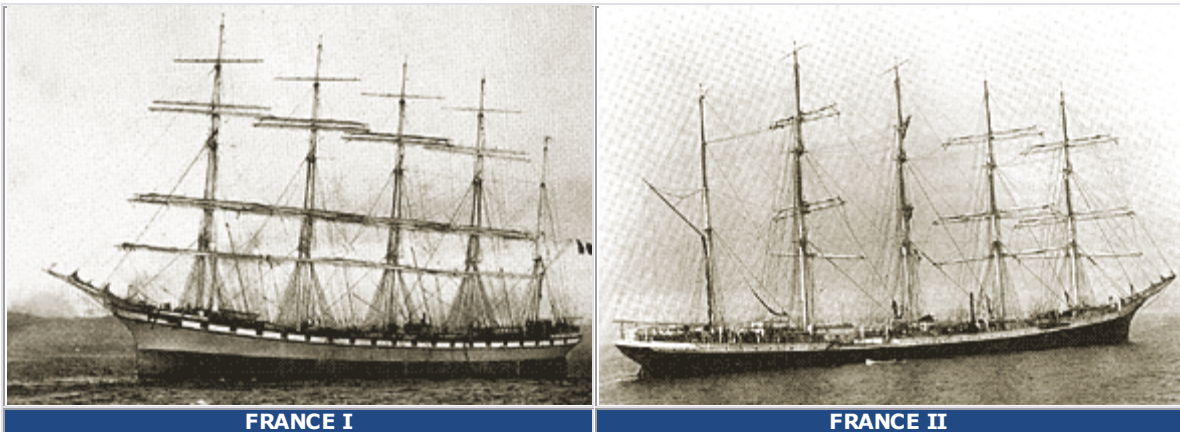
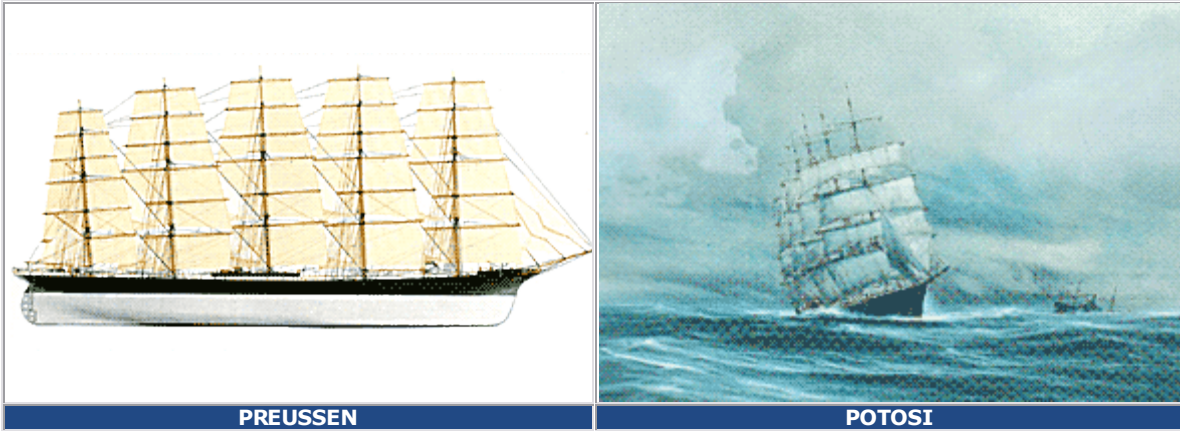


CAPITANES Y VELEROS EN EL CABO DE HORNOS

En realidad, sólo ahora se ha empezado a escribir la epopeya de la gran navegación a vela, la historia de los grandes "clippers" que hasta la guerra de 1914 cubrieron tres grandes rutas desde puertos de Francia, Inglaterra y Alemania hacia la costa chilena en busca de nitrato, hacia Australia en busca de trigo y hacia Nueva Zelanda en busca de níquel. La construcción se fue perfeccionando rápidamente hasta hacer de esos buques una de las más perfectas obras del hombre. Sólidos, veloces, de formas elegantes, con sistemas de maniobras ingeniosamente dispuestos, con grandes comodidades y hasta cierto lujo, los "clippers" escribieron la página más bella de la lucha que el hombre emprendió desde las más remotas edades para dominar al mar. Después de la primera guerra mundial (en la cual la flota de veleros franceses fue hundida casi enteramente), estas naves se hicieron muy raras. Fueron reemplazadas por los vapores y después por las motonaves, en que se ha eliminado hasta lo posible cuanto el mar puede ofrecer de peligro y de imprevisto.



Los "clippers" empezaron siendo buques de tres palos y de no más de 600 toneladas, pero evolucionaron rápidamente, afinaron sus formas y aumentaron su desplazamiento. En general tomaron el tipo llamado "barca" con una vela cangreja a popa, y desplazaron de 1.000 a 1.500 toneladas. Pero hubo también gigantes entre ellos. El FRANCE I y el FRANCE II, de la famosa casa Bordes de Burdeos, alcanzaron casi a las 5.000 toneladas. Después vino el PREUSSEN, de la línea alemana Laeisz, de Hamburgo, que fue el velero más grande del mundo. Estos buques tenían cinco palos y un largo bauprés. Otro gran velero alemán, también de cinco palo, fue el POTOSÍ, de la misma Laeisz, línea más conocida como la "P", letra inicial del nombre de todos sus navíos. El POTOSÍ, al fin de su carrera, fue comprado por una firma de Valparaíso y se hundió en el Atlántico con bandera chilena.



La ingeniería naval, como hemos dicho, hizo de los "clippers", una de las más bellas obras humanas. Los afilados cascos llegaron a rendir grandes velocidades y casos hubo en que un velero, con buen viento, aventajó a uno de los más rápidos y modernos vapores de la época. Estos cascos, por ser tan estrechos y coronados por mástiles de sesenta metros de altura, eran sumamente celosos. La habilidad de los capitanes debía de ser mucha, lo mismo que el entrenamiento de la tripulación. Sin embargo, por lo general, los capitanes y segundos eran muchachos muy jóvenes (algunos de 25 años). En cambio la tripulación estaba formada en gran parte por hombres encanecidos en el oficio y que, inadaptados para la vida de tierra, morían "con las botas puestas", como dijo Corbière, poeta del mar.

Chile poseyó también una flota de veleros. Hasta hace algunos años la airosa silueta de la NELSON, se dibujaba tirando bordadas frente a nuestras costas y doblando el Cabo de Hornos. Creo que este buque fue vendido a una firma portuguesa. Compañeros suyos fueron la CALBUCO y la GUAITECAS. Hubo muchos otros "clippers" chilenos, construidos en Francia o Alemania. Recuerdo entre ellos la barca TENGLO, de la que fue capitán mi amigo Walterio Straube, fallecido en Valparaíso hace algunos años. En Punta Arenas se encuentra, como pontón carbonero, un magnífico buque francés de cuatro palos. Aun conserva la cámara del capitán recubierta de rica "boiserie". En esa vieja cámara, mirando por la claraboya hacia alta mar, icuántas veces soñamos, con hermanos de la costa y camaradas del Círculo Antártico, dar la vuelta al mundo y experimentar los huracanes del Cabo!...



Así nuestro país fue uno de los que jugó un papel principal en la historia de la gran navegación a la vela. Poseyó su propia flota y además nuestros puertos del norte fueron los puntos de recalada de las dos principales líneas, la francesa de Bordes y la alemana de Laeisz. Todos estos buques, como también los que iban a Australia y Nueva Zelanda, tenían, naturalmente, que doblar el Cabo de Hornos, tanto en viaje de venida como de regreso. La prueba más dura (aún más que los huracanes en el Atlántico) consistía en doblar el Cabo de este a oeste, en invierno. Era una lucha muchas veces desesperada y no pocos buques se perdieron allí. El frío intenso, las tempestades que levantaban olas inmensas, de más de veinte metros de altura, la nieve que endurecía los cabos y las velas, la bruma que no permitía visibilidad alguna, se aliaban para hacer del paso del Cabo de Hornos un verdadero infierno helado. Los marineros debían subir a las vergas (lo que en su lenguaje se llama "subir por alto") a sesenta metros y mantenerse en esa arboladura sacudida furiosamente, muchas veces casi tendida sobre el torbellino del mar. Cualquiera caída era fatal, pero la pericia, el valor y la resistencia de aquellos hombres hacían que los accidentes fueran escasos.

Muchos años después de la primera guerra mundial, los veleros alemanes, los famosos "P", continuaron visitando nuestros puertos, y ya sabemos la triste suerte que tuvo la PRIWALL, incorporada a nuestra Armada con el nombre de LAUTARO. El último de estos buques que naufragaron en el Cabo de Hornos fue el PINNAS, cuya tripulación, salvada por un vapor chileno, no tuvo que lamentar pérdida de vidas.



La prueba más dura consistía, pues, en doblar el Cabo de este a oeste, en general, con vientos contrarios. En el otro sentido la navegación era mucho más fácil. Por esta razón la Sociedad de "Cap-Horniers", que reúne a todos los capitanes y oficiales de los antiguos veleros, sólo acepta en su seno a aquellos que han doblado el terrible Cabo viniendo del Atlántico al Pacífico. Esta Sociedad fue fundada en Francia. Después se han creado entidades similares en Alemania y en Chile. Entre todas ellas se mantiene estrecho contacto y celebran una reunión anual, por desgracia, menos concurrida de año en año, ya que los veleros casi han dejado de existir y no se forman nuevos "Cap-Horniers" que reemplacen a los que mueren.

La mayor parte de estos antiguos marinos franceses viven en Bretaña, pero generalmente celebran sus reuniones en París. En torno a una mesa bien servida hacen recuerdos, cantan las canciones marineras de su juventud y brindan en memoria de los valientes navíos con que tantas veces desafiaron los mares más peligrosos del planeta. Este año concurrió a la reunión de "Cap-Horniers" el capitán conde von Luckner, quien, durante la primera guerra mundial comandó un velero con el cual

hundió a muchos de sus enemigos. El tiempo ha borrado las antiguas querellas y los capitanes franceses han estrechado la mano de este colegas que, por sus hazañas, fue bautizado con el sobrenombre de "Diablo del Mar".

Los "Cap-Horniers" alemanes se reúnen en Hamburgo, en el subterráneo de una taberna que pronto se satura con el humo de las pipas. Ultimamente esos viejos marinos evocaron a uno de los más hermosos "P": el PAMIR, que en 1957 se perdió a la altura de las Azores. Todo hace pensar que el capitán, que se encontraba en reemplazo del titular, no supo prepararse para resistir al tifón, el cual cogió al buque con todas sus velas desplegadas. De toda la tripulación, entre la cual se contaba un curso de grumetes, sólo se salvaron seis muchachos.

Pero esta catástrofe no ha arredrado a los alemanes, quienes parecen ser los últimos navegantes a la vela. Pocas semanas después del naufragio del PAMIR, se empezó la construcción de dos nuevos grandes veleros.

Los "Cap-Horniers" chilenos se reúnen en Valparaíso. Entre ellos hay algunos de origen alemán que, después de la primera guerra mundial, se avecindaron en nuestro puerto, como, por ejemplo, mi viejo amigo el Capitán Robert Miethe, quien dobló el Cabo de Hornos más de treinta veces y que comandó el cinco palos POTOSI, cuando este navegaba con bandera alemana.



El presidente de los "Cap-Horniers" chilenos es el Capitán Carlos de Caso, un lobo de mar que, como oficial y comandante, desafió numerosas veces al terrible Cabo. El Capitán de Caso ha construido un magnífico "queche" con el cual pronto volverá a cruzar los océanos. Lo ha bautizado HUINCA y es íntegramente obra de este gran experto de la navegación.

En Londres admiramos a uno de los buques más famosos en la historia de la vela. Se llama CUTTY SARK y está anclado en el Támesis y conservado como una reliquia. Cuando lo visitamos se proyectaba establecer en él un museo, pues, la viuda de su último propietario y capitán lo regaló a la Royal Navy. Es un buque maravilloso, conservado como si viniera saliendo del astillero.

Dije que sólo ahora empieza a escribirse la historia de los "clippers". Así me parece. A pesar del tiempo transcurrido, los importantes libros del inglés Lubbock, por ejemplo, son recientes. Hace dos años el capitán francés Aubin publicó un admirable volumen de recuerdos en que, con varonil emoción, recuerda la figura de su primer capitán a bordo

de un fino velero de Bordes. Otro "Cap-Horniers" francés, el capitán De la Croix, ha escrito una media docena de obras riquísimas en datos acerca de toda la navegación francesa a la vela. Hace años, en París leí "Los últimos Cap-Horniers franceses", de este autor. Se encuentra allí todo lo que se desee saber sobre los buques de Bordes que venían en busca de nitrato a nuestros puertos del norte. El capitán exhibe una documentación completa. Desgraciadamente, al hablar de Chile, se refiere a la política y a la historia y cae en grandes errores. Como el capitán reside en el puerto de Lorient, le escribí una larga carta rectificando sus erradas informaciones. Me contestó muy amablemente y me hizo saber que cerca de mi casa vivía un "Caphorniers", el comandante Auger. Fue a visitar a este antiguo marino que a los 25 años de edad capitaneó el ANNE DE BRETAGNE, y de ahí nació una amistad que dura hasta ahora y que ha sido para mí fuente de muchos datos interesantes acerca de los veleros del nitrato y del níquel. Con el comandante Auger fuimos a visitar a otros antiguos marinos en los alrededores de París y a navegar a Melun, donde me presentó a un ex oficial de su buque a quien un cabo de acero había cortado un brazo y que se había convertido en constructor naval.

Nosotros los nortinos, no olvidaremos nunca el espectáculo que nos ofrecieron los airosos "clippers", acercándose a nuestros puertos con todas sus velas desplegadas. Recuerdo que una tarde, al entrar a Taltal en un viejo caletero, lo hicimos al mismo tiempo que dos buques franceses y un alemán. Eran magníficos cuatro palos, de enormes y blancos velámenes, de finas proas. Parecían seres vivos, palpitantes y graciosos; maravillaban por su perfección y hacían sentir la gozosa audacia del cerebro humano, capaz de acercarse tanto a las creaciones de la naturaleza.

Tampoco olvidaremos los coros de las tripulaciones y los toques de campana que anunciaban la partida. ¡Adiós, veleros de antaño! ¡Buen viento, que Dios os proteja y que algún día volváis a nuestros puertos como un retorno de la eterna juventud del mundo!...

NOTA

El artículo contiene algunas imprecisiones y errores debido a que su autor, famoso escritor de temas marinos, no tuvo contacto directo con la organización internacional de los Cap Horniers. Por otra parte, el artículo fue escrito en 1960. Desde esa fecha han ocurrido numerosos cambios, pero su contenido principal sigue siendo válido.