que el protagonista, un marino chileno náufrago, accidentalmente reconocido como oficial británico, vive su doble personalidad con mucho desplante y se asocia con una bella viuda de la comarca para