



TRES VELEROS TARDÍOS. Notas para la Historia de la Marina a Vela de Chile

Carlos López Urrutia*

A medida que se acercaba el fin del siglo XIX, las relaciones con Argentina pasaban por altos y bajos. La Armada renovaba sus buques, entrenaba sus oficiales y con gran previsión acumulaba reservas de carbón. Durante la Guerra del Pacífico las desigualdades en la calidad del carbón habían influenciado el desarrollo de los acontecimientos. Bastará recordar que en la persecución del "Huáscar" por el "Blanco Encalada", los fogoneros del monitor excavaron un túnel en las carboneras para llegar al "buen carbón inglés". El excelente combustible logró aumentar la presión de las calderas y el "Huáscar" se distanció de su perseguidor¹. Los chilenos habían aprendido la lección: había que mantener una reserva de buen carbón inglés. Era urgente atender a esta medida pues la Escuadra con los nuevos buques al mando del Contralmirante Goñi navegaba ya con destino a Chile.

Con el fin de obtener el abastecimiento de combustible necesario, se buscaron en Europa cascos de veleros en buen estado que podrían traer el carbón a Punta Arenas. Allí se les anclaría como pontones y servirían además de depósito de combustible. La búsqueda no fue difícil. Era la época de transición de

la vela al vapor y había muchos veleros mercantes disponibles. Se adquirieron tres: "Majestic", "County of Peebles" y "British Commodore". Cada uno tenía un origen diferente y cada uno tendría un destino separado. Los buques no venían de una sola compañía naviera ni se habían usado para transportar salitre. El historial de estos buques forma parte de la Historia de la Marina a Vela de Chile pues dos de ellos navegaron a la vela bajo nuestra bandera y con excepción de los buque-escuelas fueron los últimos veleros de nuestra armada².

El "Majestic" fue el que prestó mejores servicios. Fue construido por Harland and Wolff y entró al servicio de la compañía T & J Brocklebank a comienzos de 1875. Desplazaba 1.884 toneladas. La eslora era de 273 pies, 4 pulgadas de vertical a vertical. La manga medía 40 pies y dos pulgadas y su puntal era de 24 pies y dos pulgadas. El casco era de fierro y estaba aparejado originalmente con tres palos reales, es decir, los tres palos de fierro consistían en mástil, mastelero y mastelerillo, llevando velas cuadradas en los tres palos. En inglés se le clasificaba como ship o full rigged ship, es decir navío. La arboladura y el aparejo iban a experimentar cambios radicales durante la vida del buque.

* Profesor de la Menlo College. CA. B.S. in Economics Santa Clara U. M.A. in History Santa Clara U. M.A. in Spanish-UC Berkeley. Doctor en Filosofía y Letras U. Interamericana. Miembro Correspondiente de la Academia Chilena de la Historia y de la Academia Chilena de Historia Naval y Marítima. Preclaro colaborador de Revista de Marina, desde 1990.

1.- Grau menciona esta situación en su correspondencia y aparece también en la bitácora del "Huáscar". Hay varias ediciones, ver entrada del 4 de junio.
2.- Hay que exceptuar al "Cutter Beagle", embarcación de 40 toneladas que navegó al sur del Estrecho en los años 50 y 60.

La casa Brocklebank había sido fundada en Nueva York por Daniel Brocklebank originario de Whitehaven. Ya durante las Guerra de la Independencia, contaba con cinco buques. Los Brocklebank eran constructores, armadores y comerciantes. En la larga historia de la compañía armaron 158 buques. Los hijos de Daniel, Thomas y John se hicieron cargo de las empresas de su padre y de allí viene el nombre de T & J Brocklebank, que perduró por más de un siglo comerciando con todas partes del mundo, incluyendo una sede en Cantón. De ida, los buques llevaban fardos de Manchester, de vuelta té, yute, aceite de linaza y otros productos de India y China. Traían también cobre de Chile y el Perú. Los buques no tuvieron nunca mascarones de proa. Eran de popa cuadrada y flameaban la bandera de la compañía en lo más alto del trinquete. Los palos se pintaban blancos y el casco negro con una ancha franja blanca, lo que permitía reconocerlos a gran distancia.



El "Majestic" fue construido por Harland and Wolff.

Hemos encontrado una sola referencia al buque. En febrero de 1893 la barca "Ross-hire" que había salido de Calcuta sufrió los efectos de un terrible temporal, al cabo de los cuales reconoció al "Majestic" que había salido 20 días antes. El buque navegaba con velamen de emergencia. Había perdido el mastele-

rillo del mayor, el mastelero de mesana, la verga seca del mesana y la verga de juanete del mismo palo. Cuando se le preguntó si necesitaba ayuda, contestó escribiendo en una pizarra: "Dañado por completo, pero quiero que informe que estamos bien." (All well). El "Majestic" había sobrevivido el ciclón³. Hemos de presumir que hizo varios viajes al oriente hasta que ya, con 23 años de uso, fue vendido al gobierno de Chile.

El buque debe haber sido traído a remolque desde Inglaterra ya que se dice que llegó desaparejado a Punta Arenas en 1898 y se la ancló como pontón. Es probable que el carbón se fue sacando y no se usó el pontón como depósito. El casco estaba en buenas condiciones, los mástiles firmes y en 1903 se decidió habilitarlo como buque escuela. El buque tenía unas velas viejísimas, éstas añadidas a algunas que había dejado la "Pilcomayo" en el apostadero sirvieron para proveer al buque de alguna propulsión. Se cargaron 500 toneladas de arena como lastre, cuando lo normal habrían sido 3.000 toneladas, y el buque al mando del piloto primero Font De la Vall fue remolcado por el "Angamos" hasta el canal Trinidad. De allí en adelante fue una verdadera proeza llegar hasta Talcahuano casi un mes más tarde. El buque arribó con sólo dos palos reales y los masteleros de gavia⁴. Se procedió a renovar el cordaje y la arboladura. Se cosieron nuevas velas y en junio de 1904 se le destinaba como buque-escuela de la Escuela de Grumetes. Se le dio el nombre de "Lautaro" el cuarto buque en llevar este nombre. Dos años más tarde se trasladaba la Escuela de Grumetes al Crucero "Errázuriz" y el buque, que había dado muestras de encontrarse en perfecto estado, fue destinado al comercio exterior e hizo varios viajes al extranjero. Sabemos que estuvo en Australia, Perú y México.

3.- Basil Lubbock, *The Last of the Windjammers*, Glasgow, 1929, Vol. II, pp.135-136.

4.- Roberto Chappuseaux, "Odisea del pontón Majestic", artículo incluido en la obra de Marfán.

En septiembre de 1919 se ordenó a su comandante, Capitán de Corbeta, Alejo Marfán Montiel que llevara un cargamento de salitre, 2.750 toneladas, al Japón. De regreso traería un cargamento de armas y municiones para el Ejército. Los pormenores de este viaje, lujosamente relatados por el comandante Marfán, son de agradable lectura⁵. Las vicisitudes por las que tuvieron que pasar su comandante y oficiales fueron numerosas: falta de prácticos y remolcadores en Japón, falta de tripulaciones. Marfán dice que no fue difícil enganchar marineros japoneses para el viaje de regreso, pero que éstos desertaron al llegar a Hawai. No regresaría a Chile sino hasta 1921. Había viajado más de 20 mil millas y sufrido tifones y calmas. La narrativa del Comandante Marfán lo convirtió en un personaje legendario en la Marina de Chile.

El buque fue anclado frente a la Quiriquina y sirvió como buque de práctica para la Escuela de Grumetes hasta la década de los 50⁶.

El "*British Commodore*", al igual que el anterior era un hermoso velero clasificado también como "full rigged ship"⁷. Llegó desarbolado y a remolque



Velero de la línea *British Commodore*.

a Punta Arenas. Poco sabemos de este buque. Fue construido para la firma Carlyle Brothers, una firma de armadores londinenses en 1868. El contrato fue con un astillero pequeño, de nombre Palmer S. Co. Desplazaba 1.328 toneladas, tenía una eslora de 221 pies y 6 pulgadas, su manga era de 36 pies y el puntal medía 24 pies y 7 pulgadas. Se le llamó "*Knight Bachelor*". En el año de su lanzamiento era uno de los buques de mayor tonelaje en el servicio mercante inglés.

Esto puede explicar su compra por British Shipowners Co. Ltd. de Liverpool. Esta compañía, cuyos buques llevaban todos el nombre British, pretendía competir con los vapores que hacían el viaje a la India por el canal de Suez con buques de gran tamaño. Antes de la apertura de esa "acequia sucia" como la llamaban los armadores de veleros, British Shipowners había sido la compañía más grande que hacía el tráfico con el oriente. No pudiendo adquirir buques de gran tamaño, hizo alargar algunos de sus British con el objeto de aumentar su tonelaje. El experimento no resultó ya que los buques perdían sus cualidades veleras para las que habían sido diseñados. El "*Knight Bachelor*" no tuvo que sufrir esas alteraciones. Solamente cambió de nombre y para ajustarse a la política de la compañía pasó a llamarse "*British Commodore*".

British Shipowners enviaba sus buques, que promediaban las 1.200 toneladas a Calcuta, Bombay y otros puertos de la India. Llevaban carga de vuelta a Inglaterra a 2 libras y 10 chelines por tonelada. De ida, llevaban no sólo carga, sino también pasajeros y a veces tropas. En abril de 1873 zarpó de Londres con carga y pasajeros rumbo a Nueva Zelanda y Australia. Un capitán, tres pilotos y 34 marineros componían la tripulación. Llevaba 72 pasajeros.

5.- Alejo Marfán, Viaje al Japón de la Fragata "Lautaro" por su comandante. Sin fecha ni pié de imprenta.
6.- El autor subió a bordo del buque en 1951 cuando no parecía más que un pontón abandonado.
7.- Lubbock, Obra citada, Vol.I, p. 470.

Tal como había sucedido con el "*Majestic*", las autoridades navales de Punta Arenas encontraron una vez que se descargó el carbón, que el buque iba a servir muy poco como pontón en Punta Arenas. En 1901 se preparó lo mejor posible y fue probablemente remolcado en parte, y en parte a vela hasta Valparaíso. Allí se le usó como buque cuartel para la escuadra de instrucción. Aunque se le cambió el nombre por "*Yungay*" en conmemoración de la batalla que dio el triunfo a Chile en la Guerra contra la Confederación, se le siguió llamando "*Commodore*". Podía acomodar poco más de 200 marineros. No se conocen otros datos, ni de enajenación o desguace⁸.

Hay que indicar que los dos veleros anteriores eran buques de tres palos reales y que originalmente llevaron velas cuadradas en todos sus palos. Al pasar al servicio de Chile, la arboladura fue a veces modificada, no según las necesidades sino según lo que había disponible. Sabemos por ejemplo, que el "*Majestic*", perdió la verga del mayor durante el viaje a Talcahuano. Es posible que el mesana haya sido aparejado con una cangreja quitándosele el mastelerillo, ya que se dice que a veces estuvo aparejado como "barca". Las dos fotografías que existen, lo muestran como fragata con velas cuadradas en sus tres palos. Del "*Commodore*" no tenemos más noticia pero es probable que si desplegó velas en su viaje desde Punta Arenas, lo haya hecho con los trapos disponibles en el apostadero.

El tercer velero, "*County of Puebles*", era un buque con historia. Después de varios desmantelamientos ocurridos entre 1873 y 1874 los armadores trataron diferentes métodos para reforzar las jarcias y las perchas. Después de varios experimentos crearon un nuevo maste-

lerillo reforzado de sobres. Los buques eran impresionantes pero pronto el peso excesivo que debían soportar los masteleros los obligó a abandonarlos. Dos firmas inglesa, Barclay Curle y R & J. Craig probaron un nuevo diseño: el velero de cuatro palos. La idea no era nueva. Ya en 1801 los franceses habían lanzado "*L'invention*" con tan mala suerte que fue capturado por un corsario inglés.

El primer buque de cuatro palos de Craig fue el "*County of Puebles*", pionero de seis buques gemelos que lo siguieron. Tan exitoso resultó el diseño que Craig construyó once espléndidos buques similares, todos nombrados conmemorando un condado británico. El "*Puebles*" probó ser un éxito en todos sus aspectos⁹. Desplazaba 1.614 toneladas, su eslora era de 266 pies y 6 pulgadas. Su manga era de 38 pies y 8 pulgadas y el puntal alcanzaba los 23 pies y 4 pulgadas. En 1888 en una carrera contra su gemelo "*County of Edinburg*", llegó a Calcuta en 105 días que no fue un record. El "*County of Kimross*" logró hacer la travesía en 86 días. Entre 1880 y 1898 realizó 13 viajes a Calcuta, además de otros a Buenos Aires, Rangún, Singapur, Nueva York y otros lugares distantes del Támesis. Su mejor viaje fue en 1880 entre Cardiff y Bombay en 83 días¹⁰.

El velamen original era el siguiente:

➤ Velas cuadradas	: 21.221 pies cuadrados.
➤ Sosobres	: 2.028 pies cuadrados.
➤ Monterillas y sobre	: 4.136 pies cuadrados.
➤ Foques y cuchillas	: 3.325 pies cuadrados.
➤ Total	: 30.610 pies cuadrados.

Originalmente, este gallardo velero estaba aparejado como navío con velas cuadradas en sus cuatro palos. El palo de mesana con velas cuadradas, probó muy pronto ser una carga demasiado pesada

8.- Tenemos a la vista un documento de 1905 que se refiere al buque como "*Commodore*" e indica una tripulación de 200 hombres pero que el buque se encuentra en Talcahuano. Puede ser un error.

9.- Lubbock, obra citada, p. 188.

10.- Una lista completa de los viajes del "*County of Puebles*" aparece en el Apéndice F de la obra citada de Lubbock.

para la tripulación. Más económico en equipos y en personal resultaba envergarse con una cangreja con una vela intermedia entre el pico de cangreja y la escandalosa. Fue así como estos estu-
pendos navíos pronto se convirtieron en barcas sin haber perdido nada en su velocidad. Nuestra "*Lautaro*", la ex – "*Priwall*", arbolaba este arreglo de barca de cuatro palos.

El "*Puebles*" fue el primero de los buques de cuatro palos de Craig en venderse. Llegó a Hamburgo el 17 de mayo de 1898, 101 días después de haber zarpado de Calcuta y a los pocos días fue vendido. Desapareció de los registros en 1899.

Desde Hamburgo fue a Cardiff donde llenó sus bodegas con carbón. De allí zarpó a Punta Arenas bajo bandera chilena, puerto en el que ancló el 28 de octubre 1898. Se le designó Pontón Fiscal Número Tres. Se sabe que permaneció en el puerto hasta 1930 en que fue remolcado hasta Muñoz Gamero.

Allí sirvió de depósito de carbón para los escampavías que navegaban en esa zona. Se le cambió el nombre a Pontón "*Muñoz Gomer*". Cuando sus servicios no fueron necesarios ya que no se usaba carbón en los buques de la zona, fue remolcado a Punta Arenas y varado al costado de la planta de ASMAR junto a otros dos cascos con el fin de proveer un buen sitio de atraque a las torpederas¹¹. Posteriormente, fue posible rehabilitar parte de las cámaras y camarotes donde funciona hoy día como Club.

El buque mantiene sus cuatro mástiles con sus cofas, pero sin tamborettes. Algunos estayes de la jarcia fija se mantiene todavía, pero el bauprés, mascarón y las vergas han desaparecido. El buque no volvió a navegar por sus propios medios desde su llegada a Punta Arenas y es probable que parte de sus velas, perchas y otros equipos se hayan usado para aparejar los otros dos veleros. Hoy día figura en la lista internacional de buques históricos¹².

* * *



11.- Hugo Alsina Calderón, "Torpederas en acción", Revista de Marina, Enero/Febrero 2001, p. 85.

12.- Norman J. Brouwer, International Register of Historic Ships, Anápolis: US Naval Institute, 1985, p. 36.