

# DESAFIANDO AL CABO DE HORNOS

*Arturo De la Barrera Werner*

*Les trois plus belles choses du monde sont: un cheval au galop, une femme que valse et un voilier au vent.*

Esta expresión fue muy conocida en los puertos de Francia, Alemania y otros países de la Europa de fines del siglo pasado y corresponde a los Cap Horniers, aquellos bravos marinos que habían vencido las furias de los vientos que agitan las tormentosas aguas del cabo de Hornos.

"Vientos nor-noroeste fuerza 12, brusco descenso del barómetro, mar muy gruesa, violentos golpes de mar en el castillo y puente... velocidad estimada, 4 nudos... golpe de mar destruye pescante y arranca embarcación de popa..."

Estas líneas son un resumen del bitácora de un supertanque de 200 metros de eslora, que navegando del Atlántico sur se aproxima a las costas occidentales de Chile a través del Cabo de Hornos.

La prueba no ha terminado:

"Temporal del oeste-suroeste, mar muy gruesa-arbolada; cabeceos y balances muy intensos... tempestad con borrasca de nieve y granizo... mar y viento del oeste, 70 millas/horas... andar reducido a 3 nudos.

Así trata la mar del cabo de Hornos a un gran buque moderno propulsado por potentes máquinas ¿Cómo sería para aquellos veleros que hacían la ruta del paso Drake, los viejos Cap Horniers que carecían de radar, equipos de comunicaciones, informes meteorológicos, apoyo de satélite, etc.?

Sólo ellos pueden describir aquellas interminables horas, semanas y a veces prolongados meses intentando el cruce del cabo de Hornos.

Los primeros buques que merecieron el nombre de Cabo Hornianos fueron los *clippers* o similares que transportaban a los buscadores de oro a partir de los años 1849. Después aparecieron otras riquezas: el salitre de Chile y el guano de Perú; las pieles; el trigo y las maderas de California y Oregón.

*Entre la vieja Europa con sus crecientes necesidades y un Nuevo Mundo que nada en las orillas del océano Pacífico, el cabo de Hornos se convertía en uno de los ejes de la navegación.*

Esas primeras naves fueron de madera, pequeños veleros de 3 ó 4 palos y de 500 toneladas, pero en 1850 aparecieron los buques de fierro, más sólidos y de mayores dimensiones.

En el año 1870 un buque de 1.500 toneladas era una gran nave y su fuerza motriz aumentó con íl altura y cantidad de palos, longitud y cantidad de velas, logrando una gran superficie vélica que le permitía alcanzar andares superiores a los 14 nudos.

El primer cinco palos y velero más grande de su época fue el *France*, lanzado en el año 1890. Con 104 metros de eslora y 4.300 m<sup>2</sup> de lona en su velamen, tenía una capacidad de

6.200 toneladas. En su viaje inaugural el *France* demoró 75 días en su navegación de Dunkerque a Iquique y apenas 63 días en las bordadas de regreso. Entonces aparece la Flota de Hamburgo o línea "P" con sus cascos de acero. Estas naves, pintadas de negro con los palos y vergas amarillas, fueron lanzadas al mar una a una desde los astilleros alemanes. El *Potosí*, de 6.100 toneladas y con su palo mayor de 60 metros de altura sobre la cubierta principal, dobló el cabo de Hornos con todas sus velas al viento, demorando 73 días desde Hamburgo a Iquique. Con este andar, los veleros alemanes conquistaron el primer lugar en la llamada "carrera del salitre".

Años más tarde —1902— aparecería un velero gigante, quizás el más grande que jamás haya navegado los mares del mundo: el *Preussen*. Tenía cinco palos con aparejos en cruz en todos los mástiles y desplazaba 11 mil toneladas, pudiendo cargar en sus bodegas hasta 60 mil sacos de salitre. Desarrollaba 17 nudos de andar constante, gracias a sus 6.500 m<sup>2</sup> de superficie vélica.

La vida a bordo era dura y la travesía del cabo de Hornos la hacía aún más difícil. La crueldad del frío, los múltiples accidentes por falta de sueño y la mala alimentación se agregaban a la deprimente sensación de un vano intento por derrotar a la naturaleza, decidida a negarles el paso y hacerles regresar a su punto de partida.

*¡Era un tramo de 1.200 millas, que van desde los 53º de latitud sur en el Atlántico hasta los 53º de igual latitud en el Pacífico!*

Aun hoy este combate es desigual. Los actuales buques tienen apremios operativos o fechas de arribo que obligan a los Capitanes, en sus navegaciones Atlántico-Pacífico o en demanda del Territorio Antártico, a enfrentar las furias del cabo de Hornos y también pagar con largas agonías cada milla de navegación para cumplir las tareas encomendadas.

Los antiguos vencedores del cabo de Hornos, animados de un mismo espíritu marineramente, fueron organizándose a través de los años hasta que finalmente, en mayo de 1937, crearon la Association Amicale Internationale des Capitaines au Long-cours Cap Horniers, con sede en Saint Malo, Francia, para entregar un reconocimiento a los bravos Capitanes que habían cumplido esta travesía. Posteriormente, en 1950, la Asociación pasó a internacionalizarse para "Promover y reforzar los lazos de camaradería que unen a todos los hombres que hayan tenido el privilegio de navegar el cabo de Hornos", según rezan los objetivos indicados en los estatutos.

"Miembros activos serán aquellos capitanes que acrediten haber navegado el área del cabo de Hornos en un buque de cualquier nacionalidad." Y también dicen los estatutos: "Quien haya cruzado el cabo de Hornos al mando de un velero recibirá el título de 'Albatros.' Los otros miembros activos serán nominados 'Malamock' (Mollyhawk)."

*Cabo de Hornos, extremo sur del Chile continental, zona donde las tempestades del océano Pacífico cobran su mayor fuerza, dejaron en la memoria de estos viejos marinos muchos e inolvidables recuerdos que se encuentran muy unidos a los puertos de Punta Arenas, Valparaíso e Iquique.*

Periódicamente reviven el pasado y al reunirse con sus colegas de Francia, Inglaterra, Suecia... estas añoranzas del grupo Cap Horniers reaparecen. Hace 15 años se congregaron en Estocolmo, hace 10 en Kiel y en el año 1984 en Saint Malo. Algunos no estuvieron presentes y vieron por última vez, en 1930, la vieja Torre de Piedra de Saint Malo.

Allá quedan los recuerdos de los grandes veleros representados en hermosas maquetas de finas maderas y bellas pinturas al óleo. También está un robusto albatros

embalsamado con sus enormes alas extendidas en vuelo y cuya vigorosa cabeza se destaca en la insignia que lucen los Capitanes de la -Asociación de los Cap Horniers.

Una pintura muestra una ceremonia fúnebre a bordo de un velero en alta mar: El cuerpo envuelto en tela de saco es colocado sobre un tablón aceitado que permite el rápido deslizamiento del amigo que se va a las profundidades del mar que lo vio nacer. Esta pintura muestra por sí sola la triste y a veces muy repetida imagen vivida durante la carrera del salitre: Unas breves palabras de despedida del Capitán: ¿Qué fue de tu breve vida de marinero? Soltad la trinca... Al eterno descanso... Guardián, cierra el portalón... ¡Honos de pito!...un silbato...Pasó... El Contramaestre da rápidas instrucciones y ya los tripulantes están arriba en las jarcias, cazando las velas..."

La navegación debe continuar. El piloto ordena con voz más baja que la usual: Rumbo al noroeste. Es lo que todos esperaban ¡50 millas más al oeste y comenzarán a escapular el cabo de Hornos! Hacia las costas occidentales de Chile.

\*\*\*

El invierno de 1905 marcó un triste episodio en las navegaciones de los veleros por la ruta del cabo de Hornos: 53 veleros no lograron cruzarlo. Jamás se supo de ellos. Nunca se encontró rastro alguno de su tripulación; ¿Fueron sepultados por las enormes olas o encallaron en los roqueríos de las islas Wollaston o Diego Ramírez?

Nadie lo sabe exactamente. La campana del *Lutine* del Lloyds de Londres repicó 53 veces en sonos de despedida final y como un homenaje póstumo a las tripulaciones de los veleros desaparecidos. La última singladura de cada uno de estos barcos terminó para siempre en algún día de ese largo invierno del año 1905.

De muchos veleros que sobrevivieron el cruce del cabo de Hornos en ese año, quizás la más dramática historia fue aquella que recopila todas las miserias y peligros sufridos por esos grandes en su carrera hacia las costas de Chile, pues estuvo marcada por una secuencia de mala suerte excepcional. Tal vez no hay un solo marino que haya cruzado el cabo de Hornos que no haya experimentado alguna de las calamidades sufridas por el velero inglés *British Island*, que trasportaba un cargamento de 4 mil toneladas de carbón. Antes de iniciar la aproximación al paso Drake, un incendio en sus bodegas fue combatido con muchas dificultades en medio de un temporal desatado. Posteriormente derivó hacia el banco de hielos antárticos; por efectos de un temporal del oeste cruzó y navegó inversamente el cabo de Hornos terminando, en este tercer intento, con sus entrepuentes y paños inundados, haciendo peligrar seriamente su flotabilidad. En un nuevo intento, después de efectuar reparaciones en las islas Malvinas o Falkland, sufrió la destrucción total de su velamen y arboladura.

Después de transcurridos cuatro meses de indescriptibles penurias terminó con tres hombres perdidos en alta mar y con la mitad de la tripulación gravemente herida, miembros amputados o en estado agónico. Finalmente, recaló en Valparaíso semidestruido.

\*\*\*

El presidente de los Cap Horniers en Alemania es Emil Mennem, quien a los 15 años se hizo a la mar habiendo egresado recién del colegio. Primero fue una tranquila navegación al oeste y luego zarpó en el *Magdalena*, *Priwall* y *Pekín*, todos de la línea "P" de la Flota de Hamburgo. En el año 1927, a los 22 años, como un joven Oficial del buque-escuela *Oldenburg*, dio la vuelta al cabo de Hornos, salvándose milagrosamente de ser arrojado al mar durante las maniobras de velas en un violento temporal.

Después, con el grado de Capitán, Memmen llegó a! puente del *Bremen* como primer oficial: Hoy cuenta con más de 80 años y sin embargo, teniendo una gran memoria y muy claros sus recuerdos del mar, fue asignado al "puente de gobierno," en tierra, como Presidente de los Cap Horniers.

Hoy él tiene en su "dotación" más de 300 Capitanes de nacionalidad alemana, quienes navegaron el cabo de Hornos como Capitanes de algún barco.

Gerhard Conrad navegó el estrecho de Le Maire a bordo de la barca *Petho*, buque que antes de alcanzar el cabo de Hornos fue sorprendido por una intensa neblina. "Terminé por encallar en unos roqueríos que no aparecían en las cartas náuticas, debiendo permanecer varias semanas antes de ser rescatados sus tripulantes de las solitarias islas Wollaston. Desde allí pudo conocer cómo el oleaje del cabo de Hornos se convertía en grandes montañas de agua y desde cuyas alturas descendía un segundo mar de embravecidas olas que bajaban al abismo, estallando en inmensos y estruendosos penachos." Los rostros partidos, los labios tumefactos, las manos llagadas, alimentándose sólo de peces y mariscos, pero con una voluntad más fuerte que los rigores de la naturaleza, lograron sobrevivir."

Eso sucedió hace 67 años. Conrad tiene hoy más de 80 años. "A quien Dios protege lo envía tres veces a navegar por el cabo de Hornos, y lo envió muchas veces."

También había enviado muchas veces a Robert Hilgendorf, Capitán hamburgués que al morir a los 85 años de edad había batido el récord de los Cap Horniers con 66 bordadas al cabo de Hornos.

Fueron días difíciles, recuerda: "Como consecuencia de un violento temporal del este se destrincó la carga y el salitre se mezcló con los toneles de aceite. El viento se intensificó. El barómetro y termómetro bajaron al mismo tiempo. El mar se encrespó. Los balances y cabeceos aumentaron. Los pájaros carneros que, como siniestros agoreros del cabo de Hornos, predicen las tempestades, habían desaparecido por la violencia del huracán. Bajamos a la bodega, ensacamos nuevamente el salitre y lo trasladamos uno a uno al otro costado de la bodega hasta asegurar nuevamente la estabilidad del velero. Un marino se estrelló contra el mamparo con el resultado de una pierna quebrada. El carpintero confeccionó una férula y el herido fue amarrado a la litera por el resto del viaje."

Pero también el viejo Capitán Memmen tiene otros recuerdos de su juventud: la nave *Pekín* fue sorprendida en las proximidades del cabo de Hornos por un temporal del oeste que amainó repentinamente para rolar al este y golpear al velero con mayor violencia, dificultando el gobierno del buque hasta el extremo de no permitir un rumbo seguro. Pero ahí estaba su Capitán Heinrich Oellrich con su largo impermeable negro, botas de agua hasta la cintura y su gorra cortavientos. "A sus puestos de maniobra. Las vergas debían ser rápidamente braceadas y algunas velas cazadas para lograr mantener el rumbo general hacia las costas occidentales, operación que requería del coraje y pericia de los hombres de tripulación en aquellas difíciles condiciones de mar y viento. ¿Miedo a la muerte? Cuando apenas cumplía los 20 años ¡no! Sólo queda el recuerdo de esas horas y de aquel Capitán,

allá en la toldilla. Esa recia figura parecía personificar a Jesucristo brindando confianza y seguridad, dando las órdenes claras y acertadas desde su puente de mando."

Hasta la fecha no lo han olvidado y lo recuerdan cuando vuelven a navegar en las cubiertas de su cofradía.

\* \* \*

La aparición de los vapores hizo necesaria la construcción de veleros grandes, fuertes y veloces, como jamás antes habían navegado los mares.

"Los navíos del mañana —escribió Gerhard Conrad en su libro *Lord Jim*— no serán nuestros herederos, sino nuestros sucesores. La arboladura de los veleros, sus jarcias y estayes serán reemplazados por cañerías, tubos, calderas y cables.

Capitanes que naveguen ahora en los grandes vapores seguirán el rumbo de un inalterable girocompás y escucharán por radio los informes meteorológicos, pero siempre mantendrán su pasión por los veleros: Llevarán en su corazón las velas y en el púlpito un viejo compás magnético que nunca fallará y recibirán de cara al viento las primeras brisas del temporal que se avecina.

—Arriba, arriba marinero... aferrar los velachos y juanetes gritaba el Contramaestre. Cada movimiento, cada paso debía ser perfecto. No obstante, el trabajo era lento pues la escasa dotación de cada palo no podía maniobrar más de una vela cada vez. Antes, en los tiempos de las tripulaciones numerosas, las maniobras podían ser más rápidas, dando al Capitán la posibilidad de probar distintas alternativas con el mar, pero ahora la situación estaba muy cambiada —continúa Gerhard Conrad—. El hielo en las cofas, eso era lo peor. Nos movíamos de un extremo a otro hasta lograr aferrar todas las velas que parecían duras como metal, pero siempre teníamos presente: ¡Una mano para ti y la otra para el barco!

Muchas veces permanecíamos horas allá arriba con el viento secándonos la ropa que habíamos mojado en cubierta. Cuando regresábamos nos barrían las grandes olas y nuevamente nos mojábamos. En este tramo de la navegación dormíamos con la ropa y botas puestas. No tenía objeto desvestirse.

Así pasaban los días y semanas. Durante los continuos temporales había que trabajar muy intensamente para mantener el velero operando con toda su arboladura. Por ello las manos y dedos se agrietaban hasta transformarse en una llaga que sólo sanaba parcialmente para volver a agrietarse. Solución: vendas untadas en alquitrán eran colocadas en las heridas, y así con las manos empuñadas se dormitaba en la litera. El resto era cuestión de esperar.

Los viejos hombres de mar tenían un tratamiento o cura especial para este malestar—decía Gerhard Conrad—. Diríjense rápidamente a proa y orinen bastante sobre las manos heridas. Eso ayuda, y se reía a carcajadas. Y en realidad ayudaba."

\* \* \*

La ruta del cabo de Hornos había desplazado otras rutas durante toda la época de oro de la navegación a vela. La intensa y febril actividad comercial y velera entre los dos más

grandes océanos solo empezó a decaer con la aparición de los buques a vapor y expiró virtualmente en 1914, con la apertura del canal de Panamá.

Ahora se abrirían nuevas rutas y simultáneamente las hermosas velas darían paso al negro humo de los modernos buques de los modernos buques.

Sí. El vapor avanzó bajo sus nubes de petróleo. Avanzó hacia el futuro dejando a los veleros lentamente en el pasado, hacia el olvido... Pero los Cap Horniers no desaparecen. La camaradería sus recuerdos, el mar, todo los une, y el cabo de Hornos continúa desafiando a los marinos, cualquiera sea la propulsión de su nave, veleros, destructores, transportes...

## **BIBLIOGRAFIA**

- *París Match*, 1974,
- *Zeitmagazin*, 1984,