

“EL HITO AUSTRAL DEL CONFÍN DE AMÉRICA”
El cabo de Hornos. (Siglo XIX, 1800-1855).
(Segunda parte).

*Hernán Ferrer Fougá **

“Now Santiana (Satanás) shovel his gold
 Around cape Horn with ice and cold
 We’ll dig his grave with a spade
 And mark the spot where he was laid
 ¡Oh, Santiana now we morum!
 We left him buried off cape Horn
 Close by the place were he was born”.²¹

**De un cuasi-desierto oceánico al despunte de la
 Zona de confluencia marítima.**

Desde fines del siglo anterior, diversos factores políticos, económicos y marítimos, vinieron en confluencia en su conjunto, sumándose unos a otros para que la ruta del cabo de Hornos se transformara en una trascendente zona de confluencia marítima internacional, a pesar de las limitaciones que sufría el tráfico ultramarino hispano, dependiente de los altibajos que se producían en Europa, con motivo de las guerras de la “Revolución Francesa y el Imperio”, sujeto entonces a la Coalición a la cual pertenecía España, en relación a los cambios de bando que debió experimentar y sus consiguientes efectos sobre su comercio exterior.

No obstante, los EE.UU. en particular después de haber obtenido su independencia de la Gran Bretaña, había logrado desarrollar un gran poderío marítimo, cuya expansión se proyectaría sobre Hispanoamérica y en este caso hacía el océano Pacífico, a través de la vía del cabo de Hornos, el cual le permitiría, junto con explotar masivamente la ballena y los lobos de mar, introducir el contrabando y más tarde ejercer el comercio lícito, aparte de triangular sus exportaciones como intermediario hacia el Lejano Oriente, en especial a Cantón.²²

A lo anterior, se sumaría Britannia, la cual luego de la “Paz de Nootka” (Vancouver), del 28 de octubre de 1790, obtuvo de España su reconocimiento a permanecer en la región, aparte que se le autorizaba para ejercer la captura de la ballena y del lobo de dos pelos en sus aguas americanas y en nuestro caso en Chile.

Del mismo modo, tan pronto nuestro país se independizó de su metrópolis, vino Gran Bretaña en sustituirla junto con los EE.UU., en cuanto a comercio exterior, inversiones, asistencia técnica y empréstitos, además de haber contribuido a la formación de nuestra naciente Armada.

Lo anterior, se tradujo en un intensivo uso de la vía del cabo de Hornos, por parte de naves bajo su bandera, aparte que, muchas de éstas, luego de recalar en Valparaíso, se dirigían a otros puertos del océano Pacífico y de este modo sus intereses marítimos llegaron a ser tan vastos que estableció en dicho puerto y en Buenos Aires presencia naval permanente.

Como derivado de su tráfico ballenero y lobero y de su permanencia en nuestras aguas, el capitán inglés William Smith, en navegación de Montevideo a Valparaíso y mientras doblaba el cabo de Hornos en altas latitudes avistaría la Antártica el 19 de febrero de 1819, desde su bergantín “Williams”, a unas 10 millas marinas de distancia, para a continuación arribar hacia Valparaíso. Seguidamente en otro de sus periplos, entre los puertos ya citados, desembarcaría en aquel confín insular.²³

Lo anterior contribuiría, tiempo después, a incrementar su presencia en la ruta del cabo de Hornos, junto a barcos balleneros y loberos de los EE.UU., tras la captura de los citados recursos en aguas antárticas.

Presencia inglesa y norteamericana en la captura de la ballena en aguas chilenas y su consiguiente tráfico por el cabo de Hornos.

En aquella época, la industria de la ballena era vital, dado que la esperma y el aceite se empleaban para alumbrar y cocinar, explotación que había sido llevada a efecto, en primer término, por Gran Bretaña y los EE.UU. y en segundo lugar por Francia y Holanda en el hemisferio norte, pero ante los informes de James Cook y de otros exploradores y corsarios ingleses, en cuanto a su abundancia en el Pacífico Sudeste, a partir del paso Le Maire, esta actividad sería desplazada a continuación a nuestras aguas.²⁴

Fue así, como los balleneros ingleses, de Londres y de Southampton, fueron los que iniciaron las actividades de captura de estos cetáceos, desde antes de cruzar el cabo de Hornos.

De este modo, numerosas fragatas británicas balleneras se hicieron presentes en nuestras aguas, a partir del año 1790, entre las primeras la “Emilia”, la “Britannia” y la “Speedy”, las cuales regresaban cargadas de aceite, en varios viajes y con períodos de caza de más de un año de actividades y a continuación ser reemplazadas por otras.

Por igual, los estadounidenses obtenían altos rendimientos, cuyos balleneros provenían de preferencia de New Bedford y Nantucket, a donde arribaban después con sus cargamentos de aceite, cuyas capturas medias por viaje representaban unos 800 barriles de esperma y 500 de aceite de ballena.²⁵

Esta presencia, en número de barcos y en cuanto al valor del cargamento, desde su inicio en 1788 hasta 1809, nos permite tener un concepto de cómo este tráfico aunque fuese en tránsito, incrementaba la actividad marítima, en relación a las naves que navegaban la ruta del cabo de Hornos, a saber:

Año	Número de Buques	Valor del cargamento en dólares de la época
1788 – 1792	2	En tránsito a Vancouver.
1791 – 1792	11	28.680
1793	6	13.290
1794	5	12.360
1795	5	11.610
1796 - 1797	4	6.150
1798	18	88.460
1799	9	52.980
1800	12	31.500
1801	11	41.100
1802	1	4.800
1803	22	39.180
1804	7	24.000
1805	16	49.500
1806	11	37.500
1807	6	24.300
1808	8	38.100
1809	14	54.600

TOTAL : Fuente: ^{26 - 27}	165	\$ 558.110
--	------------	-------------------

La actividad lobera.

Según el Tratado de San Lorenzo del Escorial, del 27 de octubre de 1795, los EE.UU. se incorporaron a su letra a esta actividad y así los puertos pesqueros de Nueva Inglaterra, en particular New Haven, se constituyeron en la base de estas actividades, cuyas nacientes empresas darían lugar a continuación al envío de numerosos barcos cazadores a nuestras aguas, a través del extremo austral de América.

Los réditos obtenidos por los buques loberos, fueron siempre muy altos, aparte que su cargamento era transportado luego a China (Cantón), mercado que de antemano se encontraba asegurado y del cual se obtenía a su vez mercancías orientales para ser vendidas en los EE.UU., contribuyendo este tráfico a incrementar el tránsito por la vía del cabo de Hornos.²⁸

Este importante comercio puede ser resumido según la siguiente tabla, en número de buques y de pieles, de acuerdo a los despachos anuales de los cargamentos y por último respecto a su valor en dólares de la época, puestos en Cantón, a saber:

Año	Número de barcos	Cargamento, en número de pieles.	Valor en Cantón en dólares.
1791 – 1792	1	30.000	60.000
1792	3	81.000	162.000
1793	-	-	-
1794	1	60.000	120.000
1795	-	-	-
1796 – 1797	-	-	-
1798	2	-	-
1799	2	50.000	180.000
1800	12	583.000	1.166.000
1801	11	87.000	174.000
1802	7	358.000	716.000
1803	12	500.000	1.000.000
1804	5	210.000	420.000
1805	6	272.000	545.380
1806	4	300.000	600.000
1807	4	150.000	300.000
1808	-	-	-
1809	4	60.000	120.000
TOTAL: Fuente : Op. cit. ²⁶	74	741.690	5.483.380

El tráfico comercial y el alijo.

El comercio norteamericano con Chile, se inició desde fines del siglo XVIII, vía cabo de Hornos, haciendo uso de los barcos destinados a la captura de lobos y en la oportunidad en que recalaban a puerto para reabastecerse. A su vez, a partir del año 1800, se estableció con los EE.UU. un intercambio comercial lícito, reflejado en el movimiento que a continuación se expone, aunque el contrabando, el cual continuó persistiendo, no se encuentra registrado, a saber :

Año	Número de buques	Comercio en dólares	Barcos en tránsito
1800	1	195.000	4
1801	4	234.000	1
1802	3	102.800	-
1803	-	21.000	1
1804	2	30.000	2
1805	3	143.000	-
1806	7	145.187	-
1807	5	30.000	-
1808	5	340.000	-
1809	2	No hay datos	-
TOTAL :	31	1.241.728	8
Fuente : Op. Cit. ²⁶			

En general las operaciones comerciales norteamericanas, de cualquier orden, consistían en traer mercadería por un valor de unos 100.000 dólares y a continuación de su liquidación procedían a adquirir cobre y otros metales para su reventa, en otros mercados, en particular, Cantón.

Sobre este asunto, entre los años ya analizados, transportaron entre 9.000 a 13.000 toneladas, siendo de 983 el número medio de lingotes del metal rojo transportado por navío, los que les permitió obtener a sus armadores la suma de 1.519.356 dólares.

Fue así como, en el período señalado, los navieros estadounidenses operaron en nuestras aguas con un total de 291 buques, ofreciéndole de paso nuevas posibilidades de prosperidad al Reyno de Chile, las que haría suya tiempo después nuestra República.

Había surgido ya una nueva Talasocracia, basada en la importancia de sus marinas mercante y pesquera, más sus intereses relacionados, en particular en cuanto a la gran capacidad que había demostrado para construir su propia flota de comercio y captura de recursos marinos, potencial que en parte proyectaría hacia el océano Pacífico, haciendo uso de la ruta del cabo de Hornos, tal cual hemos podido visualizar.

El comercio hispano vía cabo de Hornos al término de la Colonia.

En aquel entonces y desde fines del siglo XVIII, entraban anualmente a Valparaíso unos 50 barcos, estimándose que no más de un 10% pertenecía a tráfico ultramarino proveniente de España, y en relación a nuestras exportaciones a Cádiz, al margen del oro y la plata, se había sumado el cobre y los tejidos indígenas, pero las importaciones eran difíciles de obtener, debido a las interferencias que provocaban las guerras napoleónicas.

También existieron solicitudes de armadores norteamericanos para transportar cobre chileno a Europa, las que fueron rechazadas por el “Tribunal del Consulado”, el que había sido mas bien de

opinión que el propio Reyno de Chile formara una “Compañía Marítima por Acciones”, toda vez que ejercía el tutelaje sobre el tráfico exterior, bajo atribuciones privativas.²⁹

En las citadas circunstancias, intervenían además los cónsules de España en los EE.UU. para fletar barcos de esa bandera, cargamentos destinados a Chile y a Perú vía cabo de Hornos, aunque dicha modalidad sería luego rechazada por el mencionado Tribunal.³⁰

La presencia inglesa y norteamericana en aguas del cabo de Hornos, con motivo del descubrimiento de las islas Shetland del Sur.

Después de su regreso a Montevideo, proveniente de Valparaíso, el capitán Smith, al mando del *Williams* zarpó nuevamente al lugar geográfico de su descubrimiento, en septiembre de 1819 y recaló el 14 de octubre en el mencionado archipiélago, para desembarcar a continuación en la actual caleta Shirreff, de la isla Livingstone.

Tres días más tarde, lo hizo en la isla Rey Jorge, oportunidad en que tomó posesión de ellas en nombre de SMB. y a continuación se dirigió a Valparaíso.

Paralelamente y con una cierta anterioridad, el navío español *San Telmo*, de 74 cañones, en navegación de España al Callao, había sido avistado por última vez, por su buque consorte, la fragata *Primorosa Mariana*, desmantelado y sin gobierno, derivando hacia el austro, en la latitud de los 62° Sur, el 4 de septiembre de aquel año de 1819, para luego de perder el contacto embarrancar en la actual isla Livingstone, caleta Shirreff, habiendo sido encontrado parte de sus restos náufragos por el capitán Smith, en la oportunidad en que desembarcó a continuación en el mismo lugar, de acuerdo al relato ya enunciado.³¹

Tiempo después, luego de recalcar en Valparaíso, en noviembre siguiente, se entrevistó con el capitán RN. Shirreff, al mando del HMS. *Arromanche* y con el ingeniero Miers, asesor de Lord Cochrane.

En dicha ocasión, Smith expuso la necesidad de establecer una colonia británica en el nuevo territorio, aparte de haberse conversado que las guerras de la independencia de Chile y Argentina habían convencido a su almirantazgo sobre la necesidad de establecer una base naval en la región austral de América, toda vez que se hacía sentir el abandono de las islas Falkland y la necesidad de reocuparlas, mientras que, el capitán Shirreff consideraba más ventajoso asentarse en un lugar geográfico que pudiera controlar en la mejor de las formas las aguas del cabo de Hornos y así incrementar con ello la caza de ballenas y lobos marinos en ambas líneas de costa del paso Drake.

De este modo, Shirreff comisionaría, para que se embarcara en el *Williams*, como capitán, a su segundo en el mando, el teniente Bransfield, desempeñándose Smith a cambio, como “master” del citado bergantín.

La historia de Bransfield es conocida, quien luego de fondear, el 16 de enero de 1820, en la isla Livingstone, lo haría a paso seguido en la isla Rey Jorge, donde efectuó la ceremonia de la toma oficial de posesión en nombre de SMB., habiendo enterrado la clásica botella con monedas, a modo de registro testimonial.³²

Finalmente, después de otros importantes descubrimientos, Bransfield zarpó de regreso a Valparaíso, a dar cuenta de su comisión a Shirreff, puerto en el cual fondeó el 15 de abril siguiente, toda vez que se había convertido en el centro de las operaciones australes y antárticas de la Armada Real inglesa.

Miers, percibió con ello que, el continente antártico en sí mismo había sido descubierto, ahora sin dudas, por primera vez, lo que informó por carta al almirantazgo y al representante de la Armada Real en Buenos Aires, capitán Thomas Hardy, quien conocía, desde sus inicios, sobre las comisiones que había cumplido anteriormente el mencionado Smith.³³

Seguidamente, los norteamericanos, del mismo modo, se hicieron presentes, no sólo en las (bautizadas como) islas Shetland del Sur, sino que lograrían con la expedición de Palmer, llevada a efecto en 1822, penetrar al mar que se proyectaba al oriente de la península antártica, hasta un lugar ubicado en los 64° 50'S y 52° 30W, correspondiente al actual mar de Weddell.

El tráfico mercantil a través del cabo de Hornos, entre 1827 y 1855.

En la década de los años 20, del siglo XIX, ya se habían establecido en Valparaíso renombradas casas de comercio exterior, tanto norteamericanas como británicas, las cuales impulsaban un importante movimiento mercantil vía cabo de Hornos, desde sus sedes matrices existentes en sus países de origen, entre ellas, la Casa de Alsop de Nueva York, establecida desde 1824 en Valparaíso y en Lima a partir de 1828; Augusto Heminway en 1827 fundador de Wessel-Duval y Cía.; Beeche y Cía.; Beeche; Duval y Cía. , entre las más destacadas cuyos domicilios se encontraban ubicados en la actual calle Prat.³⁴

En 1825, vía cabo de Hornos, arribaron a Valparaíso 88 fragatas y barcos ingleses de comercio y al año siguiente 78 y en 1827 la suma de 64, sin contabilizar 11 buques pertenecientes a su Armada Real.

Paralelamente, las naves bajo la bandera de las franjas y estrellas no se quedaban atrás y de acuerdo a los registros pertinentes, el número de buques estadounidenses arribados a Valparaíso, a partir del año 1825, fue el siguiente: 1825-3; 1826-5; 1827-9.

Asimismo, a partir de 1825, en relación a la caza de cetáceos el primer lugar les pertenecía, ya que de 13 naves balleneras que fueron aprovisionadas en Valparaíso, 9 de ellas eran norteamericanas, cantidad que se mantuvo en 1826 y 1827.

Por último, en este período, hasta alcanzar el comienzo del decenio siguiente, es del caso consignar que, en 1832 el movimiento portuario en Valparaíso, vía cabo de Hornos, acusaba las siguientes cifras:

Naves inglesas	: 111 con 20.155 toneladas.
Naves estadounidenses	: 83 con 20.700 toneladas.

Como asunto curioso, es del caso destacar que el 25 de marzo de 1838, vía cabo de Hornos, recaló en Valparaíso la barca española *Santa Susana*, con destino a California y con 132 días de navegación, habiendo sido el primer buque de esa bandera que lo hiciera después de Ayacucho, (1824) habiéndosele tratado como neutral, no obstante este hecho contribuyó al envío de una misión diplomática a España para diligenciar la celebración de un tratado de paz y amistad con la antigua metrópoli.³⁵

Ahora, en cuanto al tráfico semestral, procedente de Europa, que recaló en Valparaíso durante el año 1855, a modo de indicador del movimiento comercial, vía cabo de Hornos, cabe considerar los siguientes:

Estado del Pabellón	N° de buques	Tonelaje
Gran Bretaña	278	127.633
EE.UU.	110	54.905
Francia	25	10.552
Alemania	29	7.074
Dinamarca	11	2.831
Holanda	9	3.902
Italia/Sardos	6	1.818
Bélgica	4	2.094
Prusia	2	642
Chile	20	7.284

Fuente : Op. cit. ³⁶
--

Total: 498 naves con 218.731 toneladas, valores que corresponden a 2,77 buques diarios con 1.213 toneladas, cantidad que anualmente se incrementaba en 0,6 barcos en el mismo lapso, con 300 toneladas adicionales.

De los resultados antedichos, es posible argumentar con seguridad que, la zona de confluencia del cabo de Hornos estaba ya, en aquella lejana época, debidamente establecida y asegurada y en circunstancias que los intereses de Gran Bretaña se habían proyectado ahora a través de esta vía, no sólo hacia las repúblicas hispanoamericanas y la Columbia Británica (Vancouver), sino también hacia Australia, Nueva Zelandia y otras islas del océano Pacífico. Paralelamente los EE.UU., había iniciado la colonización de California y Oregón y Francia de la Polinesia, sirviendo en su beneficio esta ruta austral y Valparaíso de camino y pivote, respectivamente, tras la consumación de los mencionados objetivos.

Descripción de las recomendaciones a los navegantes para doblar el cabo de Hornos por experimentados e históricos capitanes, a la luz de los Derroteros Náuticos de Frézier, Anson, Cook, La Perouse, Malaspina y Vancouver, recopilados en su época por el Almirantazgo Británico.

(Del Este al Oeste).³⁷

- Lord George Anson avisa que, todos los buques que necesiten cruzar el cabo de Hornos deberán pasar al Este de la isla Statenland y proseguir hacia el austro hasta alcanzar los 61° o 62° grados de latitud Sur y de ahí efectuar el definitivo cambio de rumbo hacia el Oeste.

- Capitán James Cook.

Soy de opinión que, diferentes circunstancias pueden influir para elegir pasar por el estrecho de Le Maire hacia el Sur, o bien optar por la ruta al Este de Statenland, alternativas que se deben elegir según los vientos que se encuentren en su oportunidad, en el mencionado trayecto.

A continuación, el capitán Cook considera inconveniente proseguir hacia el Sur hasta alcanzar la latitud de los 61° Sur o 62° Sur, en ninguna circunstancia, toda vez que el propio viento lo obligará muchas veces para ganar barlovento desplazarse hacia el sur (se refiere al viento SW) y aunque éste rondara hacia el Norte su componente weste también sería apreciable.

A su vez, por prudencia, tampoco se debe enmendar definitivamente el rumbo hacia el Norte, hasta que no hayan sido sobrepasadas todas las tierras del extremo austral de América.

- Capitán Kotzebue.

Arribó procedente de Buenos Aires al Este de Statenland, el día 16 de enero de 1816, habiendo previamente navegado al Oeste del archipiélago de las Malvinas.

A continuación, arrumbó hacia el SSW. para cortar sin novedad el meridiano del cabo de Hornos, en los 57° 33' Sur y por lo tanto 94,5 millas marinas al Sur de éste, experimentando mal tiempo del SW., el 1° de febrero siguiente y en circunstancias que se aproximaba a la longitud de los 80° W y por lo tanto podía cambiar el rumbo hacia el norte, al encontrarse al occidente de la masa continental americana, lo cual así ejecutó sin novedad.

- Capitán de SMB. Richard Bentley.

En noviembre de 1820, mientras navegaba el paso Le-Maire en ruta de La Plata a Valparaíso, avistó numerosas ballenas y más tarde el volcán del cabo de Hornos, en plena acción de sus descargas de lava hacia el mar, lo cual describe como torrentes oblicuos de fuego, de presencia intermitente, para

volver a aparecer con mayor brillantez durante toda la noche, aunque de día este fenómeno es difícilmente perceptible.³⁸

Desde el meridiano del cabo de Hornos, navegó con rumbo hacia el archipiélago de Diego Ramírez, para ganar barlovento, habiéndolo avistado a 12 millas, para proseguir hacia el oeste y a continuación al norte por haber encontrado vientos favorables.

- Capitán de SMB. Colnett.

Luego de doblar el cabo de Hornos, rápidamente alcanzó el archipiélago de Diego Ramírez, con vientos del Sur y del Surweste y a continuación transcurridos 5 días de temporal, que lo obligaron a retromarchar a la longitud de los 69° W, se encontró en la latitud de los 59° S.

Después de rondar el viento, pudo desplazarse hacia el noroeste, hasta sobrepasar la latitud de la boca Occidental del estrecho de Magallanes.

(Del Oeste al Este).³⁹

- Capitán de SMB. Colnett

En navegación de regreso, desde Valparaíso al Río de la Plata, el 1° de agosto de 1820 y por lo tanto en pleno invierno dobló el cabo de Hornos a una distancia de 50 millas marinas, al sur de éste (15 leguas), navegando con vientos favorables del NW. y con tiempo manejable, para más tarde cambiar el rumbo al NE. y cruzar sin novedad la isla de los Estados por su extremo oriental.

- Capitán de SMB. Vancouver.

Dejó Valparaíso en mayo de 1797 y navegó sin novedad, con vientos favorables, hasta alcanzar la latitud de los 50° 50' Sur.

A continuación, experimentó una fuerte tormenta, con vientos del WNW., hasta alcanzar la latitud de los 56° 04' Sur. Prosiguió su navegación con vientos del Oeste, que rondaban desde el WNW. Al WSW., los que al final saltaron al E. y al ESE. con violencia y luego de avistar las islas de San Ildefonso pudo navegar en demanda del cabo de Hornos, el cual cruzó sin novedad.

Finalmente, indica que, navegó al Este de la isla Statenland y del archipiélago de las Falkland, tal cual lo acostumbaban ya, los navegantes de la época.

Palabras finales.

Durante los primeros decenios del siglo XIX y a pesar de los contratiempos y riesgos que demandaba la vía del cabo de Hornos, se logró consolidar un importante puente de comunicaciones marítimas, el que constituyó el camino a través del cual pudo circular la savia que nutrió la independencia política de los países hispanoamericanos del Pacífico Sudeste y a continuación el auge extraordinario que logró alcanzar la incipiente República de Chile.

Nuestro progreso, vino desde el mar y se fue hacia al mar, a pesar de las dificultades náuticas que presentaba dicha arriesgada derrota, a través de la cual éste fluía y que permitiría colocar a Chile entre los primeros países de América, cuyo motor fue el binomio comercio universal-navegación, concepto que es tan válido en el ayer como en la actualidad.

En todo este afán, cabe destacar, junto a los EE.UU., la participación de la "Free Britannia", la denominada también "The Ocean Queen", los cuales no sólo contribuyeron decisivamente a que Chile lograra su independencia política de España, sino que asimismo nos legaron su cultura naval y marítima, como a su vez su mentalidad industrial y comercial.

Así las cosas, durante este período, el Poderío Marítimo de los EE.UU. se proyectó con decisión y vigor a través de la senda del cabo de Hornos, con el propósito de conquistar, en su propio beneficio, el océano Pacífico, incluido su comercio con el Lejano Oriente, haciendo uso de Chile como trampolín.

No fueron entonces los vaqueros y sus caballos, como tampoco sus carruajes y diligencias, los que conquistaron el oeste americano, hasta alcanzar la mexicana California, Oregón y el océano Pacífico, sino que, lo obtuvieron en su nombre los capitanes de sus fragatas y barcas de Massachusetts

y de Nueva Inglaterra, siendo ellos por lo tanto los que cumplieron esta misión, en sus aspectos trascendentales, lo que fue posible lograr al hacer uso del paso interoceánico más austral, el del cabo de Hornos, en una época en la cual la propulsión mecánica aún no alcanzaba su mayoría de edad.

* * *

* Capitán de Navío, Oficial de Estado Mayor, Magno Colaborador desde 1991.

21. Hugill, Stan. "Shanties from the Seven Seas", Londres, 1961 pp. 80-83. Publicado por Huntington, Gale en "Songs the Whaleman Sang", Dane, Massachussetts, 1964 (Canciones de balleneros de comienzos del siglo XIX alrededor del cabo de Hornos).

22. Esta línea al Lejano Oriente, desde Sudamérica había sido concebida y realizada por Francia por primera vez en el siglo anterior, con parte de su flota que recalaba en puertos de Chile y Perú, para luego continuar a Cantón. Los viajes de ida y vuelta fueron ejecutados por los siguientes navíos: *Antoine de Padua* (1707-1711); *Decouverte* (1707-1706); *Princesse* (1708-1715); *Solide* (1709-1717); *Martial* (1713-1718) y la *Comtesse de Porchartrain* (1714-1717).

23. Según se comentaba, desde el año 1812, los loberos de Nueva Inglaterra, EE.UU., habían encontrado tierra al sur de la isla Georgia, habiendo ubicado importantes poblaciones de lobos marinos, información que mantenían en secreto, tanto por razones comerciales, como también porque su país se encontraba en guerra con Gran Bretaña.

24. También los sabios de aquel entonces, tal cual Alejandro Humbolt, contribuyeron sin proponérsele a este despojo que afectaba a los países sudamericanos, al difundir en Europa la conveniencia de explotar de preferencia los cetáceos del Pacífico Sur, dado que la ballena blanca contenía una gran cantidad de esperma, mayor que la de otras especies.

25. Melville, Herman: "Moby Dick" Editorial The Modern Library, New York, 1930. En su p. 157 hace ver que, antes del arribo de los balleneros estadounidenses a aguas chilenas vía cabo de Hornos, el comercio exterior de Chile y Perú era muy limitado habiendo servido también la acción de los balleneros para difundir ideas de independencia, en cuanto a las metrópolis europeas.

26. Pereira Salas, Eugenio "Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778 – 1809 p. 353 Editorial Andrés Bello, Santiago, 1971.

27. Melville, Herman, en "Moby Dick" (25) se refiere en particular a la "white whale". Su historia se encuentra ligada a nuestra vida marinera, alrededor de 1810, describiendo faenas de captura frente a la isla Mocha. Su autor creó la narración al conocer los relatos de J.N. Reynolds a través del escritor Edgar Allan Poe. Op.cit. (26) p. 287. Se concluye en que "Moby Dick" era chilena.

28. Sus cacerías llegaron a ser tan fructíferas que alcanzaron por faena un promedio diario de 500 lobos, obteniéndose al término de la campaña una suma de 15.000 pieles de categoría.

29. España en su momento (1785), había creado la "Compañía Real de Filipinas" para asegurar el tráfico entre Cádiz y el Lejano Oriente directamente, dada las limitaciones de la ruta del Galeón de Manila, empero no tuvo el éxito de los franceses. En 1795, el Consulado del Reyno de Chile y en 1800 el alcalde de Concepción, trataron de establecer tráfico con el oriente, al arribar a Chile la fragata "San Francisco Javier", procedente de Cavite. Sin embargo no se concretó, porque la reglamentación de la citada Compañía Real autorizaba sólo asiento en el Perú.

30. El comercio entre Chile y Cádiz, se vio más afectado aún luego que, España suscribiera, el 9 de octubre de 1803, un pacto de alianza con Francia, pasando a pertenecer a esa Coalición, lo que incrementó el ataque británico al tráfico marítimo español, tanto en Europa, como en aguas americanas, antecedentes que se encuentran descritos en el libro de Amasa Délano "Narrative of Voyages and Travel", como también en Diego Barros Arana en su prestigiosa "Historia de Chile".

31. Debe considerarse que el “Williams” no fue el único barco que recaló en las islas Shetland del Sur en el verano de 1819-1820, toda vez que también lo hicieron otros recolectores de pieles de lobos marinos, que tenían matrícula en Montevideo o Buenos Aires, tal cual el “San Juan Nepomuceno”, el “Espíritu Santo”, o bien el norteamericano “Hersilia”, el cual ancló en las Shetland, en febrero de 1820 y regresó a Stonington, EE.UU., para regresar al año siguiente con una flotilla de 5 buques pequeños.
32. Bransfield tiene el mérito de haber descubierto a continuación las islas Decepción y Torres y la Tierra de la Trinidad, correspondiente a la península antártica, más el actual mar que lleva su nombre, junto a las islas Hope y Clarence.
33. No se debe descartar que, de acuerdo a las evaluaciones de Shirreff – Hardy – Miers – Smith – Bransfield, en su época, se daría curso posterior a las intenciones del almirantazgo británico de enviar el HMS. *Adventure* y el HMS. *Beagle* en 1826 al extremo austral de América, a efectuar trabajos hidrográficos.
34. El primer buque mercante norteamericano que llegó a Valparaíso, en relación a su comercio recién establecido en la plaza, fue el bergantín *Harriel*, capitán Cullen, procedente de Baltimore, con 103 días de navegación, luego de haber zarpado el 13 de febrero de 1818, vía cabo de Hornos.
35. Efectivamente la señalada delegación inició los trámites para que así fuese, firmándose en definitiva, el mencionado documento de Paz y Amistad en Madrid, el 25 de abril de 1844, con lo cual Chile se convertiría en uno de los primeros países hispanoamericanos en hacerlo.
36. Memoria de Hacienda, año 1856.
37. En el verano de 1859 se hundió, al doblar el cabo de Hornos, el bergantín *Pizarro*, al mando del capitán de corbeta don Francisco Hudson C. Navegaba en conserva en viaje de Punta Arenas a Chiloé con el “Meteoro”, del que lo separó un temporal, para más tarde perderse de vista definitivamente.
38. El 18 de abril de 1830 Roberto Fitz Roy, comandante de la *Beagle* desembarcó en la isla Hornos y alcanzó su punto más alto, en la cual levantó un monolito de piedras y dejó como testimonio diversas monedas de la época. El entierro anterior fue descubierto por el Capitán de Navío Christian De Bonnafos Gándara, en 1989 (Revmar N° 799 año 1990). No obstante, en su relato Fitz Roy no hace referencia al citado cráter y a sus restos volcánicos, probablemente porque las erupciones habían finalizado en 1823.
39. Es del caso recordar que el 26 de mayo de 1826 zarpó de Valparaíso rumbo a Buenos Aires, vía cabo de Hornos, la fragata argentina *Buenos Aires* (ex *O’Higgins*, ex *María Isabel*), la *Independencia* y la corbeta *Chacabuco*, éstas últimas también bajo bandera argentina y que naufragaron al pretender doblar el cabo de Hornos. Sólo la *Chacabuco* llegó a su destino, al mando del Capitán James Byron. Estos buques habían pertenecido a la Armada de Chile.