

EL CABO DE HORNOS EN LA HISTORIA MARITIMA DE HOLANDA Y CHILE^{*}

O. R. Ortiz- Troncoso, Ph. D.

El cabo de Hornos es, antes que nada, el símbolo de una época desaparecida para siempre, de la época gloriosa y magnífica de los grandes descubridores que, en sus propias tareas, conservaban la radiante esperanza del hallazgo de tierras desconocidas, pero también de la época donde, al contrario, los hombres conocían los innumerables peligros que iban a enfrentar y aceptaban con humildad todos los riesgos.

L. Gautier, ex capitán de velero en la marina mercante francesa.

Introducción

El extremo de América, el cabo de Hornos, es sin duda el nombre más internacional de la geografía marítima de Chile. Su descubrimiento se produce a comienzos del siglo XVII, dentro de un contexto histórico que todavía incluye una competencia enconada, a la par que estimulante, en lo que se refiere a la búsqueda de rutas inéditas que permitan alcanzar las preciadas tierras orientales de las especias. El fenómeno no era nuevo. Baste recordar que similar propósito tuvo la empresa de Colón en las postrimerías del siglo XV, y otro tanto será lo que guíe a capitanes como Vasco da Gama, Magallanes y Elcano. Pero en el siglo transcurrido desde los viajes de Colón ha variado el equilibrio de poderes y ya no son ni Portugal ni España los principales actores en escena, sino naciones con un enfoque sobre el comercio que, evidentemente, también ha evolucionado bajo el efecto de los nuevos conceptos surgidos de la Reforma. Se trata fundamentalmente de los Países Bajos e Inglaterra.

El tema es vastísimo, ya que no en vano han transcurrido 370 años. Es justamente este aniversario —cumplido el 29 de enero— el que sirve de justificación a esta sucinta revisión del largo historial del cabo de Hornos.

Los precursores

Pasada la sorpresa del hallazgo del Nuevo Mundo y de sus potenciales riquezas naturales, el comercio español verá pronto la necesidad de encontrar una vía que le permita llevar sus naves a través del continente que se acaba de descubrir, del Atlántico al Pacífico o —en términos más adecuados a la época— de la mar del Norte a la mar del Sur. Su descubrimiento significaba el cumplimiento del objetivo que Colón había tenido en mente, es decir, llegar a las Indias Orientales navegando hacia el Oeste sin necesidad de contornear

^{*} Síntesis de una charla ilustrada con diapositivas dictada en La Haya. Holanda, el 4 de febrero de 1986 en el auditorio del Real Instituto de Ingenieros; la misma fue repetida en Amberes (Bélgica) el día 11 del mismo mes y en Amsterdam el 25 de marzo, por invitación de la Asociación Hispánica. Un programa radial, con una entrevista sobre el tema, fue difundido en Holanda el día 8 de abril.

Africa, ruta esta última bajo control de la corona portuguesa. O sea, dicho en forma más directa, el continente americano constituía para algunos una barrera que necesariamente había que franquear.

Entre 1506 y 1509, Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón buscarán infructuosamente un paso interoceánico en Centroamérica. Sin embargo, hay ya un indicio que el ambicionado canal podría estar situado al Sur, ya que una de las conclusiones del viaje de Vespucci (1501) es que la costa atlántica de Sudamérica tiene una evidente dirección Noreste-Suroeste, sugiriendo un agostamiento de la Tierra, si es que se confía en una simetría natural del continente y si se compara con el remate meridional de Africa.

Esto valga como argumento para aceptar que la hipótesis del afinamiento de América hacia las latitudes australes fue razón suficientemente poderosa como para convencer a Magallanes que allí había que buscar el paso hacia el Pacífico. En efecto, al parecer hay "eslabones perdidos" en la temprana historia marítima de América, lo que es perfectamente posible, explicable y lógico. Las rutas comerciales, que hoy nos parecen abiertas a todo el mundo, fueron durante siglos secretos de Estado celosamente guardados, ya que de ellas podía depender la economía de toda una nación. Existió incluso la pena capital por comunicar derroteros a potencias concurrentes en el comercio; es decir, que el delito asumía características de alta traición. Esto no debe ser interpretado como patriotismo, idea todavía en ciernes, sino como una exigencia de lealtad incondicional al monarca y a los intereses que él representa. De allí que la "carrera" de Hernando de Magallanes quedará para siempre marcada cuando, al no encontrar apoyo en el rey Manuel de Portugal, deja su país de origen y pone sus conocimientos, experiencia y proyectos al servicio del emperador Carlos V de España.

Puede conjeturarse que centenares de documentos —incluyendo cartas de navegación toscamente pergeñadas por pilotos, con más práctica que teoría— tuvieron su fin en una hoguera como único medio seguro de sustraerlas a la mirada de los espías de potencias adversarias en el comercio. De esta manera se han producido vacíos en la secuencia histórica, los que a veces parecen haber sido colmados con más producto de la imaginación que con hechos comprobados. El tema puede dar para largas disquisiciones y discusiones, pero lo único cierto es que de algún lugar tomó Magallanes los argumentos necesarios para conseguir patrocinio moral y económico a su expedición. No es nuestra intención detenernos ahora en los pormenores del viaje que condujo al descubrimiento del canal magallánico, sino simplemente el de evocarlos como ejemplo de tenacidad en la conducción de una empresa que llegará a costar la vida de su promotor.

De los cinco navíos y 239 tripulantes que zarparon de España en 1519, regresaron en 1523 sólo 18 hombres y una nave, la *Victoria*. Magallanes murió en la pequeña isla de Mactán (Filipinas), asesinado por los indígenas, y el mando pasó allí a manos de uno de los marinos más notables del siglo XVI, el vasco Juan Sebastián de Elcano. A pesar de las enormes pérdidas en navíos y hombres, la expedición dará los suficientes frutos económicos como para estimular imitadores.

Cabe aquí hacer notar que Magallanes fue el primer europeo en tomar contacto con un territorio que luego se constituiría en parte integrante del país llamado Chile. Aunque el interés de Magallanes fue fundamentalmente marítimo y no llegó hasta allí en afán de conquista, no por eso deja de ser uno de los descubridores del país y, sin duda, el descubridor del mar chileno.

En julio de 1525 una flota de siete naves zarpó desde La Coruña bajo el mando de Jofré de Loaysa, llegando en enero del año siguiente al estrecho de Magallanes. Junto a su

entrada oriental naufraga la *Sancti Spiritus*, carraca de 240 toneladas que llevaba como capitán a Elcano, deseoso de repetir su precedente viaje, quien logra salvarse junto con la mayoría de su tripulación, pasando a otra nave. Fue este el primer naufragio que registra la historia de ese estrecho. Ya en el Pacífico, las naves ponen proa hacia las Molucas. Para Loaysa y Elcano será éste el último periplo, ya que fallecen antes de regresar a España.

FRAGMENTO DE UN MAPA DE SUDAMERICA DISEÑADO EN 1595 POR EL CARTOGRAFO HOLANDES ARNOLDUS FLORENTIUS LANGREN, DOS DECADAS ANTES DEL VIAJE DE SHOUTEN Y LEMAIRE. EL NORTE ESTA INDICADO HACIA LA DERECHA; A LA IZQUIERDA SE VE LA TIERRA DEL FUEGO, SIN QUE SE DEFINA SU TERMINO. PUEDE APRECIARSE TAMBIEN COMO, AL PARECER, EXISTIAN YA VARIOS TOPONIMOS PARA LA COSTA FUEGUINA, TANTO DEL ATLANTICO COMO DEL PACIFICO

Durante siglos podrán ser vistas todavía otras expediciones que empresarios ambiciosos y pilotos expertos lograrán hacer arribar hasta la región austral en pos del gran canal. Pero no es ahora nuestro propósito el de detenernos en los pormenores concernientes a la odisea que significó el conocimiento, costosamente adquirido, del complejo derrotero de esa vía interoceánica.

El contexto histórico del descubrimiento

Resulta hoy casi incomprensible que el solo hábito del consumo de especias haya impulsado de tal manera la prosperidad económica de Europa occidental, permitiendo paralelamente el desarrollo de poderosas flotas que se disputaban el dominio de las rutas comerciales. Paulatinamente; a lo largo de la Edad Media se fue desarrollando la costumbre de utilizar ciertos productos de origen exclusivamente oriental, especialmente aquellos que hacían variar la monótona gastronomía de la burguesía que se iba consolidando a la vera del comercio.

La competencia llegó a un punto culminante a fines del siglo xv, lo que hizo posible el viaje de Colón como una reacción frente al férreo control que ejercían los portugueses sobre la ruta que contornea la costa africana occidental. Hoy en día sólo podríamos imaginar una situación equivalente si varios Estados se disputasen una ruta hacia otro planeta donde existiese un producto tan apreciado en el nuestro que a pesar del elevado costo del viaje, los beneficios de su venta fuesen lo suficientemente altos como para justificar el riesgo de la inversión.

A lo largo de la primera mitad del siglo xvi, Portugal y España continuarán en competencia comercial, especialmente luego que Magallanes abrió el acceso al Pacífico a través del extremo de Sudamérica. Pero ya en la segunda parte de esa centuria surgen otros adversarios, en particular Holanda e Inglaterra; pueblos que por su ya larga tradición náutica están en situación de disputar el dominio del mar a los peninsulares y, además, suplantarlos en el control de la producción de especias en las islas Molucas.

Ese fértil archipiélago está situado entre Nueva Guinea y las islas Célebes. Su nombre indígena es Maluku, pero éste ha variado ligeramente al adaptarse a la pronunciación en diferentes lenguas. Dentro de él hay comarcas que se destacan por su producción de clavo de olor, nuez moscada, etc., como es el caso de las islas de Ambon y Banda. Los portugueses ya estaban allí bien implantados y manteniendo buenas relaciones comerciales con los jefes locales desde comienzos del siglo xvi. Como sistema de seguridad levantaron un fuerte en la isla de Ternate, para luego trasladar el centro de sus actividades a Ambon. Pero como es difícil conservar el control sobre un territorio tan disperso y además poblado por diferentes grupos étnicos, pronto otras naciones comienzan a presentarse como competidores en el terreno. Por ejemplo, los españoles, que llegaron en 1521 instalándose en Tidore. A fines del mismo siglo llegan los holandeses, desplazando a los portugueses por todos los medios y consiguiendo quedarse. Permanecerán allí por más de cuatro siglos.

Hay que hacer notar que la presencia holandesa en esas ricas islas fue producto de la iniciativa comercial privada —especialmente desde la creación de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales— lo cual establece una neta diferencia entre este sistema colonial y el de España. Este último estuvo siempre ligado a la figura del distante monarca, quien debía autorizar todo paso dado por los conquistadores y colonizadores, por lejos que estuviesen. La paulatina amplitud y complejidad que fue tomando la conquista de América, Filipinas y otros territorios, fue conduciendo el sistema hasta un verdadero ahogamiento burocrático.

El viaje de Schouten

Cuando en 1602 fue constituida en los Países Bajos la Compañía Holandesa de las Indias Orientales —bajo la protección de los Estados Generales de las Provincias Unidas— su carácter monopolista debía suscitar inevitablemente imitación en algunos sectores del comercio que se veían imposibilitados de alcanzar las tierras de las especias por las rutas conocidas —cabo de Buena Esperanza y estrecho de Magallanes— que habían quedado bajo absoluto control de la poderosa asociación. Situación curiosa, porque el Estrecho estaba en territorio del monarca español, quien nunca había logrado controlar su uso a potencias adversarias. Sin embargo, la compañía comercial recién mencionada llegaba a ejercer a distancia, y por pura presión económica, un control sobre el uso de un canal que de hecho no le pertenecía.

Esta misma situación había de estimular la imaginación de un marino emprendedor, el capitán Wilhelm Corneliszoon Schouten, de 35 años de edad, natural del puerto de Hoorn, quien había ya navegado en tres oportunidades hasta las Indias Orientales; en sociedad con Isaac Lemaire (natural de Amberes, comerciante de Amsterdam), harían surgir la Compañía Austral, sociedad comercial que se proponía como objetivo alcanzar las islas Molucas buscando una nueva ruta.

Para la empresa se cuenta con dos navíos: el *Eendracht*; de 360 toneladas, que lleva 65 hombres, 19 cañones y 12 pedreros. Su nombre quiere decir La Unión o La Concordia, haciendo patriótica referencia a las Provincias Unidas. El segundo es el *Hoorn*, de 110 toneladas, 22 tripulantes; 8 cañones y 4 pedreros. Con ambos proyectan llegar hasta una latitud más austral que el estrecho de Magallanes y buscar un paso menos peligroso para la navegación a vela, hasta alcanzar el Pacífico. Lemaire embarcó como representante comercial a su propio hijo Jacques, uno de los 22 que constituían la amplia familia que había procreado con su mujer María Walraven. La artillería que llevan estos navíos mercantes no debe llamarnos la atención, porque era de esperar encuentros con adversarios, tanto durante el viaje como en las islas mismas. Los navíos de la Compañía de Indias, a medida que fue aumentando su poderío, se transformarán en auténticas unidades de combate sin que por eso pierdan su marcado carácter de naves de transporte.

La expedición se pone en movimiento el 16 de mayo de 1615, dejando atrás los vetustos edificios que bordean la poza de Hoorn, dirigiéndose hacia una isla del mar del Norte, Texel, donde se



JACQUES LEMAIRE (1585-1616)

continuarán los preparativos. El zarpe definitivo se efectuará un mes más tarde. El diario de este viaje fue publicado en Amsterdam en 1619, bajo un largo título descriptivo, muy del gusto de la época, que vale la pena citar *in extenso*: *Diario o descripción del maravilloso viaje de Wilhelm Schouten, holandés nativo de Hoorn, hecho en los años 1615, 1616 y 1617. Cómo circunnavegando el globo terrestre él ha descubierto hacia el sur del estrecho de Magallanes un nuevo pasaje, hasta la gran mar del Sur. Junto con aventuras admirables que le ocurrieron descubriendo varias islas y pueblos extraños.*

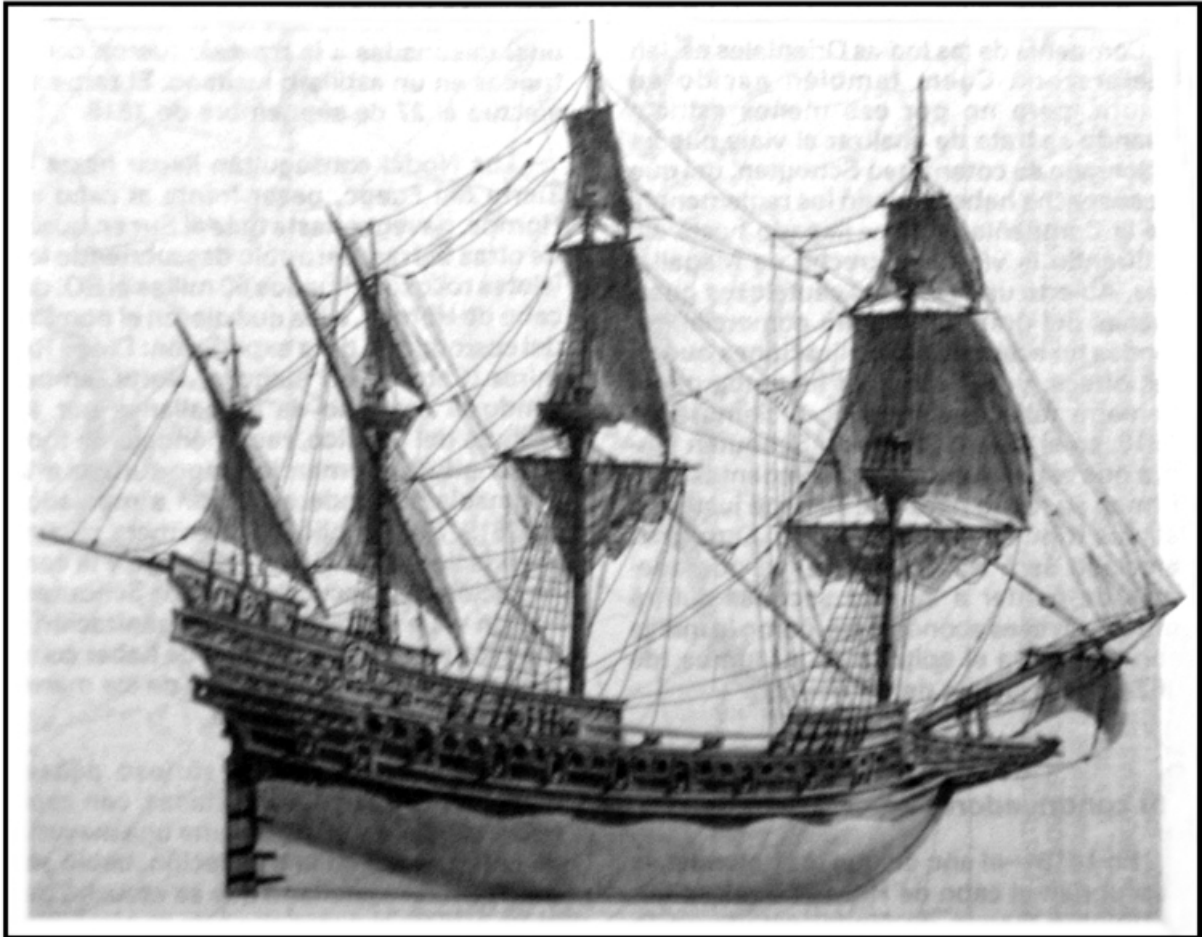
Al zarpar, el destino se mantuvo bajo absoluta reserva. A tal punto se temía la intervención de la Compañía de las Indias Orientales y, por otra parte, se desconfiaba de las tripulaciones, no siempre dispuestas a llegar hasta las latitudes australes, caracterizadas por un clima cuya mala fama se había propagado en los círculos náuticos. De paso por el archipiélago de cabo Verde se abastecen con carne de cabra y luego, en vista de los casos de escorbuto que comienzan a presentarse, tocan tierra en Sierra Leona para adquirir limones, cuyas virtudes para curar ese mal ya se conocían en forma empírica entre los navegantes.

Han transcurrido cuatro meses desde que dejaron Texel y recién Schouten y Lemaire deciden hacer saber a sus hombres el objetivo del viaje. Es fines de octubre y están casi sobre la línea del Ecuador. Tal vez fue justamente el buen clima el que contribuyó a que aparentemente todos aceptaran sin objeciones que su destino era el todavía distante archipiélago de las Molucas y sus riquezas. El diario del viaje afirma, incluso, que la noticia causó vivo entusiasmo.

Ya en el Hemisferio Sur comienza a hacerse sentir la necesidad de una recalada. A fines de la primera semana de noviembre desembarcan en puerto Deseado, en la costa patagónica, a 47°44' S. Aquí las tripulaciones de ambos navíos van a desarrollar una serie de trabajos, como reaprovisionarse de agua, pescar mariscos, recolectar huevos de aves marinas y cazar. Los navíos han llegado con el casco cubierto de algas y es necesario carenarlos. Se está procediendo a esta tarea cuando el *Hoorn* toma fuego, el que pronto se vuelve incontrolable —debido presumiblemente al viento— y pierden toda esperanza de salvarlo. Sólo queda el *Eendracht* y allí deberán acomodarse todos. Zarpan.

Van bordeando la costa en la medida que la prudencia lo permite, y sobrepasan la boca oriental del estrecho de Magallanes. La idea es siempre la de seguir más al Sur, de encontrar otro paso que no sea ni del exclusivo uso de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales ni que presente tantas dificultades a la navegación. El 24 de enero de 1616 navegan por un estrecho; las tierras que se ven por ambas bandas son montañosas, con cimas cubiertas de nieve a pesar de estar ya avanzado el verano. A estribor tienen la Tierra del Fuego; a babor una tierra desconocida, un territorio del que ningún europeo todavía ha hablado y que se extiende hacia el Este sin que puedan percibir a simple vista su fin. Deciden llamarlo Tierra de los Estados, y la península que la enfrenta por el Oeste será llamada Mauricio de Nassau, en honor al personaje (hijo de Guillermo el Taciturno) que por aquel entonces se encontraba a la cabeza del Consejo de Estado.

La fauna es abundante, no dejando de anotar el gran número de ballenas que allí se pueden ver. Al paso entre ambas tierras, lo llaman estrecho de Lemaire, nombre que la posteridad ha conservado, no así totalmente el de la Tierra de los Estados, ya que su insularidad fue constatada en ese mismo siglo y pasará a ser llamada isla de los Estados. Pronto se encontrarán navegando en las aguas que bañan las islas más australes y allí verán por primera vez los albatros, que desde entonces se transformarán en el símbolo de esas latitudes. Su enorme envergadura no deja de sorprender a los marinos que los observan con curiosidad cuando planean sobre el *Eendracht*.



GALEON "EENDRACHT"

Por la banda de estribor se les presenta un paisaje desolado, en un mar de grandes ondas donde se destacan algunos requeríos grises. Los designan como islas de Barnevelt, haciendo con ello un homenaje a un notable holandés de la época, Johan van Oldenbarnevelt. Poco después, casi concluyendo el mes, verán surgir en medio del mar embravecido un promontorio de 425 metros. Es el atardecer, pero en el verano austral hay todavía buena luz. Schouten calcula encontrarse a $57^{\circ} 48' S.$; en realidad, está observando un cabo situado a $55^{\circ} 59' S.$; es decir, a sólo una milla marina de los 56° de latitud. Es el extremo de América. Decide llamarlo *Kaap van Hoorn* en recuerdo del puerto cuyo nombre está tan vinculado a la expedición. Los cartógrafos españoles se encargarán de transformar este "Hoorn" en "Hornos", En holandés, *hoorn* quiere decir cuerno, como el cuerno de caza que es la principal figura del escudo de la ciudad de Hoorn. Como paréntesis, hay que recordar que más adelante darán este mismo nombre a un grupo de islas del Pacífico (*Hoornse Eylanden*), situadas al NE. de las islas Fidji.

Hemos llegado al punto culminante del relato. El epílogo del viaje de Schouten no será de toda felicidad. Luego de cruzado el cabo austral navegarán frente a las costas de Chile, y desde el archipiélago de Juan Fernández tomarán un rumbo general al NO., para luego (desde aproximadamente $15^{\circ} S.$) tomar una derrota casi recta al Poniente. Estos hombres, que podían casi todo contra el mar, se encontrarán, sin embargo, impotentes frente a los funcionarios administrativos que les aguardan en Indonesia, donde arriban el 30 de octubre, es decir, transcurridos 17 meses desde su salida de Holanda.

En Batavia, el representante máximo de la Compañía de las Indias Orientales es Jan Pieterszoon Coen, también nacido en Hoorn, pero no por eso menos estricto cuando se trata de analizar el viaje que ha efectuado su coterráneo Schouten, del que se sospecha haber violado los reglamentos de la Compañía y haber llegado hasta allí utilizando la vía del estrecho de Magallanes. Abierto un juicio, los cautelosos guardianes del gran monopolio comercial holandés no aceptan las explicaciones que se les ofrece, y el *Eendracht* es embargado. Lemaire fallece a fines de diciembre de 1616, en el viaje de regreso. Schouten tendrá que esperar que otros navegantes confirmen su relato para que se haga justicia a él, sus tripulantes y sus socios. Otro gran afectado será Isaac Lemaire, ya que además de perder a su hijo Jacques sufrirá graves reveses económicos, como lo indica con amargura el epitafio de su tumba (de 1624) en la iglesia de Egmond.

Los continuadores

En 1616 —el año en que los holandeses descubrían el cabo de Hornos— el capitán Bartolomé García de Nodal estaba en la cuarentena de su edad, ya que había nacido en Pontevedra en 1575, es decir, era cinco años mayor que su contemporáneo Schouten. Ambos hombres, que nunca llegarían a conocerse, dejarían sus nombres unidos a la historia marítima de Chile. Así como Schouten era el prototipo del marino de comercio de su época, Nodal lo era del marino de guerra y lo había sido desde los 16 años de edad cuando, sin salario, fue aceptado en la flota del capitán general Bazán. Desde entonces su vida estará indefectiblemente unida a la armada española, participando en innumerables acciones de guerra, recibiendo numerosas heridas (perdió así el ojo derecho, y ascendiendo paulatinamente hasta el comando.

Junto con su hermano Gonzalo, marino como él, recibirán la misión de explorar el extremo Suramericano y comprobar si las noticias que han traído los holandeses —y que ya se han difundido a pesar de la reserva — son exactas, es decir, si realmente existe otro paso más allá del canal magallánico. Las dos carabelas (80 toneladas cada una) destinadas a la travesía fueron construidas en un astillero lusitano. El zarpe se y efectuó el 27 de septiembre de 1618.

Los Nodal conseguirán llegar hasta la Tierra del Fuego, pasar frente al cabo de Hornos, navegar hasta más al Sur en busca de otras tierras, pero sólo descubriendo los islotes rocosos situados 60 millas al SO. del cabo de Hornos, a los que dieron el nombre del cosmógrafo de la expedición: Diego Ramírez. Retornaron luego al Norte, embocando el estrecho de Magallanes por su entrada del Pacífico recorriéndolo en toda su longitud y tomando luego rumbo a la Península, a donde arribaron a mediados de 1619. Se cumplió así la primera circunnavegación de la Tierra del Fuego y la confirmación del descubrimiento de Schouten. Fue un viaje ejemplar en su organización y sin pérdida de vidas, a pesar de haber comprendido en su itinerario uno de los mares más peligrosos del mundo.

Especulando, resulta curioso pensar que en esas dos naves lusitanas, con capitanes gallegos y seguramente una mayoría de coterráneos en la tripulación, debió ser muy poco el castellano que se escuchó durante el viaje, a pesar que éste se efectuaba bajo bandera española. Podría decirse que fue ante todo la tradición marinera de Galicia la que permitió el cumplimiento feliz de la tarea. Tres años más tarde, desempeñando otra misión, los hermanos Nodal desaparecieron en el Caribe durante un huracán tropical. Fue un 5 de septiembre, en 1622.

Los holandeses Jacques L'Hermite (almirante) y G Huygen Schapenham (vicealmirante) doblan el cabo de Hornos en febrero de 1624, comandando la Flota Nasávica, formada por 11 barcos, con el propósito de atacar a los españoles en el Perú. Esta incursión pirática conseguirá escasos frutos, y L'Hermite perecerá durante el bloqueo del Callao el 2 de junio siguiente. Veinte años más tarde el almirante Hendrick Brouwer, del mismo país, intentará obtener más beneficio que sus predecesores, sin lograrlo, y él mismo morirá frente a la costa chilena el 7 de agosto de 1643. Durante este viaje se registró el primer naufragio en el área del cabo de Hornos, perdiéndose el navío *Orangie Boom*.

La gran vela mercantil, vía cabo de Hornos

Una vez abierta la ruta más austral, no serán los holandeses los que obtendrán el mejor provecho de ella. Dos siglos y medio más tarde, en el máximo del apogeo de los veleros de largo recorrido, serán los alemanes, franceses, británicos y norteamericanos los que dirán la última palabra. Por otra parte, a lo largo de las dos centurias siguientes a su descubrimiento estará siempre latente la polémica sobre su mayor o menor seguridad en comparación con la del estrecho de Magallanes. Ambas vías tendrán sus partidarios y detractores, pero será finalmente la del cabo de Hornos la que ganará la preferencia de los grandes veleros comerciales, especialmente a partir de mediados del siglo XIX y hasta la Segunda Guerra Mundial.

Sería larguísimo y fuera del propósito de esta charla abordar la historia marítima de las altas latitudes de Chile durante ese período, pero la ocasión es propicia para dar una introducción al tema.

Hay que recordar, en primer lugar, que el vapor será el que desplazará a la vela, pero no antes de haber servido de acicate para que esta alcance toda su gloria hacia la época del cambio de siglo. Los primeros grandes veleros de carga destinados a largos recorridos tienen todavía casco de madera, estando por consiguiente limitados en cuanto a tamaño. Ha habido, evidentemente, una larga y compleja evolución desde la "coca" del mediterráneo medieval y las panzudas "carracas" del siglo XV, llegando a obtener formas afinadas. Hacia 1880 comienzan a ser construidos cascos metálicos, primero de hierro y luego de acero, lo que trae como consecuencia un rápido incremento en el tamaño.

La vela no puede competir con el vapor en cuanto a regularidad del viaje, a cumplimiento de itinerarios, pero sí en cuanto al costo de transporte de productos de gran volumen, como muchas materias primas producidas en países remotos (a veces colonias) y de las que las industrias de Europa tienen gran demanda. Se trata principalmente de salitre del Norte chileno, guano del Perú, lana australiana, níquel de Nueva Caledonia; etc. A esto se agregan otras necesidades, como el trigo de California, y viceversa. América y otros continentes sienten necesidad del carbón inglés y, por ejemplo, en el caso del Norte de Chile, de madera para construcciones. No obstante, será frecuente ver arribar a los puertos chilenos veleros prácticamente vacíos, lastrados incluso con agua empleando un sistema de doble fondo que permita una mejor estabilidad.

Hay períodos en que los grandes veleros cumplirán funciones más específicas dictadas por los azares de la historia. Así, cuando en 1849 se desata la "fiebre del oro" miles de personas buscan transporte hacia California, ya sea desde el Viejo Mundo como desde la costa atlántica americana. En aquel tiempo, atravesar el continente por tierra era una odisea que pocos se atrevían a emprender, por lo que, aunque nos parezca extraordinario, la ruta más aconsejable era entonces la que contornea América por su extremidad meridional.

Hacia la misma época —más exactamente en 1853— comienza la era de la navegación científica. Ese año el teniente de la marina norteamericana Matthew Fontaine Maury dio a conocer, en ocasión de una conferencia internacional en Bruselas, el resultado de sus investigaciones sobre los regímenes de vientos, abogando además por el libre intercambio de información meteorológica. Maury había tenido la paciencia de estudiar atentamente todos los cuadernos de bitácora a su alcance, datando de 1810 a 1852, provenientes tanto de navíos de guerra como mercantes. De esta manera llegó a establecer la primera carta de vientos y corrientes del Atlántico norte, proporcionando una base científica a toda navegación que se emprendiera en esa zona. Bajo muchos aspectos, hasta esa época se navegaba casi por intuición y mucha información de valor era egoístamente mantenida en secreto.

El más alto grado de la vela mercante fue obtenido con el *clipper*, nombre derivado del verbo inglés *to clip*, tomado bajo el sentido de *to go at a good clip* (andar de prisa). Esta modalidad de velero fue producto de la imaginación de armadores norteamericanos, especialmente los de Baltimore, que por la necesidad de aumentar el rendimiento de sus embarcaciones no vacilaron en abandonar los modelos convencionales, introduciendo reformas estructurales en el casco y aparejo. Dentro del comercio se destacaron los "clippers del té" (de Estados Unidos y de Inglaterra), y ya que hablamos de estos navíos destinados a viajes al Lejano Oriente, hay que recordar que muchos de ellos desertarán más tarde la ruta del cabo de Hornos al popularizarse la del canal de Suez, abierto en 1889. El golpe de gracia lo dará la inauguración del canal de Panamá, en 1914.

Hacia 1850, Inglaterra encontró otra fórmula, la de los *composite ships*, o cascos de estructura mixta en cuanto a sus materiales, incluyendo quilla, cuadernas, roda y codaste en hierro y el resto en madera de alta calidad. Tal vez hoy en día el sobreviviente más popular sea el museo flotante de Greenwich, el *Cutty Sark*, clipper botado en 1869. En su historial se registra su paso por el cabo de Hornos en viaje hacia Australia, a la búsqueda de cargamentos de lana para las textilerías de las Islas Británicas.

Los últimos grandes veleros

El análisis de la forma y funcionamiento de los grandes veleros mercantes del cabo de Hornos desbordaría los límites de este breve capítulo. En pocas palabras, podemos decir que dentro del grupo de naciones que explotaron esta actividad, fue Francia la que le dio el más decidido y efectivo apoyo oficial a través de un sistema de subsidios cuya cuantía estaba en relación directa con el tonelaje (en la construcción) y la distancia (en el transporte). A juzgar por testimonios, en general las condiciones de vida en veleros de esta nacionalidad fueron muy superiores a las conocidas en esa época, y las tripulaciones estaban formadas casi exclusivamente por franceses, al contrario de lo que sucedía en veleros británicos, escandinavos, alemanes y norteamericanos. Lo dicho se aprecia en el escaso porcentaje de desertiones que sufrían los veleros franceses, especialmente cuando llegaban a puertos norteamericanos. Compulsando cifras puede verse como, por ejemplo, en Oregón, a comienzos de siglo, la desertión entre los tripulantes de un velero francés no sobrepasaba el 7%, es decir, que de 45 hombres; que era lo normal, podían perderse dos o tres. En cambio, los navíos británicos o de otros países registraban pérdidas de hasta el 40% de sus efectivos en una recalada.

De las compañías francesas la más conocida fue la casa Bordes, propietaria de una serie de grandes veleros de nombres prestigiosos, dedicados principalmente al transporte de salitre chileno. Uno de ellos fue el *France*, construido en 1896 en Gran Bretaña. El mismo

armador disponía en ese entonces de otros 18 veleros de cuatro palos (casco de hierro o acero) y de 19 de tres palos (en hierro). El *France*, construido totalmente de acero, incluyendo sus cinco palos, que se elevaban hasta 50 metros sobre la cubierta, fue el primer gran velero de cinco palos en el mundo, con velas cuadradas. La tripulación era comparativamente escasa (44 hombres), contando con sistemas auxiliares para mover el aparejo (huinches a vapor).

Un marino y periodista, el capitán L. Muller, escribía con entusiasmo en 1898 acerca de "la hermosa travesía que acababa de ser efectuada por el cinco palos *France*. Habiendo salido de Shields con un cargamento de carbón destinado a Valparaíso, llegó el 11 de marzo a ese puerto, después de una travesía de 65 días, contados desde Prawle Point (costa sur de Inglaterra). Es el más rápido viaje hecho por este navío, y es todavía más notable considerando que el *France* tiene proporcionalmente menos velamen y posee líneas de agua menos afinadas que los últimos grandes veleros construidos después de 1894 por la casa Bordes".

Este barco debía ser abandonado de emergencia en 1901, frente al río de La Plata, cargado con carbón destinado a puertos chilenos. La tripulación fue rescatada por el velero alemán *Hebe* y desembarcada en Valparaíso el 9 de junio. Los mismos armadores construyeron en Burdeos un segundo *France*, en 1912, más grande que el anterior, el que se perdió una década más tarde en Nueva Caledonia.

La lentitud hizo que durante la Primera y Guerra Mundial los veleros fuesen presa fácil de los submarinos alemanes, siendo este uno de los principales motivos de la inexorable declinación de esta forma de transporte. Por lo menos sesenta grandes veleros franceses fueron destruidos por esta causa. Citando algunos casos recordemos el *Aconcagua* (botado en Glasgow en 1880) que el día de Año Nuevo de 1917, fue capturado por el U-70 de la marina imperial alemana y hundido a cañonazos en el golfo de Viscaya, cuando regresaba cargado de salitre que había embarcado en Mejillones; la tripulación fue recogida por un vapor inglés.

Más truculento fue el destino final del velero galo *Valentine*; capturado la noche del 2 de noviembre de 1914 frente a la costa chilena por dos unidades de la marina alemana (el *Leipzig* y el *Prinz Eitel Friedrich*). Fue remolcado hasta la isla Mas Afuera, donde se le tomaron 1.200 toneladas del carbón que transportaba, para ser luego hundido fuera de las aguas territoriales. La tripulación fue trasladada a Valparaíso en el vapor *Sacramento*.

Aparte de los azares de la guerra, el propio cabo de Hornos dio cuenta también de varios de estos navíos. Hay que recordar al francés *Amérique*, desaparecido allí a fines de septiembre de 1899, sin dejar huellas; igualmente, el *Daniel*, perdido en julio de 1906. En octubre de ese mismo año el *Duchesse de Berry* se estrelló en un roquerío cercano a la bahía de San Juan, en la costa oriental de la Isla de los Estados. La tripulación fue salvada y llevada hasta Punta Arenas. En estos mismos parajes se quemó el *Astrée*, de Burdeos, en septiembre de 1901.

La firma Bordes fue también propietaria de dos *Rancagua*. El primero fue traspasado a armadores británicos y se hundió frente a la costa chilena en 1904. El otro fue hundido por un submarino alemán en febrero de 1917, regresando de Chile y ya muy cerca de Burdeos, perdiéndose con toda su tripulación. El *Almendral* (propiedad de Bordes desde 1905) hizo uno de sus mejores viajes en 1909, cuando en 76 días, unió Tyne (Inglaterra) a Valparaíso. Estuvo en servicio hasta los años veinte, haciendo viajes entre Dunquerque e Iquique, siendo desguazado en 1923. El *Cerro Alegre* terminó su carrera bajo bandera sueca en 1924. El *Chile*, el *Tarapacá* y dos *Chañaral* terminaron sus días por acción de los submarinos en aguas

europas. El *Coquimbo* chocó con una mina frente a la costa francesa, en 1917, con pérdida de varias vidas, incluyendo al capitán.

Bordes tuvo también dos *Valparaíso*, uno de los cuales terminó en 1909, sin gloria, como pontón carbonero en Bahía; el otro fue al desguace en 1927. Un velero de la firma L. Bureau & Fils, de Nantes, bautizado originalmente *León Bureau*; pasó sus últimos años vinculado al quehacer comercial magallánico. En 1914, encontrándose en Valparaíso bajo bandera alemana y con otro nombre, fue internado hasta fines de la guerra, pero en 1919 cortó amarras durante un temporal y se varó. Fue reflatado por la firma Braun & Blanchard y sobrevivió hasta 1936 con su tercer apelativo: *Quellón*. Creemos de interés citar estos nombres porque de alguna manera reflejan la importancia que tenían las exportaciones chilenas hacia la época de transición de siglo y, por otro lado, nos permiten atisbar hacia ese pasado no tan lejano en el que estas denominaciones —de origen tan criollo— se paseaban con naturalidad por los mares del mudo, pintadas sobre la popa de los mejores veleros del momento.

Hasta hace poco más de una década permaneció frente a Punta Arenas una venerable reliquia de la marina mercante francesa. Era el pontón *Andalucía*, ex *Ville de Mulhouse*, originalmente propiedad de la compañía Voiliers Havrais. Este barco de cuatro palos y 2.800 toneladas fue botado el 28 de abril de 1899 en Le Havre, haciendo su viaje inaugural a Nueva Caledonia para ser enviado luego a California. Pasada la Primera Guerra Mundial efectuó el tráfico entre Dakar y Brasil, a continuación viajes al río de La Plata, a San Francisco, etc.

Se daba por descontado que terminaría sus días, al igual que tantos otros veleros, en el canal de la Martinière, en Nantes, pero fue adquirido en 1927 por la Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety, de Punta Arenas. Ya con bandera chilena zarpó en diciembre de ese año cargado con carbón de Cardiff hacia el puerto de sus nuevos armadores, conducido por una tripulación compuesta por noruegos y alemanes bajo el mando de un capitán de esta última nacionalidad. El viaje duró 63 días. Fue convertido luego en pontón carbonero bajo la denominación de *Andalucía*.

Sin embargo volvería a navegar, ya que en la época de la Segunda Guerra Mundial se hizo cargo de él la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, y junto con el *Alejandrina* hicieron viajes con carbón hasta Buenos Aires, remolcados, regresando con carga general. Más tarde pasó a propiedad de la Armada de Chile, siendo utilizado como pontón hasta que en 1973 decidió de por sí hacer su último viaje, cortando amarras y yéndose a varar en la costa fueguina.

No podemos concluir este rápido paseo por la historia del cabo de Hornos sin citar al mayor armador alemán del gran tiempo de la vela: Ferdinand Laeisz. Su bandera blanca con las iniciales "FL" fue famosa en los puertos salitreros, pero aunque la firma llevase oficialmente el nombre de su fundador, su designación más popular fue la de "línea P", por la simple razón de que todas sus unidades llevaban una designación que comenzaba por esa letra. Así, por ejemplo, *Polynesia*, *Paquita*, *Pampa*, *Pirata*, *Poncho*, *Paposo*, *Pisagua*, etc. Un profundo recuerdo en la tradición marinera dejó el *Pamir* (3.000 toneladas, cuatro palos), el cual efectuó viajes por salitre chileno en la primera década de este siglo. Más tarde habría de cambiar de bandera para luego ser readquirido por un consorcio naviero alemán y transformado en buque-escuela. El 24 de septiembre de 1957 fue sorprendido por el huracán "Carrie" mientras transportaba trigo desde Argentina a Europa. Desestibado, se hundió llevándose 80 miembros de la tripulación (sólo hubo 6 sobrevivientes).

Entre las indemnizaciones de guerra pagadas por Alemania, luego del segundo conflicto mundial, se encontró la entrega del velero *Padua* a la Unión Soviética, donde fue

transformado en buque-escuela del Ministerio de Pesca. Rebautizado *Krusenstern* (por el nombre de un almirante hidrógrafo ruso del siglo XIX) es hoy el mayor navío de su clase en servicio. Construido en 1926, tiene una eslora de 104 metros, una manga de 13 metros y un puntal de 6,90 metros, casco de acero y cuatro palos; tripulación de 236 hombres. Hizo la carrera del salitre entre Hamburgo y puertos chilenos. En 1918 los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo botaron un velero de cuatro palos que recibió el nombre de *Priwall*. Más tarde, habiendo sido internado en Valparaíso durante la guerra, la Armada de Chile lo recibiría como obsequio del gobierno alemán, convirtiéndose en el buque-escuela *Lautaro*.

Son estos, justamente, los últimos grandes veleros, los buques-escuela. Construidos con este fin específico, podemos citar hoy los siguientes: *Eagle*, del Cuerpo de Guardacostas norteamericano; *Nippon Maru*, de Japón; *Amerigo Vespucci*, Italiano, desde el punto de vista estético uno de los más sobresalientes; *Sebastián de Elcano*, de España; *Gorch Fock II*, de la República Federal Alemana; *Christian Radich* de Noruega; *Guayas*, de Ecuador; *Gloria*, de Colombia; *Simón Bolívar*, de Venezuela; *Libertad*, de Argentina; *Esmeralda* de Chile, uno de los mayores, etc.

Los viejos capitanes

En la práctica, el cabo de Hornos es hoy, para los chilenos, un Parque Nacional, y al igual que otras islas del extremo austral, una importante reserva de vida silvestre. Para los marinos que pasan por esas aguas representa un faro que, como lo indica la carta, es visible hasta cinco millas. Para los sobrevivientes de los grandes veleros es un motivo para nostálgicos encuentros en diferentes puertos del mundo.

En 1936, en el puerto bretón de Saint-Malo fue instituida la Asociación de los "Cap-Horniers", antiguos marinos de vela que con el rango de capitán habían doblado el cabo austral de América. Como símbolo de esta fraternidad fue elegido el albatros. El ejemplo fue seguido por Alemania, Inglaterra, Bélgica, Holanda, Noruega y otros países. Más tarde, las puertas fueron abiertas a aquellos que pasaron por igual experiencia sin ser todavía capitanes. Un museo dedicado a la epopeya del cabo de Hornos fue inaugurado oficialmente en 1970 en la Torre Solidor, no lejos de la localidad mencionada al comienzo del párrafo.

En el parque anexo al museo flamean, hoy las banderas de las naciones involucradas en este capítulo de la historia marítima, menos una: la de Chile. Situación paradójica, porque el cabo de Hornos es parte integrante del territorio de nuestro país, encontrándose como única explicación que no exista en él una asociación nacional que perpetúe el recuerdo de la época de la gran vela mercante. Es de esperar que algún día se den las circunstancias para que también en Chile se constituya una agrupación de esta naturaleza

Epílogo

Basta una rápida mirada a la carta del mar austral de Chile para apreciar de inmediato el internacionalismo de su toponimia. Los españoles dejaron allí nombres como el de un cosmógrafo, Diego Ramírez. Los británicos numerosas denominaciones recordatorias de lugares y personajes de una historia que les era casi inmediata: Navarino, por la gran batalla naval de 1827 en aguas griegas; Picton, en homenaje al general caído en Waterloo; etc., además del nombre de su propio navío, el pequeño bergantín *Beagle*. Los franceses, a fines del siglo XIX, los de científicos como el bacteriólogo Pasteur, el biólogo marino Milne-Edwards, y otros.

Los holandeses entre múltiples apelaciones (Goeree, Windhond, Nassau, Orange, L'Hermite, etc.) dejaron allí una de las de mayor prestigio en la historia marítima de todos los tiempos: cabo de Hornos..., *en honor de la ciudad de Hoorn*, como anotara simplemente Lemaire en su diario de a bordo en el crepúsculo de un día de enero, hace exactamente 370 años.

BIBLIOGRAFIA

- BEUKEMA, H.: *Sail ahoy*, Amsterdam, 1980.
- CUCARI, A.: *Veleros de todo el mundo*, Madrid, 1978.
- DRUMMOND, M, & M. WILLOUGHBY: *Zeilreuzen*. Bussum, 1976.
- ENGELBRECHT, W.A. & P.J. VAN HERWERDE (Eds.): *De ontdekkingsreis van Jacob Le Maire en Willem Cornelisz Schouten in de jaren 1615-1617*, La Haya, 1945.
- HOUGH, R.: *The Blind Horn's Hate*, London, 1973.
- KEMP, P.: *The Oxford Companion to Ships & the Sea*, London, 1976.
- LUBBOCK, B.: *The Nitrate Clippers*, Glasgow, 1953
- MARTINIC BEROS, M.: *Crónica de las tierras del sur del canal Beagle*. Santiago, 1973.
- MULLER, L.: "La navigation à voiles; Le cinq-mâts France", *Le Tour du Monde*. Vol. 4, Paris, 1898.
- ORTIZ-TRONCOSO, O.R.; "A 16th Century Hispanic Harbour in the Strait of Magellan, South America", *Nautical Archaeology*, Vol. 5, London, 1976. "Kaap Hoorn: 370 jaar, *Mededelingen voor de Gezagvoerder* (Nederlandse Ver. Kapiteins ter Koopvaardij), Rotterdam (en prensa).
- RANDIER, J.: *Hommes et navires au cap Horn*. Paris, 1974.
- RIESENBERG, F.: *Cap Horn*, London, 1950,
- TAVERNIER, B.: *Les grandes routes maritimes*, Paris, 1970.
- VILLIERS, A. & H. Picard: *The Bounty Ships of France*, London, 1972.