

Cabo de Hornos

N. de la R.— Este artículo del conocido periodista francés Raymond Cartier, publicado en "Paris Match", fue escrito con motivo de una regata de veleros alrededor del mundo, cuando los tripulantes de este evento debían afrontar los peligros del Cabo de Hornos.

¿Verán el Cabo de Hornos? Es posible. La estación es favorable. Los días son largos. El tiempo puede estar claro. Los pequeños veleros de la regata alrededor del mundo pueden acercarse más a la costa que las grandes naves a la vela de tres o cuatro palos pesadamente cargadas, de tiempos pasados. Muchos de los marinos de antaño doblaron numerosas veces el Cabo de Hornos sin alcanzar a verlo jamás y sin preocuparse tampoco de ello. Los circunnavegadores que ahora se acercan a él tienen una oportunidad de no pasar a ciegas tan importante hito en su circuito.

Pero también es posible lo contrario. Todas las instrucciones y documentaciones náuticas señalan el carácter violento y caprichoso del clima alrededor de ese extremo de América del Sur. El barómetro está siempre muy bajo. Las depresiones se suceden sin interrupción. La nieve cae en toda época. La temperatura de enero, el mes más cálido, rara vez sube de los 10 grados centígrados. El cielo está cubierto doscientos sesenta y dos días del año. Las tempestades de verano son más cortas, pero más imprevisibles aún y mucho más violentas que las de invierno. Los vientos superiores a grado 8, sobre la escala 12 de Beaufort, soplan uno de cada cinco días y los torbellinos, llamados williwaws, pueden alcanzar a los cien nudos en unos pocos minutos.

El cabo mismo, es más bien un símbolo. "Visto desde el mar, dice el South American Pilot del Almirantazgo británico, no presenta nada notable". Las severas "Instrucciones náuticas" se contentan con mencionarlo entre otros puntos identificables por los navegantes. No es un lugar inaccesible. Existe al norte de la isla de Hornos un buen fondeadero con veinte metros de fondo en aguas abrigadas. La marina chilena mantiene en la cumbre, a 405 metros de altura, un faro instalado en una torre cónica de fierro de cinco metros, última perla de luz de América, sobre un océano desierto. Lo que resulta impresionante es la mole negruzca del cabo, que descende hacia las olas en profundos surcos, con una expresión áspera y triste. Algunos rastros de nieve persisten todo el año en las ranuras de la roca. Su base está perforada de grutas y los escollos crean alrededor de ella un mar de leche. El mar del Cabo de Hornos es el peor porque el gigantesco torbellino de agua y viento pasa por un estrechamiento entre la avanzada del Atlántico, la Tierra de Palmer, y la avanzada de América, la Tierra del Fuego. El viento puede apaciguarse, hacer un breve descanso, perder por un momento la fuerza de hacer flamear un pañuelo. Pero el mar no se apacigua jamás.

Las treguas del viento, esta discordancia de los elementos, eran temidas por los antiguos marinos tanto como los desenfrenos de la tempestad. "La calma, escribe el capitán Lacroix, es terrible. Todo se desprende en la arboladura que se azota con los espantosos balanceos de las olas gigantes. La corriente lleva hacia el este, ¡ay de quien se encuentre cerca de tierra...! Excepcionalmente se han visto bonanzas que duran tres y cuatro días. El mar no se calma tan rápido como el viento, sigue enorme y picado". Privado de su fuerza motriz, cayendo a través del oleaje, un navío queda a la merced de este gigantesco zangoloteo. El 27 de noviembre de 1520, un fenómeno de obstinación, Fernao de Magalhaes, o Magallanes, entró en el océano que entonces era llamado el Mar del Sur, o más poéticamente, el Mar Bermejo. Duran-

te más de medio siglo se creyó que el tortuoso estrecho que había utilizado era el único paso entre el Atlántico y esa inmensidad marina a la cual sus primeros navegantes equivocadamente dieron el nombre de Pacífico. Sesenta años más tarde, Francis Drake sospechó que la Tierra del Fuego era una isla y que era posible rodearla por el sur para entrar en el Pacífico, pero desanduvo lo andado y tomó el Estrecho de Magallanes para proseguir su "razzia" contra los E'dorados españoles. Faltaban todavía veinte años para que un comerciante de la ciudad de Hoorn, Isaac Le Maire, tuviera la idea de utilizar el paso previsto por Drake para llegar a las islas de las especias de Indonesia. La compañía holandesa de las Indias Orientales, dueña de la ruta del Cabo de Buena Esperanza, se había precavido contra el riesgo de una competencia que viniera desde el Pacífico exigiendo para sus buques el privilegio de utilizar el Estrecho de Magallanes.

Corría el año 1616, Luis XIII reinaba en Francia. Richelieu acababa de tomar la dirección de los asuntos del reino. La guerra de los treinta años empezaba. Shakespeare estaba por morir. Corneille tenía 10 años. América estaba descubierta hacía 124 años y los españoles llevaban 21 años establecidos en Perú. El Cabo de Hornos no había visto aún la vela de un solo navío.

Dejando atrás la entrada del Estrecho de Magallanes, Le Maire y su capitán, Willem Schouten, descubrieron una tierra de cimas nevadas que respetuosamente denominaron Het Staten Landz, Tierra de los Señores de los Estados. Se metieron entre ella y la Tierra del Fuego por un corredor de corrientes furiosas al cual Le Maire dio su nombre. El mar se ensanchó y el buque, una carabela de 360 toneladas, llamada "Concordia", pudo doblar hacia el oeste, a buena distancia de una costa alta y despedazada. Los holandeses fueron los primeros en ver los albatros, gigantes de los vientos, y un cachalote, gigante de los mares, les sacó un pedazo de quilla. Descubrieron en alta mar un grupo de pequeñas islas que nombraron Barneveldt en homenaje a Johann van Holdenbarneveldt, lugarte-

niente de Guillermo el Taciturno y fundador de esta compañía de las Indias cuya exclusiva ruta ellos estaban recorriendo. El frío se tornó inhumano, el hielo cubría el puente y las jarcias, dando a las velas la rigidez del metal. Granizo y nieve, incluyendo aquella formada por la espuma desprendida de las olas que reventaban y que los marinos ingleses llamaron "las barbas grises del Cabo de Hornos". Los vientos soplaban desde el oeste dificultando la marcha, limitándolos a una ruta llena de bordadas, sin otras guías que una brújula modesta y precaria y un astrolabio inutilizable por falta de sol. La idea fija era ir hacia el oeste con la obsesión de encontrar la ruta cerrada si Drake se hubiera equivocado, si la Tierra del Fuego fuera la avanzada del continente austral. . . Después de Barneveldt, otras tierras aparecieron: costas continuas o islas que no podían distinguirse unas de otras, en el velo de las brumas. El "Concordia" ciñó al sur para alejarse de las rompientes. Más allá de una bahía en la cual blanqueaba el mar, Le Maire y Schouten observaron una imponente mole negra labrando las aguas como la punta de un arado. Instintivamente supusieron que se trataba del punto culminante de su odisea y dieron el nombre de su ciudad de origen al negro roquerío.

"Hoorn" significa "hornos" en castellano y en inglés "horn" que también quiere decir "cuerno". Con un poco de buena voluntad se distinguen cerca de la cumbre dos protuberancias que pueden pasar por cuernos, pero es una coincidencia, los cuernos del Cabo de Hornos nada tienen que ver con el origen de su identidad.

Otro hito, un puñado de rocas, las islas Diego Ramírez, se encuentran a sesenta millas al S-S.O. del Cabo. Actualmente se hallan en ellas las estaciones meteorológicas más aisladas del mundo, pero, hasta 1969, su posición en los derroteros marinos fue inexacta por 2,5 a 3 millas. Los buques que hacían la ruta del Cabo de Hornos sabían que debían apartarse por lo menos 300 millas de Diego Ramírez hacia el este antes de girar su proa hacia el norte

so pena de ir a parar a Tierra del Fuego, en los difíciles pasos del canal de Romanche y de la isla Londonderry. Schouten y Le Maire no vieron a Diego Ramírez, y por supuesto, no tenían la menor idea de la orientación de la costa en la desembocadura del paso de Drake. El mejor piloto, la suerte, estaba al lado de ellos. Entraron correctamente en el Pacífico, lo atravesaron sin conocer los sufrimientos y tragedias de la expedición de Magallanes y arribaron a Batavia. Fueron los primeros en llegar a las Indias Orientales por la vía del Cabo de Hornos. Allí fueron capturados y detenidos para ser embarcados en un buque de guerra con destino a Holanda, bajo la acusación de haber quebrantado el privilegio de la compañía. Le Maire murió durante la travesía, recompensa común de los precursores.

Desde entonces se disponía de dos vías marítimas para pasar del Atlántico al Pacífico. Ninguna de las dos era fácil. Estrangulado en su entrada oriental, el Estrecho de Magallanes pasaba a ser hasta su boca occidental, un largo canal estrecho entre dos riberas escarpadas con cambios de tiempo de una instantaneidad terrorífica. Las ráfagas de nieve que caen desde las montañas ahogan a los buques en una blancura más opaca que la noche.

El conflicto entre las aguas del Atlántico y las del Pacífico engendra corrientes de mareas reversibles cuya velocidad alcanza hasta los diez nudos. Por su carencia de todo balizaje, los buques debían fondear durante la noche y su estrechez los dejaba en la imposibilidad de barloventear. Incluso en nuestros días, la navegación del canal de Magallanes y otros de la Patagonia, que lo continúan, es escabrosa. En cuatro días, entre Punta Arenas y Puerto Montt, he visto personalmente los restos recientes de tres vapores. La otra ruta, la del Cabo de Hornos, ofrece mayor libertad de acción. El paso de Drake es una larga avenida con cuatrocientas millas marinas, entre la Tierra del Fuego y las Shetland del Sur, verdaderos centinelas del continente antártico. El precio de esta facilidad consiste en el mar perpetuamente descompuesto, los vientos desca-

bellados que soplan desde el oeste nueve de diez veces, el frío riguroso, el hielo. Los témpanos se remontan hasta los 40 grados de latitud.

Por largo tiempo, las rutas de América del Sur tuvieron una circulación muy escasa. Nada atraía a los navegantes hacia estas altas latitudes, entregadas a las fuerzas más furiosas de la naturaleza. Las colonias españolas de Perú y Chile recibían sus instrucciones, sus inmigrantes y sus funcionarios por Méjico. El galeón anual de las Filipinas llegaba a Acapulco, desde donde su valioso cargamento de plata y especias era transportado a lomo de mula hasta Veracruz y reembarcado para España.

La hazaña mal recompensada de Le Maire y Schouten suscitó, en 1623, una expedición de once buques comandados por el almirante holandés L'Hermite que atacó los establecimientos españoles del Pacífico; pero el excelente escribano marítimo Jean Radier no pudo volver a encontrar traza de una sola travesía del Cabo de Hornos, ni tampoco del Estrecho de Magallanes, durante los cuarenta años siguientes. Prácticamente transcurrió todo el siglo XVII sin que las ballenas y los albatros del paralelo 55° conocieran de hecho algún problema con el hombre.

Después, el siglo de las luces, el XVIII, comenzó.

Este fue un gran siglo para el mar. Durante él se aprendió a determinar la longitud, progreso decisivo. Se construyeron buques más resistentes y más maniobrables que sus precursores. Se perfeccionaron los aparejos, multiplicando y diversificando las velas a fin de jugar mejor con los caprichos del viento. Los buques fueron forrados en cobre para mejorar su velocidad y proteger los cascos contra las vegetaciones marinas que los entorpecían. Se hizo la guerra naval en las aguas más lejanas y se sintió la necesidad de terminar la tarea de los grandes descubridores del siglo XVI reemplazando el aguijón del lucro por la curiosidad científica. Nada estimuló más esta curiosidad que el misterio del gran continente austral. Su existencia fue prevista por la razón, diosa suprema. El hemisferio norte estaba sobre-

cargado de tierras; evidentemente ellas harían bascular el globo terrestre si no existiera en el hemisferio sur un contrapeso bajo la forma de un continente todavía desconocido.

Los navíos volvieron a verse en el Estrecho de Magallanes y en el Cabo de Hornos. Algunos todavía eran filibusteros que iban a arrancar un puñado de lana al vellocino de oro español. Los capitanes de los otros llevaban instrucciones en las cuales se les ordenaba, muchas veces con exigencias ridículas, las exploraciones que debían cumplir. La acogida que les esperaba en las altas latitudes dependía de los caprichos de Neptuno. El más grande de los navegantes, el capitán Cook, pasó el Cabo de Hornos sin problemas a bordo del "Resolution" antiguo carbonero de Whitby de 29,74 metros de eslora, y su émulo, el infortunado "La Perouse", hasta tal punto resultó favorecido por el tiempo, que se mostró injusto con sus antecesores creyendo que habían exagerado sus penurias y peligros. En cambio, otras travesías fueron tragedias espantosas. El almirante Lord George Anson penetró en el estrecho de Le Maire el 7 de marzo de 1741 con seis navíos para ir a guerrear contra los españoles en el Pacífico. La tempestad dispersó su escuadra. Su fragata "Centurión" perdió 43 hombres durante el mes de abril y 80 el mes de mayo, luchando contra una mar monstruosa y solamente ocho de los 324 que había al zarpar se tensan todavía en pie cuando el 9 de junio el "Centurión" arribó a la isla de Juan Fernández, donde el verdadero Robinson Crusoe, un tal Alexander Selkirk, vivió solo por más de cuatro años.

Algunas veces, el Cabo de Hornos simplemente negaba el paso. Ningún buque fue comandado más energicamente por un mejor marino que la "Bounty" del teniente William Bligh. Iba a Tahiti a embarcar árboles del pan que los propietarios de esclavos deseaban aclimatar en las Indias Occidentales, humilde misión que un motín convertiría en uno de los eventos clásicos del mar. Bligh encontró tales condiciones en el paso de Drake que violentando su orgullo, giró la proa y llegó a Tahiti, y a la celebri-

dad, por la ruta de Buena Esperanza. La razón se engañaba. La Terra Australis no existía. Cook le dio el golpe de gracia descendiendo por el Atlántico sur hasta los 60° de latitud en medio de multitudes de témpanos, en un mar casi solidificado. "Me enorgullezco de pensar, escribió, que nadie llegará jamás más lejos que yo".

El paellón de Estados Unidos apareció a su vez en las aguas del Cabo de Hornos. El brick "Thadeus", zarpó de Boston el 3 de octubre de 1819, lo dobló en medio de un concierto de salmos y náuseas, cargado con una piadosa muchedumbre de hombres y mujeres que bajo la conducción del reverendo E.W. Dwight iban a apartar de la lujuria y el nudismo a los indígenas de un paraíso terrestre: Hawaii. También vinieron de Nueva Inglaterra, de New Bedford, de Nantucket, de Sag Harbor, los balleneros, quienes llevaban hacia una América que nacía a la prosperidad, la materia prima de sus bujías y las varillas flexibles que apretaban el talle de sus elegantes damas en los bailes de Filadelfia y Nueva York. Solamente los vikingos habían igualado, tal vez, a los cazadores de cetáceos de los mares australes, para quienes la ola gigantesca y el frío paralizante no era cuestión de una travesía de unos pocos días o semanas, sino el medio en el cual vivían durante años. Uno de ellos, el capitán Nathaniel Palmer, de Stormington, Connecticut, a bordo del "Hero", apenas más grande que una chalupa, describió la otra orilla del paso de Drake, la larga península del continente antártico apuntada hacia el Cabo de Hornos. En alta mar se encontró con el almirante Van Krussert que dirigía la primera circunnavegación rusa. El marino báltico se puso a llorar cuando se enteró de la edad del descubridor yanki: ¿Cómo voy a decirle al zar, mi señor, que con los dos buques que él me ha confiado no he sido capaz de hacer lo que ha hecho un muchacho de veinte años?"

La expedición que zarpó de Plymouth el 22 de mayo de 1826 se componía de un pequeño tres palos con vergas en cruz "H.M.S. Adventure" de 330 to-

neladas y de una goleta de tres palos "H.M.S. Beagle" de 325 toneladas. Las instrucciones de sus señorías, los lores del Almirantazgo, le ordenaban reconocer y dibujar las costas de América del Sur desde el paralelo 36° en el Atlántico hasta el paralelo 45° en el Pacífico, o sea desde el Río de la Plata hasta la isla chilena de Chiloé. Le habían sido entregados doce cronómetros a fin de reducir al mínimo los riesgos de errores en la determinación de las longitudes. Dos años de trabajo monótono en medio de los paisajes deprimentes de la Patagonia oriental, las Falkland y el Estrecho de Magallanes causaron la neurosis del capitán Pringle Stokes, comandante del "Beagle", quien se hizo saltar la tapa de los sesos. Su segundo, Robert Fitz Roy, de veintitrés años, lo sucedió.

Un continente severo, un lenguaje religioso y sus aspiraciones filantrópicas caracterizaban al joven oficial. Pertenece a una secta fundamentalista, que interpretaba la Biblia en forma literal, creyendo en un sentido estricto que la creación se había desarrollado en siete días y que el universo tenía 5.000 años. El espectáculo de los fueguinos le llenó de compasión. No tenía nada en común con los patagones del continente, que no eran los gigantes descritos por los primeros exploradores, pero por lo menos formaban una población sana y relativamente sociable.

Los fueguinos vivían desnudos bajo una piel de lobo marino, se alimentaban con la carne putrefacta de las focas o las ballenas lanzadas a la costa, y si el mar se mostraba avaro, se comían en este orden, a las mujeres ancianas, a los perros y a los hombres ancianos. Se pintarrajeaban de una manera horrible y constituían un verdadero peligro para los hidrógrafos. El bueno de Fitz Roy pensaba que haría una obra agradable al Señor llevando a algunos jóvenes a Inglaterra, desde donde traerían a sus congéneres un rudimento de civilización. Capturó a una niña a la cual llamó Fuegia Basket, a dos adolescentes a quienes denominó York Minster y Boat Memory y, al último momento, compró

por un botón de nácar a un muchacho de unos 12 años al que llamó Jemmy Button.

Hace algunos años traté de ver a uno que se hacía pasar por el último representante de la raza en la parte oriental de Tierra del Fuego. Partiendo de Ushuaia, la ciudad más austral del mundo, un helicóptero de la Armada argentina me llevó por encima de turberas siniestras, de picos nevados y de inmensos bosques muertos, a las riberas del lago Fagnano, pero en ninguna parte encontramos al fueguino.

Algunos sobreviven en la parte chilena, pero la raza está prácticamente extinguida, no por causa del fusil del hombre blanco, sino por las epidemias que éste ha acarreado consigo.

En la época de Magallanes era todavía bastante numerosa como para que las fogatas esparcidas por la montaña hayan hecho que se diera a la isla helada el nombre paradójico de Tierra del Fuego y, en la época de Fitz Roy, los fueguinos todavía no eran una rareza. Algunos de ellos, en el año de gracia de 1830, vieron otra gran Tierra del Fuego, Gran Bretaña, surgir de las olas, cuando después de cuatro años de ausencia el "Adventure" y la "Beagle" volvieron a Plymouth para reaparejarse y reabastecerse.

Fitz Roy volvió a partir dos años más tarde, esta vez solamente con la "Beagle" y 24 cronómetros tapizaban su cabina. Uno de sus jóvenes fueguinos había muerto a consecuencia de una vacunación antivariólica; los otros tres habían sido presentados al Rey Guillermo IV y a la Reina Adelaida, pero el niño del botón de nácar fue el único que sacó provecho de su cura de civilización. Fueguia Basket y York Minster miraban con un aire hostil las maravillas que los rodeaban manteniendo una actitud so-lapada y ceñuda.

Fitz Roy había solicitado se agregara un naturalista a la expedición. Ante la modestia de los emolumentos, hubo de contentarse con un pastor frustrado de veintitrés años, Charles Darwin. Una asombrosa coyuntura reunía en una cáscara de nuez a un capitán que creía que

el hombre había sido modelado por la propia mano de Dios y un pastor que iba a hacerlo descender de la misma rama del árbol que el chimpancé.

El "Beagle" atravesó el estrecho de Le Maire y fue a fondear directamente bajo el viento del Cabo de Hornos una tarde de diciembre clara y tranquila. Apenas había anclado, cuando la tempestad se levantó. Las semanas siguientes, en medio del verano austral, sólo fueron una sucesión de borrascas acompañadas de tormentas de nieve. Fitz Roy volvió a hacerse a la mar, el 11 de enero, pero perdió el rumbo en medio de los elementos desencadenados y una ola gigantesca cubrió al "Beagle", el cual salió a flote como un boxeador apaleado. "Un segundo golpe de mar de una fuerza semejante, dijo Darwin, y habría acabado con nosotros..."

Durante 24 días la "Beagle" trató de navegar hacia el oeste, muy cerca de la costa, en los mismos parajes cuyos peligros debía revelar. Fitz Roy terminó por echar el ancla al abrigo del Falso Cabo de Hornos, después de haber recorrido menos de 150 kilómetros en más de tres semanas. ¡Bautizo del Cabo de Hornos!

Darwin pasó dieciocho meses en esos parajes atormentados, enriqueciendo la ciencia con una maravillosa descripción de Tierra del Fuego. Antes de su partida logró volver a ver a Jemmy Button, el cual Fitz Roy había devuelto a su tribu. Desnudo y esquelético, el joven relató que había sido maltratado y despojado de todo cuanto los blancos le habían dado. Se dejó conducir de nuevo a tierra con un gesto de aflicción pero no pidió volver a partir en la gran canoa alada.

El siglo XVI había descubierto el Pacífico, el XVII había descubierto su puerta más grande hacia el Atlántico, el paso del Cabo de Hornos. El XVIII lo había abierto a la guerra y a la ciencia. Más de un tercio del siglo XIX iba a transcurrir sin que cambiaran las perspectivas futuras de este gran océano. Parecía que el Pacífico no podía ser integrado a la civilización.

Un hermoso día de 1848, un hombre llamado James W. Marshall traba-

jaba ensanchando el canal de un molino de agua sobre el río Sacramento. Se encontraba al servicio de John Augustus Sutter, un suizo nacido en el país de Bade, al cual un espíritu de aventura había llevado a San Louis en la pista de Santa Fe, luego a Oregón, a Alaska, a Hawaii y finalmente a California. Arraigándose al fin, había fundado una nueva Helvecia. El país, de una belleza esplendorosa, estaba en calma. El año precedente, la República de los Estados Unidos había arrebatado California a un Méjico anarquizante con los efectivos de un batallón, al precio de 10 muertos.

James W. Marshall trabajaba cuando creyó ver algo brillante en el fondo del riachuelo. Pensó: "¡Cobrel!" y llevó el objeto a Sutter. Era una pepita de oro. Ella fue la ruina de Sutter, cuyos dominios fueron invadidos por una turba de aventureros. Pero ella debía abrir el Pacífico.

La primera riada hacia el oeste, de los tiempos contemporáneos, fue sin lugar a dudas la más ardiente. Masas inauditas se abalanzaron hacia los placeres. Podían escoger entre tres itinerarios: o bien la travesía del continente mal pacificado todavía, o la ruta de Panamá con un desembarco en Colón y un reembarque en Panamá o la travesía del Cabo de Hornos. A pesar de su rudeza, esta última fue preferida muchas veces.

Los astilleros americanos ya habían realizado el tipo de veleros que se harían célebres con el nombre de clippers: fueron considerados como un talismán para la buena travesía. Demás está decir que la realidad no correspondía a las promesas. Los primeros veleros de la ruta del Cabo de Hornos eran pequeños buques de doscientas a setecientas toneladas que apilaban a sus pasajeros en el entrepuente, muy inferiores a las naves que hacían la travesía a las Indias, precursoras de los vapores de una época posterior. El espejismo del oro hacía aceptar todas las calamidades. Un nuevo capítulo de la historia del Cabo de Hornos empezó durante tres cuartos de siglo teniendo como fondo el duelo épico entre la vela y el vapor.

"Furiosa tempestad WSW, fuerza 11, mar muy gruesa. Andar reducido a 93 revoluciones, cabeceos y balances sumamente fuertes, fatiga de todo el navío barrido por los golpes de mar... Corrientes violentas. Viento fuerza 12... Tempestad con borrascas de nieve y granizo... Mar cada vez más dura, viento del oeste a 150 kms. por hora, hondonadas de 12 a 13 metros registradas por el sondeador. La velocidad desciende a 3,5 nudos. Nieve y Granizo..."

Fletado por la Marina Francesa, el petrolero "Dalila", construido en 1954, de 202 metros de eslora y 15,5 nudos de velocidad, había zarpado de Lavera el 8 de agosto de 1968 con destino a Tahiti llevando 29.900 toneladas de combustible y gasolina. Las líneas precedentes son extractos de su diario de a bordo, a partir del momento en que entra en el estrecho de Le Maire hasta que pasa a la cuadra del faro ("apagado" según el diario de a bordo) del Cabo de Hornos. La prueba no ha terminado y estas anotaciones dan fe de ello:

"Mar muy gruesa. Brusco descenso del barómetro. Los puentes son cubiertos. Violento balanceo y fatiga del buque... Viento NNW, fuerza 12, mar enorme, golpes de mar que llegan hasta el castillo y la toldilla. Velocidad estimada, cuatro nudos... Golpe de mar especialmente grande barre toda la toldilla, aplasta la parte posterior del toldo del puente de maniobra, arranca la puerta. Cuarenta centímetros de agua en la crujía. Daños en la cámara de oficiales y en la oficina del mecánico jefe..."

Así son los mares del Cabo de Hornos para un gran buque moderno propulsado por máquinas potentes. Es fácil imaginar lo que son para los pequeños veleros de la regata alrededor del mundo, y lo que fueron para los "cabohornianos" (que hacían la ruta del Cabo de Hornos) de antaño. Los primeros buques que merecieron este nombre ilustre fueron los clippers, o similares que transportaron a los buscadores de oro de 1849. Luego vinieron riquezas más substanciales. El guano y el salitre

de Chile y Perú. Las pieles, el trigo y las maderas de California y Oregón. En el sentido inverso, la costa del Pacífico, en rápida expansión, reclamaba carbón, fierro, máquinas. San Francisco, de 4.000 habitantes en 1850, constaba con 235.000 en 1880 y California duplicaba su población en veinte años. Entre Europa, con sus crecientes necesidades, y el nuevo mundo que nacía a lo largo del Pacífico, el Cabo de Hornos se convirtió en uno de los ejes de la navegación, el homólogo de Gibraltar o de Ouessant.

El vapor había hecho su aparición en el Atlántico desde 1819: tímidamente, puesto que el "Savannah" sólo utilizaba sus máquinas durante ochenta y cinco horas de los cuarenta y cinco días de su travesía. En 1838, el "Sirius" fue el primer buque que viajó desde Europa a América sin la ayuda de la vela, pero el capitán tuvo que quemar cuanto era de madera a bordo. Al año siguiente, el "Robert T. Stockton" logró efectuar la travesía utilizando la hélice, la cual no dejaría de confirmar en adelante su superioridad sobre la rueda. No obstante los accidentes dramáticos, que provocaron una reducción de la clientela, pronto se hizo evidente que, una vez conquistados los estrechos mares costeros de Europa, el vapor se apoderaría de la línea imperial del Atlántico Norte.

Pero la vela, por su parte, ganaba victorias. Las cartas de los vientos y las corrientes del teniente de la Marina de Estados Unidos, Mathieu Maury, reemplazaban el empirismo de los antiguos marineros. Siguiendo a Maury se iba de Nueva York a San Francisco en 114 días, en lugar de 187 el clipper "Flying Cloud" lo realizó en el tiempo realmente fenomenal de 89 días 21 horas. Acosada por la competencia, la construcción de veleros hacía progresos considerables. Velocidades de 15, 16 e incluso 17 nudos, correspondientes a recorridos cotidianos de 300 millas, eran mantenidas frecuentemente durante varios días consecutivos, y no era raro que un velero mostrara el extremo de un cabo a un vapor al cual dejaba atrás, oferta insultante de un remolque a ese remolón maloliente.

Las máquinas, muy primitivas, eran verdaderas tragaderas de carbón. El inconveniente era aceptable para los buques de pasajeros en cortas travesías. Pero, con los grandes vientos gratuitos del buen Dios, la vela volvía a cobrar ventaja para transportar pesados cargamentos a muy larga distancia. Se estableció un equilibrio. La vela conservó las rutas largas, la navegación más allá de los cabos de Buena Esperanza y de Hornos. Pero las dos marinas quedaron separadas por un recíproco desdén. Cuando los oficiales veleros se enteraban que uno de los suyos se había convertido en un marmitón, decían "Menganó ha dejado el mar".

Ante los buques que hacían la travesía del Cabo de Hornos y sus pirámides de telas, la imaginación se afiebra. No se les ultraja diciendo lo que no eran y lo que eran. Se trataba de grandes bateas mercantes que transportaban pesadas cargas; sales, muchas veces malolientes, carbón, excrementos de aves, nitrato, pieles. La grandeza del capítulo que han escrito en la historia del mar proviene, por una parte, de la eficiencia en el empleo de sus velas para sus pesados cascos recargados. Por otra parte, al valor de los hombres que los tripulaban.

Las primeras naves eran de madera, de poco tonelaje, generalmente pequeños veleros de tres o cuatro palos con desplazamiento de 500 a 600 toneladas. Las dimensiones aumentaron con los buques de fierro que empezaron a aparecer en el decenio de los años 1850. El primer buque de acero, el "Altcar" entró en servicio en 1866, tres años antes de la apertura de la sucia fosa del Canal de Suez, que iba a transferir al vapor a la navegación del Océano Indico. Los tamaños siguieron aumentando con la solidez de los buques. "En 1870 —escribió el historiador de la vela, Basil Lubbock—, un buque de 1.500 toneladas era una gran nave. Diez años más tarde, no se construía ninguna de menos de 2.000 toneladas". Pero era indispensable aumentar al mismo tiempo su fuerza motriz, es decir, la superficie del velamen y por lo tanto, la cantidad y lon-

gitud de las vergas, la altura y cantidad de los palos.

El primer cuatro palos, el "Tweeddale", fue lanzado en el Clyde el año 1872. Diez años más tarde, el armador francés Bordes puso en servicio el cuatro palos "Unión", totalmente de acero, excepto el puente.

Los cinco palos aparecieron a su vez. El primero de todos, el "France", fue lanzado el 2 de septiembre de 1890 por cuenta de la casa Bordes en los astilleros escoceses D.W. Henderson. Medía 104 metros de eslora, desplegaba 4.320 metros cuadrados de telas y transportaba 6.000 toneladas; fue el velero más grande de su época. Pasaba a la cuadra del Río de la Plata en 1901, cuando un golpe de viento llamado "pampero" surgió del continente, lo desarboló y desmanteló. Se hundió tres días más tarde.

Solamente otros 6 cinco palos más surcaron las olas. El alemán "María Rickmers" desapareció en 1892, el mismo año que fue puesto en servicio, en el Océano Indico. El "Potosí" y el "Preussen" igualmente alemanes, se perdieron, uno en un incendio, el otro por abordaje y un cuarto alemán, el "R.C. Rickmers", confiscado durante la primera guerra mundial, tuvo la amarga suerte de ser hundido bajo colores británicos por un submarino de su nacionalidad. El antepenúltimo cinco palos, el velero más grande jamás puesto a flote, fue el "France II", lanzado en Burdeos en 1912: 128 metros de eslora, 7.800 toneladas, velocidad que llegaba hasta los 17 nudos, 20 velas cuadradas y 20 latinas, la perilla del palo mayor a 64 metros sobre la línea de flotación, iluminación eléctrica, 7 cabinas de lujo para pasajeros, etc. Esta maravilla de los mares chocó en 1922 con un arrecife de coral frente a Nueva Caledonia, y no pudo ser salvado.

El último de los cinco palos, el "Kobenhaven", de nacionalidad danesa, lanzado en 1921, desapareció en 1925 entre Buenos Aires y Australia.

Esta lúgubre lista da una idea de los riesgos de que estaba rodeada la navegación a velas. El capitán Louis Lacroix,

en su libro "Los últimos cabohornianos franceses", enumera 127 buques que navegaron bajo registro de la casa Bordes entre 1860 y 1923. Cincuenta y uno naufragaron por diversos accidentes marítimos: varadura, abordaje, incendio, vía de agua, etc., 14 de ellos desaparecieron sin noticia en el curso de una travesía, más los 20 que fueron hundidos por submarinos desde 1914 a 1918 y aquellos, en cantidad desconocida, que encontraron un fin accidental después de haber sido vendidos y transferidos a otros armadores. Uno de cada dos buques lanzados en esa época estaban destinados a no terminar su carrera en un astillero de demolición.

En estos siniestros, la parte del Cabo de Hornos era menos que la de los mares estrechos, brumosos y sembrados de escollos, como el de La Mancha, el Mar del Norte, el Canal de Saint George, el Mar de Irlanda, etc. Los peligros para los grandes veleros no disminuían, sino que aumentaban cuando se acercaban a los puertos después de dos o tres meses de soledad. El radar era desconocido e insospechado.

Las sirenas y las bocinas indicadoras de la bruma resonaban en todas direcciones a causa de las ilusiones acústicas o del desplazamiento de las masas de neblina. Incluso cuando un remolcador se había hecho cargo de ellos, los pesados veleros de antaño estaban lejos de encontrarse fuera de problemas. La inercia de sus 5.000 a 6.000 toneladas imponía al remolcador esfuerzos que un mar fuerte hacía insostenibles. Numerosos son los veleros que tuvieron que ser abandonados por su remolcador devorado por el mar. Salían bien de sus apuros gracias a su buena suerte o a la habilidad de maniobra de sus patrones. Los otros jalonaron de restos las rocas de Cornouailles y los altos fondos de Flandes.

Más que la frecuencia de las pérdidas totales, lo que caracterizó el paso del Cabo de Hornos fue la dureza del trabajo, la multiplicidad de accidentes graves o mortales, la crueldad del frío, la tortura de la ropa perpetuamente mojada, las manos en carne viva, los ara-

ñazos alrededor de los puños y el cuello por el frotamiento del encerado, la falta de sueño, la pobreza de la alimentación, finalmente la sensación deprimente de chocar con una potencia de la naturaleza decidida a negarles el paso y enviarlos de vuelta a su punto de salida; a hacer pagar con agonías cada cable hacia el oeste. Combate desigual del cual uno se asombra que el hombre haya salido casi siempre vencedor.

El aumento del porte de los buques no aliviaba el sufrimiento de los hombres. Cook y La Perouse, como Drake y Le Maire, navegaron naves livianas, de aparejo simple, que se elevaban bien con la ola. Los marineros de los "cabohornianos" tripulaban pesadas bateas, sumidas en el agua, algunas veces hasta a un metro del puente, lentas para enderezarse, embarcando desde el castillo a la toldilla cientos de toneladas de agua que sus imbornales no alcanzaban a vaciar antes de la llegada de una nueva ola. Los cambios de velocidad, los zigzagüeos, necesarios para mantenerse en una ruta derecha, implicaban maniobras incansables que la altura de los paños y la cantidad de velas hacían agotadoras y arriesgadas. En tierra, a pie firme, no existe fuerza más desmoralizante, adversario más extenuante que un gran viento. Los del Cabo de Hornos lo recibían a 25 ó 30 metros de altura, tanto de noche como de día, en posiciones casi horizontales, las botas de mar estirando los cables de acero de los marchapiés, el vientre apoyado con toda su fuerza sobre la verga deslizante, las manos dolorosamente agarradas a una tela rígida como el metal en medio del balance loco de las oscilaciones de 70 grados.

Las traidoras sacudidas que seguían a los segundos de calma y un bramido siniestro les llenaba el cráneo de un clamor desesperado; trabajaban así durante horas para reemplazar una gavia que la borrasca había dejado reducida a jirones. Nunca dormían más de cuatro horas de una vez y en todo momento debían esperar que los llamaran al puente para reforzar la guardia. Llegaban a autocalificarse de imbéciles, a jurar (en realidad perjuraban) que jamás volverían a poner los pies sobre una plancha flotante. Jamás ninguno se consideró un héroe.

No todos los días se trataba del Cabo de Hornos; su vida cotidiana no era menos laboriosa y austera. La alimentación se componía de una rotación virtuosamente monótona de tocino salado, bacalao y un caldo de buey universalmente reputado ser de caballo. La galleta, base de la alimentación, se mantenía fiel a la tradición marítima albergando gusanos al cabo de algún tiempo. El agua dulce era distribuida en base a un cubo por hombre cada semana y los marineros hacían maravillas para lograr con esta pequeña cantidad la limpieza de su ropa y de su cuerpo. Los retretes denominados polainas, por analogía con el calzado de punta levantada de la Edad Media, estaban colocados muy a proa, sin otra ventaja que estar bien ventilados por la brisa y bien lavados por la salpicadura del mar. Los socorros médicos se llevaban en una caja cuya composición, dictada por Luis Felipe, se mantendría inmutable hasta la muerte de la vela.

El navío que partía de Hamburgo, de Puerto Talbot o de Nantes, se convertía durante tres o cuatro meses en un universo completo y el capitán Lacroix necesitó cinco páginas de fina y cuidadosa letra para enumerar todos los suministros que llevaba. Las instrucciones a los comandantes impedían recalar y podían hacerlo sólo en el caso de que un peligro extremo amenazara al navío a una pérdida total. Los marineros no se jactaban cuando decían tener una mujer en cada puerto; los únicos que conocían eran el de partida y el de retorno. Permanecían amarrados a bordo, durante las largas permanencias ante Iquique o Tocopilla, descargando ellos mismos el carbón que habían traído y cargando igualmente el salitre que debían llevar de vuelta. Si desertaban, su única oportunidad era ser tomados a cargo de un mercader de hombres que los revendía algunos días más tarde a un capitán escaso de personal.

Los sueldos eran más o menos iguales en todas las marinas; algo así como 75 francos oro al mes. Cincuenta monedas de cobre al día —pero de seguro— y aunque las palabras faltan para expresarlo, les asistía el sentimiento orgulloso de considerarse una raza aparte, una fibra humana excepcional totalmente distinta de los terrestres y más aún quizás, de los individuos que, a bordo de los tragacarbón, se decían marineros.

La ruta del Cabo de Hornos ha nutrido muchos relatos. El que resumo en las líneas siguientes me parece un compendio de todas las miserias y peligros sufridos por los grandes veleros en su vuelta alrededor de América del Sur. Se trata de una travesía marcada por una mala suerte excepcional, pero sin duda no hay un solo marino del Cabo de Hornos que no haya vivido en su carrera alguna de las calamidades del tres palos "British Islands" durante uno de sus viajes entre Inglaterra y la costa del Pacífico.

No era un buque nuevo cuando zarpó de Puerto Talbot, el 11 de junio de 1905, profundamente sumido en el agua por una carga de 3.900 toneladas de carbón con destino a Pisagua. Lanzado por John Reid en los primeros tiempos de la construcción en acero. Desde 1884 había conocido su parte de buenos y malos momentos. El promedio de sus travesías, donde se destacaba un viaje Londres-Sidney en 80 días y otro Cardiff-San Francisco en 116 días, era excelente y su record de marcha, 383 millas (709 kilómetros) en 24 horas, correspondía a un promedio de 16 nudos que la mayoría de los vapores de la época podían envidiarle. Contaba con numerosas travesías del Cabo de Hornos. En el curso del invierno de 1893, había navegado en los hielos durante 400 millas y contado un millar de témpanos.

La crisis que debía ser fatal para la marina a velas ya hacía estragos. La dotación normal de un tres palos de 2.394 toneladas aparejado con 21 velas, era de 40 hombres. La competencia del vapor obligó a los armadores a hacer enormes economías. El "British Islands" no tenía más que 20 marineros a bordo. El comandante, los dos tenientes, el carpintero, el contramaestre, el camarero y el cocinero, aumentaban a 27 la cantidad de hombres. Se agregaban a esta cantidad 4 pilotines de quince años. Uno de estos últimos, que llegaría a ser el contramaestre William H.S. Jones, debía escribir un excelente relato de la dolorosa travesía.

La mujer y la hija del capitán James Platt Barker, de treinta y un años, estaban a bordo. Los armadores toleraban, pero desaprobándolos, estos viajes conyugales de sus capitanes. Lacroix y Ran-

dier citan numerosos casos y algunas tragedias, pero ninguna fue provocada por la obsesión sexual creada por la presencia femenina entre un grupo de hombres privados de los placeres de la carne. A bordo del "British Islands" la señora Barker no desempeñó otro papel que el de la víctima enclaustrada en su cabina, sufriendo la angustia común sin ningún alivio.

Pasada la latitud de Río, las velas del buen tiempo fueron reemplazadas por el juego N° 1, mucho más sólido, pesado y difícil de manejar. El duro trabajo, preludio de la toma de contacto con el Cabo de Hornos, apenas había terminado el 24 de julio cuando un delgado hilo de humo empezó a salir de la bodega central. ¡Había fuego en el cargamento!

Todas estas cargas de los grandes veleros eran temidas. El trigo se desplazaba en las bodegas comprometiendo al navío, haciéndolo escorarse. La madera, parcialmente cargada en el puente, elevaba el centro de gravedad, creando el peligro de zozobrar. Los rieles, si escapaban de sus trincas desfondaban el casco. El guano era una materia pútrida, cuyas emanaciones envenenaban a la dotación. El salitre (que mató a 561 personas en 1947 en Texas City, durante la carga de un vapor) era una materia peligrosa que una chispa hacía arder. La bencina en bidones (los primeros petroleros fueron veleros) inspiraba un justo terror. El carbón creaba el riesgo de incendio. Se sabe de numerosos navíos que bajo los pies de sus tripulaciones se calentaban durante días y días convirtiéndose luego bruscamente en gavillas ardientes de llamas. No se sabe cuántos perecieron de esta manera sin sobrevivientes y sin testigos. Ante el humo de alarma, el jefe del "British Islands" debía elegir entre dos decisiones: cerrar herméticamente los compartimientos esperando que el fuego se ahogara, o abrirlos para penetrar y extinguir el foco de la combustión. Barker escogió la segunda.

Durante cinco días los marineros se convirtieron en mineros. Se deslizaron en la bodega, arrastrándose entre el puente y la masa de carbón en una oscuridad casi total; una linterna podía producir un es-

tallido de grisú. Avanzaban en dirección de la fuente de calor, evacuando el carbón a su paso en canastos cuyo contenido vertido sobre el puente era regado con agua de mar. El "Viejo" había dicho que ni un solo trozo debía ser lanzado por la borda. Abajo, la temperatura subía y subía. El polvillo de carbón recalentado se volvía irrespirable. Las botas de mar se encogían con el calor, quemando las plantas de los pies. Barker disimulaba su ansiedad gritando para presionar a los hombres a actuar más rápido. Se encontraba en la zona de los vientos pamperos. De ser sorprendidos con las bodegas abiertas el buque estaba perdido. Al quinto día se subió el carbón incandescente, inflamándose al salir al aire. Descubierta el foco, fue inundado y la bodega cerrada de nuevo precipitadamente. Los hombres estaban extenuados. Los aprendices habían trabajado como los adultos. "La última recomendación de mi madre, relata Jones, había sido: En toda circunstancia, jamás olvides mantener tu aseo corporal". ¡Si ella hubiera visto a su hijo!

El viento se hizo más fuerte. El barómetro y el termómetro bajaron al mismo tiempo. La mar se encrespó. Los balances y cabeceos aumentaron. La tripulación tuvo que volver a bajar a la bodega —esta vez por un paso interior— para nivelar el carbón. Arriba los puentes quedaban inundados ante cada golpe de mar. Un marino llamado John Witney se estrelló en la toldilla con el resultado de una pierna quebrada. El carpintero confeccionó una férula y el herido fue amarrado a la litera de un camarote desocupado. Un hombre menos en una de las guardias.

El 4 de agosto, quincuagésimo séptimo día de la travesía, arrumbaron al Cabo San Juan, punta oriental de la isla de los Estados. Barker había decidido dar la gran vuelta, en lugar de tomar el estrecho de Le Maire, con intenciones de avanzar bastante hacia el sudoeste antes de cambiar su rumbo hacia el noroeste. El Cabo de Hornos estaba a 150 millas. La mar seguía gruesa y el termómetro bajo, pero el cielo estaba claro y una buena brisa del este impulsaba al "British Islands" hacia el Pacífico. Había atravesado el Cabo de Hornos el 7 de agosto, a gran distancia, por los 57 gra-

dos sur. El capitán y sus dos tenientes se aseguraron de ello tomando una altura del sol. La tripulación recibió con aplausos la noticia. ¡Habían atravesado el Cabo de Hornos! ¡En tres días! ¡En invierno!

Breve alegría. Un brusco descenso del barómetro alertó a Barker que hizo reducir la tela, conservando solamente tres velas altas. El viento amainó casi completamente, pero el mar se agitó con altas olas de reflejos oleosos, imprimiendo a la nave un enorme balance. Los hombres sufrían más que nada con el frío, la rigidez de las velas que debían aferrar después de haberlas cargado, pues el hielo cubría las jarcias, vergas y marchapiés. El trabajo era lento porque la dotación de cada palo no podía maniobrar más que una vela cada vez... Antes, en los tiempos de las tripulaciones numerosas, las maniobras se efectuaban con celeridad, dando al comandante la posibilidad de jugar con el mar, pero ahora era muy distinto.

El "snorter" se desencadenaba; todos los marinos del mundo dan su sobrenombre inglés a esta retumbante y formidable borrasca que viene del oeste. "Imagínense, dice Jones, el rugido de diez mil leones hambrientos..." Literalmente uno ve acercar el furor del mar, abriendo cataratas en la gran ola aceitosa, levantando montañas líquidas coronadas de espuma. El choque hacía temblar al "British Islands" sobre su quilla. El mar lo cubría y lo atravesaba. Los hombres, con el agua hasta la cintura se aferraban por salvar su vida. En la tarde habían vuelto a atravesar el Cabo de Hornos en el sentido inverso. Rechazado hacia el Atlántico, el "British Islands" se puso al paio, oponiendo el pequeño balance producido por su deriva a las olas que reventaban. La mar era tan fuerte que el velero no cesaba de anegarse. ¡Su deriva lo arrastraba hacia el sur, hacia el banco de hielo! A treinta millas por día. Nadie hablaba, pero una sorda angustia crecía.

La vida material se tornó sumamente difícil. Treinta centímetros de agua chapoteaban y reventaban en el entrepuerto y en la superestructura bajo la toldilla, alojamiento de maestros y aprendices. Ya nada se secaba. La cocina inundada. El único calor proporcionado al

organismo provenía de un poco de té que todavía se lograba preparar sobre una pequeña fragua. Las raciones de víveres fueron reducidas. El agua dulce sólo repartida al precio de agotadores esfuerzos. La bomba estaba situada sobre el puente. Cada día, un oficial y varios hombres, sumergidos hasta el vientre, esperaban un intervalo entre dos olas para llenar un balde que pasaban a sus camaradas suspendidos a la mayor altura posible y que lo elevaban todavía sobre sus cabezas, pero la espuma salaba el líquido, la mitad del cual normalmente se derramaba. Después del hambre, la sed se agregaba a los sufrimientos del Cabo de Hornos.

El catorce de agosto —corazón del invierno— fue una jornada trágica. Trabajando en reemplazar la vela del palo de mesana, el marinero Davidson cayó al mar. Lo vieron debatirse un instante y oyeron sus gritos de angustia desgarrados por la tempestad, sin que nada pudiera intentarse para salvarlo. Un momento después, otro marinero, llamado West, era lanzado como una bala sobre un imbornal. Una cadena de hombres lo salvó, pero se había hundido el cráneo y su estado era desesperado. Lo amarraron sobre la segunda litera de la cabina donde yacía Witney. La dotación, insuficiente, quedaba reducida a tres pares de brazos menos.

El 5 de septiembre, vigésimo séptimo día de la tempestad, un golpe de viento arrancó todas las velas. Con sus palos desnudos el buque estaba perdido. En ese momento se hallaba en los 65 grados sur, habiendo sido rechazado a quinientos cincuenta millas al sur del Cabo de Hornos; el círculo polar no estaba a más de cinco millas. El frío alcanzaba a los veinte grados bajo cero. Bloques de hielo del grosor de la cabeza de un hombre cubrían el casco y el puente. El agua se helaba en las botas de mar y otros ocho hombres con los pies o las manos congeladas quedaron fuera de combate. Con la ayuda de los cuatro aprendices y los oficiales, los nueve hombres válidos restablecieron un poco de tela. Por primera vez desde el comienzo de la travesía, el capitán Barker aceptó utilizar la máquina auxiliar para izar el elemento de una nueva arboladura. Los hombres

comenzaron a regocijarse con el calor alrededor de la caldera: el "British Islands" sobrevivía.

¡Sobrevivió y venció! El viento cedió. El mar se moderó. El 10 de septiembre Barker abandonó el paio y puso proa al W.N.W. apartándose así del banco de hielo fatal, hacia el Pacífico. Volvió el optimismo. Pero el Cabo de Hornos todavía no había dicho su última palabra. La tempestad recobró nuevas fuerzas. Las olas alcanzaban veinte metros de altura. El 12 de septiembre, a las cuatro de la mañana, el "British Islands" crujía bajo el choque de una montaña de agua. Dos botes y parte de la cámara de popa desaparecieron. La gran verga de juanete cayó sobre el puente. Todas las velas, vueltas a izar unas seis horas antes, quedaron hechas jirones, con la excepción milagrosa de una verga del palo de mesana, el cual salvó al buque.

Pero el marinero Hieronymus, llamado Jerry Le Grec, tenía una pierna literalmente hecha pulpa por el enredo de cables de acero caídos sobre el puente. Luego echó de menos al danés Nielsen. Había sido arrebatado de a bordo, igual que los botes, sin que nadie se diera cuenta.

El "British Islands" había perdido dos hombres en el mar, uno terminaba de agonizar, dos estaban gravemente heridos, diez momentáneamente inmovilizados por congelamiento. Quedaban cinco marineros, los cuatro aprendices, los tres oficiales, el carpintero, el contramaestre, el camarero y el cocinero; dieciséis hombres y adolescentes de los treinta y uno que firmaron la partida. Debían hacer funcionar las bombas, otro trabajo agotador. El carpintero había encontrado tres pies de agua en la bodega. Barker se preguntaba si las cuadernas de su nave no habrían cedido por efecto de los choques sufridos. . .

El primer teniente ya había dicho al capitán que sólo restaba emprender la fuga ante el mal tiempo para buscar refugio en las Falkland. Envalentonados, algunos hombres de la tripulación tuvieron la extrema osadía de llevar esta petición a la toldilla. Barker puso un gran revólver sobre la mesa antes de responder y luego manifestó que él iba a Pisagua y no a Puerto Stanley. Luego fue a

buscar al teniente a su camarote y bajo la amenaza de su revólver lo llevó ante los hombres, para que se excusara de haber tenido propósitos perjudiciales a la disciplina. El orden fue restablecido. Pero la tempestad era más fuerte. El terrible golpe de mar prácticamente había reducido al "British Islands" al estado de ruina. Barker se resignó a capitular en su orgullo y a fugarse del temporal. Casi sin velas, el buque se precipitó a una velocidad loca en dirección contraria a la seguida encarnizadamente durante más de cuarenta días. Todavía no se descartaba todo peligro, las olas seguían al fugitivo, cubriendo su popa, levantándolo tanto que el timón salía del agua. Muchos veleros han perdido su codaste y su toldil'a ha sido aplastada por los golpes de agua en la espalda, y más de uno se ha hundido.

Esta suerte le fue ahorrada al "British Islands". El 17 de septiembre se hallaba bajo el viento de las Falkland con otros veinte grandes veleros, que como él habían dado media vuelta. No se trataba de recalar, ni siquiera para desembarcar a los heridos. A la primera bonanza, Barker volvió a tomar la ruta hacia el oeste. El mar todavía era monstruoso. La mala suerte se encarnizó. Un tercer hombre cayó al agua y también se hundió.

Volvieron a pasar el Cabo de Hornos el 29 de septiembre, cincuenta y dos días después de la primera pasada, y ciento dos días después de zarpar de Puerto Talbot. El "British Islands" llegaría a su destino el 29 de octubre, luego de una travesía de ciento cuarenta

días. Jones West fue sepultado en el mar. A Jerry Le Grec, torturado por la gangrena, le fue amputada su pierna, cortada por el capitán con la sierra del carpintero, y sobrevivió. Tres de los congelados perdieron un miembro. Los vivos estaban agotados y se bebían las últimas gotas de agua...

La declinación de los buques "cabo-hornianos" que ya había comenzado, se aceleró. El perfeccionamiento de las máquinas y la multiplicación de los recursos para carbonear definitivamente dieron la ventaja al vapor. Ciento treinta grandes veleros, sesenta y dos de ellos británicos, treinta y cuatro franceses y veintisiete alemanes habían atravesado el Cabo de Hornos durante un solo trimestre de 1905. Esta cantidad disminuyó regularmente. Los bosques de mástiles ralearon ante los puertos salitreros. 1914 fue un año funesto: se inauguró con una hecatombe de veleros por los submarinos alemanes, pero sobre todo la apertura del canal de Panamá dio a la navegación a velas en el Pacífico el mismo golpe que la apertura del canal de Suez en el Océano Indico. Por lo demás, ya no se encontraron hombres que soportaran los sufrimientos de los antiguos.

La valerosa regata de los pequeños veleros alrededor del mundo atrajo por un momento la atención sobre este negro peñón. Es justo que no se olvide a los humildes que tantas veces lo afrontaron, en el momento en que los últimos sobrevivientes parten hacia el mar de las tinieblas donde tantos de sus camaradas han sido precipitados por las barbas grises del Cabo inexorable.

