

“EL HITO AUSTRAL DEL CONFÍN DE AMÉRICA” El cabo de Hornos. (Desde 1855 - 1899 y siglo XX). (Tercera parte).

*Hernán Ferrer Fougá **

“Forsan et haec olim meminisse inuebit” , Aeneid, 1
(Algún día, quizás, podría llegar aún a ser placentero
recordar estos padecimientos.)

Virgil, Publius V. Maro 70 - 19 aC.

Chile y la zona de confluencia del cabo de Hornos.

A partir del inicio de la segunda mitad del siglo XIX, esta ruta se encontraba viviendo la edad de oro de su gravitación y trascendencia, al confluir sobre ella centenares de veleros anuales y bajo una tasa de aumento siempre creciente.

La razón de esta presencia, era tanto de orden político, como económico, toda vez que, para la Gran Bretaña ésta senda representaba su eje de expansión geopolítico-marítimo hacia el océano Pacífico, para captar el comercio de las nuevas repúblicas de su costa Este y mantener sus vínculos con la Columbia Británica, Nueva Zelandia, Australia y el resto de sus archipiélagos oceánicos, sobre los cuales Cook había asentado el pendón de Britannia en el siglo anterior.

Para los EE.UU., esta vía, de igual modo, constituía su eje de proyección, toda vez que, su objetivo significaría nada menos que su posterior dominio sobre California, Oregón, Hawai y su comercio con el Lejano Oriente, aparte de su vinculación con las repúblicas hispanoamericanas del Pacífico sudeste, en cuanto a inversiones, comercio e influencia política.

Además, entre los tres más importantes, se encontraba Francia, en particular, en relación al comercio y también para asentar sus dominios sobre el archipiélago polinésico, en toda su amplitud.

Paralelamente, en esa misma época, cabe citar otros países europeos que establecieron líneas de navegación permanente por el cabo de Hornos, entre ellas Alemania, Dinamarca, Holanda, Italia, Suecia, etc.

Es evidente, que estas últimas participaciones poco significa ante las de Gran Bretaña, EE.UU., y Francia, pero en todo caso le otorgaban a Chile nuevas y auspiciosas posibilidades de vinculación y expansión política y comercial, en especial con Alemania, la cual establecería con Chile, luego de su unificación, estrechas relaciones de todo orden.

Esta fue la ruta entonces, sumada a la construcción de nuestros grandes almacenes de depósito portuario en Valparaíso, al año 1855, los que nos permitirían construir un gran Poderío Marítimo de base económica, toda vez que, la naciente navegación hacia el estrecho de Magallanes era aún muy limitada, por razones hidrográficas y en circunstancias que, la propulsión a vapor se encontraba aún en sus inicios.

Así las cosas, sería los servicios que demandó la atención de éste tráfico interoceánico austral, ya sea como terminal o en tránsito, el que contribuiría al desarrollo de nuestros puertos y esto fue tan así, que, Valparaíso, a partir de este período, se convirtió en una moderna ciudad de cuño francés, en cuanto a la línea de sus edificaciones y de estilo anglo-americano en relación a la industria y al comercio y a ciertas costumbres y actividades sociales, aparte de la influencia de

la presencia comercial alemana en Valparaíso, de su colonización del sur de Chile y de sus misiones, tanto en el campo militar como en el educacional.

Este vuelco trascendente pondría su fin en el siglo XX, por ciertas razones que finalmente se exponen, dada la íntima relación que existió entre el empleo de la ruta del cabo de Hornos y el tráfico de sus barcas a vela.⁴⁰

Los perfeccionamientos siempre crecientes de la propulsión a la vela, le permite mantener la competencia y de ahí su sostenida presencia interoceánica austral.

Aunque parezca insólito, a primera vista, los veleros del cabo de Hornos, hasta 1914, tenían una estructura de costos de operación mas baja que las naves de propulsión mecánica, por mas que debían navegar una ruta oceánica mas larga y aleatoria.

Sobre el particular y como se examinará con cierto detalle, serían las innovaciones introducidas por la arquitectura naval, las que harían posible, en su momento, este resultado, al aumentar la velocidad de los veleros, hasta los 18 nudos, en ciertos casos, como a su vez su capacidad de carga, aunque en sus últimos decenios de operaciones, ya en el siglo XX debieron limitarse sólo al transporte de graneles.

Las mejoras introducidas, pueden ser diferenciadas entonces, de acuerdo a sus diseños progresivos y prototipos, según será descrito.

El derrotero del almirantazgo británico para doblar el cabo de Hornos, con arreglo a las recomendaciones del capitán R.N. Basil Hall (Siglo XIX).

El experto capitán Hall, se refiere a la travesía desde los 53° Sur, en el océano Atlántico a la latitud de los 53° Sur en el Pacífico, haciendo ver que existe una gran variedad de opiniones en cuanto a la mejor época del año para doblar el cabo de Hornos, viniendo desde el Este.

En su concepto, durante el invierno, cuando el sol tiene declinación norte, la posibilidad de obtener vientos del este es ciertamente mayor y ante el supuesto que se presentaran en la ruta temporales del weste, estos llegarían a ser de menor violencia que en otras estaciones.

Agrega, a su vez que, en las latitudes australes, las noches invernales tienen una muy larga duración, aparte de la presencia de hielo, témpanos y temperaturas frías, elementos todos que dificultan la navegación de los navíos, en especial durante los meses de julio, agosto y septiembre, ocasión en que los buques experimentan serios peligros, aunque el régimen de vientos, tal cual lo enunciado, constituye un factor que favorece el avance geográfico.

A su vez, cabe añadir que, a la inversa, cuando el sol tiene declinación sur, en particular durante los meses de enero, febrero y marzo, deberá tenerse en cuenta que las temperaturas serán mucho más altas y notablemente mayores las horas de luz, lo cual constituye un factor favorable.

No obstante, con la estación estival, se intensifica la acción frontal, en cuanto a los vientos con componentes del weste, vale decir desde el NW. al SW. y aunque se producen períodos de bonanzas, éstas son inestables y en circunstancias que, se debe sobrepasar las longitudes entre los 80 a 82° sur, toda vez que para encontrar vientos del SW. se debe alcanzar en latitud el continente americano.

El aparejo de los veleros según las condiciones de tiempo imperantes.

Por regla general, un velero, con un desplazamiento de 3000 Dwt., podía llegar a alcanzar sobre los 16 nudos de andar sostenidos, por más de una singladura, tomándose como ejemplo una barca de 4 mástiles, con 4400 metros cuadrados de velas cazadas y en condiciones de plena carga. En la mencionada situación, al emplear todo su aparejo, al navegar ciñendo, podía soportar hasta vientos fuerza 5 y 7 al hacerlo a un largo.

No obstante, como es sabido, según la intensidad del viento se cargaba parte del aparejo, aferrándose los sobrejuanetes y la escandalosa, aparte de sus estayes, aunque también se incluían otras velas altas.

Además, se consideraba lo antedicho, al hacerlo ciñendo sobre fuerza 5 y a un largo sobre fuerza 7, aparte de tomar rizos en las velas del mesana y así disminuir la superficie vélica del buque, a lo menos en un tercio.

A su vez, de aumentar el viento, hasta llegar a fuerza 9 ó 10, se aferraban todas las velas, excepto las gavias, las velas bajas y un foque. Lo anterior, ciñendo con fuerza 8, o bien a un largo, hasta con fuerza 9 ó 10.

Por último, para enfrentar los temporales, previa y oportunamente, se hacía un cambio de velas, por aquellas de lona número cero, las que poseían el doble de peso que las normales y por lo tanto una gran resistencia al viento. En el caso del cabo de Hornos este cambio se efectuaba antes de sobrepasar hacia el sur la isla de los Estados, al venir desde el Atlántico y en el Pacífico antes de Chiloé.

Los diversos prototipos de veleros que doblaron el cabo de Hornos, durante la edad de oro de la navegación a vela.

Los Clippers.

Esta clase de buques, correspondía a aquellos que tenían un diseño especial de casco, con tres mástiles y vergas en cruz, aparte de una gran superficie vélica, la cual les permitía alcanzar las más altas velocidades entre todos los veleros.

Por su parte, para el armador, eran garantía de alta rentabilidad económica, dada su velocidad y su capacidad de cumplir los itinerarios establecidos, con un cierto grado de exactitud aceptable para la época.⁴¹

Los primeros prototipos aparecieron en Boston, a partir de 1840, habiéndose establecido diez años después una línea permanente de navegación entre Nueva York y San Francisco, con ésta clase de veleros, con gran aceptación general, tráfico que se acentuó luego que Sutter encontrara oro en California.

Es en este período, en el cual se inicia la construcción de los Clippers más famosos, en el astillero de William H. Webb de Nueva York. Entre otros, se construyeron los siguientes, que cruzarían más tarde las aguas australes.⁴²

“Sword Fish (1034)”; “Challenge (2006)”.

Paralelamente, en Boston en el astillero de Donald Mc.Kay se pusieron en grada Clippers notables, entre ellos, el “Flying Fish” (1505); el “Stag Hound” (1534); el “Sovereign of the Seas” (2421); el “Lightning” (1468) y numerosos otros.⁴³

Todos estos barcos, eran construidos en aquel entonces, exclusivamente de madera, aunque ya, algunos estaban siendo reforzados con escuadras y tirantes de hierro.

En cuanto a sus dimensiones, cabe citar el “Comet”, construido en 1851 para cubrir la ruta del cabo de Hornos, el que tenía 70 metros de eslora y de manga 7,56. Cabe hacer notar que, en su primera navegación cubrió la distancia Nueva York – San Francisco en 103 días, en circunstancias que su regreso le demandó 77 días, todo un record.

Al antedicho, se sumaron los grandes vencedores, los que con justa razón han sido inmortalizados en los medios marítimos, a saber:

“Young América”, (1962) atendía la misma línea, siendo su eslora similar, pero su manga de 12,8 metros, casi el doble.

“Flying Cloud”, (1728) servía la línea Nueva York – San Francisco, siendo el Clipper por excelencia, habiendo obtenido andares de 18 nudos sostenidos por más de una singladura. Se destacaba además por su comodidad para los pasajeros, ya que poseía tres cubiertas.

“Great Republic” (4555), dado su alto desplazamiento debió ser aparejado con 4 mástiles, siendo la primera barca construida como variante de los clippers, aún en la época de la madera y que daría curso posterior a este prototipo que imperaría en los mares después de 1875. En particular, efectuó varios viajes vía cabo de Hornos con destino a California, aparte de haber transportado granos y de regreso guano desde las islas Chinchas.

“Lightning”. Este clipper navegó en una singladura 436 millas marinas, por lo tanto alcanzó una velocidad media sostenida de 18.16 nudos. En travesía hacia Melbourne, Australia, vía cabo de Hornos logró los mejores records mundiales.

Paralelamente, en Gran Bretaña, los astilleros de R&H Green de Londres, los del Clyde, los de Sunderland y los de Liverpool, asimismo, construyeron numerosos clippers, pero en su mayoría fueron dedicados al tráfico con la India y China vía cabo de Buena Esperanza.

Por sus performances sobresalió indiscutidamente el “Cutty Sark”, el que logró desarrollar un andar de 17,5 nudos sostenido por mas de una singladura, aparte de su gran capacidad para maniobrar, colocándose entre uno de los diez mejores que han existido a nivel mundial.⁴⁴

Los grandes pailebotes (schooners) norteamericanos.

Estos grandes veleros con aparejo de goletas de 3,4,5 y 6 mástiles, fueron construidos de preferencia en los EE.UU., tal cual el “City of Albany”, el cual dobló de ida y regreso exitosamente el cabo de Hornos.⁴⁵

Los schooners llegaron a desplazar hasta unas 5.000 toneladas, con una eslora de 100 metros y con un aparejo de 6 mástiles, aunque los hubo de 7. Estos últimos fueron empleados para el tráfico entre los EE.UU. con las Filipinas y Australia.

El Down – Easter.

Este prototipo de buque, correspondió a las últimas construcciones de madera ejecutadas en los EE.UU., en astilleros de Maine y Massachussets, entre los años 1870 y 1890 y fueron destinados a cubrir vía cabo de Hornos el tráfico de graneles entre sus costas Este y Weste.

Se trataba de barcas con aparejo de fragata, con una eslora de 82 metros y una manga de 14. Entre los que participaron en la citada carrera, cabe citar:

“Henry B. Hyde”. Su mejor performance, entre Nueva York y San Francisco fue de 106 días y de 108 días en varias oportunidades.

“A.G. Roper” completó diez exitosas travesías entre ambos puertos, tanto de ida como de regreso.

“Rappahannock”, fue convertido en el primer petrolero que tuvo la marina mercante y así transportó de Filadelfia a Japón 200.000 galones de petróleo (en latas). Su mejor tiempo entre Nueva York y San Francisco fue de 111 días.

“Susquehanna”, botado al agua en 1891, realizó siete viajes vía cabo de Hornos entre Nueva York y San Francisco, con un promedio de 129 días. Su desplazamiento era de 2744 toneladas y naufragó en 1905.

“Roanoke”, fue uno de los mayores veleros de madera en el mundo. Su eslora era de 94,90 metros y 15 de manga con 3539 toneladas de desplazamiento, habiendo sido el último de los Down Easter.

Los veleros de hierro.

En Gran Bretaña, este proceso de reemplazar la madera por el hierro para construir veleros, fue más rápido que en otros países y se inició en 1860.

Lo que se buscaba, tal cual se materializó, fue la posibilidad de agudizar los cascos, al incrementar la relación eslora-manga, con el propósito de obtener mayores velocidades y así aparecieron variados prototipos de 4 mástiles, entre muchos otros, cabe citar :

“Salamis”. Prestó servicios en la ruta del cabo de Hornos hasta 1899 en el transporte de graneles y carga general. De reconocido alto andar.

“Reliance” – “Pegasus” – “Unión” estas barcas de 4 mástiles, con una eslora de 95 metros y un desplazamiento de 2.183 toneladas, tuvieron un muy buen desempeño en aguas australes, habiendo sido conocida en particular esta última, la cual pertenecía a la flota del armador Bordes de Burdeos.⁴⁶

“Lancing”, correspondió al más sobresaliente de los veleros de casco de hierro, tenía 2.678 toneladas y navegó durante sesenta años. Obtuvo el record mundial de alto andar sostenido, en un viaje de Nueva York a Melbourne, vía cabo de Hornos, en el cual rindió 18 nudos durante 72 horas.⁴⁷

Los veleros de acero.

A partir de 1890, los avances de la siderurgia permitieron la construcción de cascos de este orden, material que tenía la misma resistencia que los de hierro, pero con menor peso, lo que les permitía obtener una mayor capacidad de carga, logrando un buen andar, sólo algo inferior a los de los clippers.

Dada las facilidades que otorgaba esta aleación para la construcción naval, se introdujeron numerosos adelantos, mejorándose el compartimentaje e instalándose puentes volantes para transitar sobre la cubierta principal, aparte de toda la arboladura.

Uno de sus prototipos fue el “Pinmore”, de 94,5 metros de eslora y con un desplazamiento de 2.538 toneladas, entró en servicio en 1893, ocasión en que navegó desde San Francisco a Irlanda en 96 días, constituyendo todo un record.

La mayor parte de estos buques, los cuales iniciaron una nueva y definitiva modalidad de construcción naval, al igual que en Europa, consideró proyectos de 4 mástiles, entre ellos la “Astral” de 3.292 toneladas y de 101 metros de eslora, la que junto a sus gemelos fue comisionada para servir vía cabo de Hornos la línea Nueva York.

“San Francisco”, sirvió el mismo tráfico que el anterior con cargas de graneles.⁴⁸

Las barcas gigantes de 5 mástiles de 60 metros de altura.

Los colosos franceses.

El primero de esta clase fue el “France”, construido en Glasgow en 1891 para el armador francés Bordes, con un desplazamiento bruto de 3.184 toneladas, una eslora de 110 metros y una manga de 14.88.⁴⁹

El citado proyecto, fue diseñado especialmente para cubrir la línea del salitre y por lo tanto el hacer uso de la ruta del cabo de Hornos. Podía cargar hasta 5900 toneladas de nitrato. En su viaje inaugural transportó carbón de Cardiff a Chile y de regreso a Europa un cargamento equivalente de salitre.⁵⁰ En 1901 en un nuevo periplo a nuestro país naufragó frente a Mar del Plata, Argentina, debido a un incendio.

El “France II”, fue puesto en gradas en Burdeos por los astilleros de la Gironde, siendo más grande que el anterior, toda vez que desplazaba 5633 toneladas, con una eslora de 128.75 metros y una manga de 17.

A su vez, era de propulsión mixta, ya que montaba un motor Diesel de 295 H.P. y dos hélices, aparte que toda su maquinaria auxiliar era mecánica.

Esta colosal barca, fue dedicada tanto a la carrera del nitrato hacia Chile, o bien del níquel. Su capacidad de carga alcanzaba a las 8000 toneladas y transitó numerosas veces la ruta del cabo de Hornos, hasta que en 1922 naufragó por varada en Nueva Caledonia, al ir en busca de un cargamento de dicho mineral metálico.

Los colosos alemanes.

El primero fue el “María Rickmers”, construido en Glasgow en 1891, para el armador Rickmers de Bremenhaven. Desplazaba 3.822 toneladas, con una eslora de 114,58 metros y una manga de 14,64, aparte de estar equipado con un propulsor a vapor de 750 CV. Este buque tuvo corta vida al naufragar pocos años después en una navegación por el Asia.

El “Potosí” de 6100 toneladas, fue construido en los astilleros de Geestemünde en 1895 y participó en la carrera del salitre, vía cabo de Hornos. Su eslora era de 111,12 metros y manga 15,15. Entre los años 1914 y 1918 fue internado en Valparaíso con motivo de la Primera Guerra Mundial. Naufragó por incendio en 1925.

El “R.C. Rickmers”, hecho construir en Alemania en 1905, por su armador del mismo apellido, para reponer al anterior con una versión mejorada. Desplazaba 5.548 toneladas, con una eslora de 125,20 metros y una manga de 16,34, aparte de contar con un propulsor a vapor de 1000 CV.

Efectuó varios viajes al hemisferio sur, entre otros, uno de Newcastle vía cabo de Hornos, a San Francisco y de ahí a Australia, para atravesar nuevamente el Pacífico, fondear en Valparaíso y regresar a Alemania con un cargamento de salitre, siendo su capacidad de carga de 7000 toneladas. Fue hundido en 1914 por un submarino.⁵¹

El “Preussen” fue el mas grande de las barcas de 5 mástiles que existieron en esta época, debido a que, podía cargar hasta 9500 toneladas de salitre y su desplazamiento a plena carga alcanzaba las 11150, siendo su eslora de 147 metros, su manga de 16.4 y su altura de palo de 68.

Efectuó, en su vida útil, entre Hamburgo – Taltal e Iquique, doce travesías redondas transportando mercancías varias o graneles y de regreso salitre con un velámen de 5560 m² logró alcanzar, con vientos duros, un andar de 17 nudos e incluso 18.

En un último periplo adicional a Valparaíso, para proseguir a Iquique, fue embestido en el canal de la Mancha por el SS. “Brighton”, en 1910, para luego varar en Dover y perderse en definitiva.

La Línea del Nitrato o Línea P.

Así, era conocida la compañía naviera alemana del armador R.F. Laetsz, línea establecida entre Hamburgo e Iquique, u otros puertos del Norte Grande, a través del cabo de Hornos y que operó a partir de 1874 con la barca “Polinesia”, para sumarse con los años numerosos otros veleros de 4 mástiles.

Entre los que más se recuerdan, figuran el “Pangani”, “Padua”, “Priwall”, “Peking”, “Passat”, “Pamir” y las grandes barcas de 5 mástiles ya nombradas, el “Potosí” y el “Preussen”.⁵²

A partir de 1919 y dada la dispersión y bajas que sufrió, esta flota, fue reorganizada por su armador y prestó servicios ininterrumpidos hasta septiembre de 1939, año en que se inició la Segunda Guerra Muncial, para más tarde finiquitar sus actividades.⁵³

El cruce del cabo de Hornos y los cargamentos.

Lo que generalmente se ignora, es el hecho que, los capitanes del cabo de Hornos no unicamente debían enfrentar las fuertes tormentas propias de esas latitudes, sino también una serie de otros peligros derivados de la clase de cargamento que transportaban.

Sobre el particular, este doble riesgo, ante las cargas combustibles, el control de la estabilidad y el lastre, necesariamente era motivo de mayor preocupación, aparte que los veleros se habían visto en la necesidad de ir reduciendo su dotación para poder seguir manteniendo costos competitivos en relación a los vapores.

Evidentemente que, tanto el salitre como el carbón, eran cargas peligrosas, debido a la facilidad con que podía originarse una combustión interior, por razones fuera de control y luego producir un incendio, con el consiguiente peligro que ésta se generalizara.

A los anteriores, se sumaba otros fletes riesgosos, pero ahora en cuanto a la estabilidad, tal cual los granos no ensacados, toda vez que , al correrse la carga se podía producir una vuelta de campana, al sumarse a la escora natural del velero en cuanto al viento.

Por otra parte, la madera, a veces, provocaba este mismo efecto, al cambiar el centro de gravedad en relación al metacentro.

Otros cargamentos de cuidado eran el petróleo y la nafta, aunque lo transportaban en vasijas, debido a limitaciones técnicas y de seguridad.

A lo anterior, cabe agregar el guano y su gaseo, aparte de los rieles ferroviarios, los cuales al destrincarse podían producir serias averías.

Breve relato sobre algunas travesías del cabo de Hornos.

El “Edward Sewell”.

Para poder percibir, con mejor claridad, el sinnúmero de bordadas, avances y contramarchas que demandaba en ciertas situaciones el cruce del cabo de Hornos , es del caso referirse a esta hermosa barca de 4 mástiles y casco de acero, construída en Bath, Maine, EE.UU. en el año 1899. Al respecto, en uno de sus viajes efectuado con destino a Chile, cruzó el cabo de Hornos, en octubre de 1913, cargada con 5046 toneladas de carbón, demorándose 63 días en completar la travesía de las 1000 millas, entre los 50° de latitud sur en el Atlántico a la misma latitud en el Pacífico.⁵⁴

El “British Isles”.

Un caso similar, aunque muy conocido, dada la dimensión de su hazaña náutica y al padecimiento heroico de su tripulación, es el caso de esta barca británica, la cual transportaba de Cardiff a Pisagua, un cargamento de 4000 toneladas de carbón.⁵⁵

Su tragedia, se inició el 24 de julio de 1905 con un incendio, en la latitud de la isla de los Estados, el que mas tarde sería controlado y así tres días después cruzó la longitud del cabo de Hornos. No obstante, debió desarrollar a continuación un sinnúmero de bordadas, bastante al sur del referido cabo, las que le demandaron 52 días, aparte de haber alcanzado aguas antárticas, en el mar de Bellingshausen, en los 65° de latitud Sur, para ser rechazado su paso, debiendo regresar a las Malvinas-Falkland, donde arribó el 15 de septiembre.

El día 29 siguiente, ante un nuevo intento, logró doblar el mencionado cabo y fondear en Pisagua, luego de una recalada en Valparaíso, un mes más tarde.⁵⁶

Dentro de los padecimientos que debió enfrentar su tripulación, es del caso citar la intervención quirúrgica efectuada por su capitán al marinero Le Grec que padecía de una mortal cangrena. Para dichos efectos , procedió a cortar su pierna con el serrucho del carpintero, usando como anestesia dos botellas de brandy y como cauterizador un cautín al rojo, el cual aplicaba en aquellos lugares donde la sangre fluía a borbotones, a medida que, separaba del cuerpo la articulación afectada, todo esto con un fuerte olor a carne asada, según los presentes. El afectado logró sobrevivir.

La barca “Pinnas”.

Este velero alemán de 3 mástiles, también pertenecía a la línea “P” del nitrato antes mencionada, barco que fue integralmente desarbolado durante su travesía al sur del cabo de Hornos, habiendo perdido todos sus mástiles, con excepción de la sección real del mesana y de una de sus vergas, desde la cual, como vestigio, estuvo aferrada una vela hasta el último minuto antes que la barca fuera abandonada.

El mérito de este salvamento, ejecutado en pleno océano a 220 millas marinas al WSW del cabo de Hornos, entre los días 24 y 27 de abril de 1929, lo tuvo el vapor “Alfonso” del

armador Menéndez Behety, al mando del capitán Jorge E. Jensen Hansen, acción que constituyó una verdadera hazaña, al lograr salvar a toda su tripulación.⁵⁷

Travesías y naufragios en un año trágico.

Como testimonio de la capacidad náutica que debían demostrar los capitanes, oficiales y tripulantes, de cada barca que doblaba el cabo de Hornos, es del caso recordar en especial el año de 1905, a partir del cómputo de los buques que lo transitaron.

En efecto, en uno de sus trimestres, efectuaron el tráfico austral interoceánico 62 veleros norteamericanos y británicos, 34 franceses y 27 alemanes, exitosamente.

No obstante, durante el mismo período, naufragaron en la travesía otros 53, suma que representa el 30% del total y así la cifra correspondiente a los buques diarios que ingresaban a la zona para surcarla, era del orden de 1.9, al considerar un total anual de 704 naves.

La construcción del Faro del cabo de Hornos.

El día 12 de enero de 1959, fondeaba la fragata “Baquedano”, en la rada del cabo de Hornos, con las primeras luces de un nuevo amanecer y en circunstancias que, de inmediato, se arriaban dos balleneras para transportar a tierra el personal y el material necesario para construir su primer faro oceánico, al mando del autor de estas líneas. En efecto, el fanal que fue instalado tenía un alcance de 12 millas náuticas, en circunstancias que el anterior correspondía a una baliza que no poseía estas características.

Luego de desembarcar en la costa occidental de la rada Hornos, en una playa tapizada de grandes piedras en forma de sandías, procedimos a ascender en dirección al extremo suroeste de la isla, caminando sobre la maraña milenaria, tejida entre las copas de pequeños árboles inclinados y entrelazados, hasta alcanzar su cima y erigir el faro.

Iniciada la faena y a la hora del rancho, se aproximaron en vuelo rasante tres cóndores pegados a las laderas de los cerros, luego de haber efectuado anteriormente vuelo orbital en altura, pasando a metros de donde se asaban los corderos con la intención de arrebatarlos.⁵⁸

Veinte años más tarde, en un lugar cercano al desembarcadero, se levantaba el monumento al “Marino Desconocido”, a fin de rendir un debido tributo a todos aquellos bizarros navegantes, que superando los sufrimientos propios de esta travesía, fueron capaces de vencer las aguas del temido cabo de Hornos.⁵⁹

Posteriormente, el 15 de noviembre de 1991, la Armada procedió a inaugurar “in situ” la puesta en servicio de un nuevo e imponente faro, de 20 millas de alcance, sobre la base de una estructura elaborada de fierro fundido, perteneciente al antiguo faro Lavapié, construcción que fue empotrada en hormigón armado y fundada en roca.⁶⁰

La Cofradía del cabo de Hornos.

En el año 1937, un grupo de oficiales de la Marina Mercante francesa, que habían sido capitanes de veleros que doblaron el cabo de Hornos, decidieron, con justo motivo, crear la organización “Association Amical Internationales des Capitaines au Long Cours Cap-Horniers”, con sede en Saint-Maló. Actualmente posee filiales en diversos países marítimos tradicionales.

En el caso de Chile, se estableció en 1987 y pertenecen a ella únicamente los navegantes que han cruzado el meridiano del citado cabo al mando de una nave de cualquier tipo, la cual agrupa en la actualidad a 50 miembros.

Lamentablemente, se trata de una organización parcial y por lo tanto fragmentada, ya que no considera a los oficiales, los que en muchos casos han navegado por igual, las mencionadas aguas.

A su vez, como su razón de ser lo constituye el fomentar los intereses marítimos y las tradiciones marineras, junto con disponer de una organización ad-hoc para poder recordarlas,

por lo tanto, se sugiere establecer una “Asociación de Oficiales Cap-Horniers” en Chile (Valparaíso) y en Holanda (Hoorn), por igual, con dobles registros internacionales y abierta a todos los oficiales del mundo que hayan doblado el cabo de Hornos, como único requisito, aparte de dar forma a filiales en otros países.⁶¹

Por último, podría pensarse como otra variante ampliar para estos efectos la organización francesa antedicha, toda vez que las diferenciaciones debieran basarse únicamente en diversas graduaciones de la “Orden del Cormorán”, ó del Albatros, de acuerdo al número de viajes y permanencia que haya tenido todo marino que haya enfrentado las borrascas del cabo de Hornos, como único requisito, toda vez que se trata de unir y no de separar.

Palabras finales.

Nuestra realidad geográfica condiciona nuestras líneas marítimas y de este modo dicho factor geomarítimo ha gravitado y gravita respecto a Chile, tal cual un concepto esencial de evaluación, en relación a nuestra dependencia para subsistir y desarrollarnos, cuyo mejor camino natural estará siempre representado por los parámetros que fijan el costo de los fletes, porque éste indicador ha constituido y constituye el elemento clave en las decisiones referidas al comercio marítimo del ayer y de siempre.

Así, en el siglo XVIII, la ruta del cabo de Hornos suplantó la vía del comercio de Indias, a través de Portobello y el istmo de Panamá y durante el siglo XIX vivió su edad de oro, en su condición de ser el paso interoceánico más importante entre Europa y los EE.UU. con el océano Pacífico.

No obstante, las nuevas tecnologías marítimas, desde fines del siglo XIX, favorecieron en mejor forma, como era lógico, al buque de propulsión mecánica, que aquel otro impulsado por el viento.

Se sumó además, en beneficio del denominado vapor, el uso que éste comenzó a hacer del istmo panameño y del estrecho de Magallanes, para asegurar un ventajoso ingreso de sus cargamentos al océano Pacífico, en lugar de hacerlo necesariamente por la ruta del cabo de Hornos.

Esta situación, se veía venir, desde 1861, año en que Panamá nuevamente se consolidó como centro distribuidor de tráfico marítimo, una vez construido el ferrocarril transístmico. A partir de ese instante, cuatro compañías de vapores comenzaron a cubrir la carrera entre Colón y Europa y los EE.UU., aparte de siete compañías de veleros.

Del lado del Pacífico, desde ciudad de Panamá, se centralizó el transbordo con destino a California, Hawai y el lejano Oriente, a cargo de la “Compañía Marítima de California”, y el del sur en manos de la “Pacífico Steam Navigation Company”, con sus 18 vapores, junto a dos empresas de veleros.⁶²

A su vez, el estrecho de Magallanes volvió a tomar forma como paso interoceánico y ya en 1885, en un año, lo habían transitado 153 buques, transportando 277.996 toneladas, las que incluían además el comercio de la pujante Punta Arenas.⁶³

Posteriormente, en 1914, la apertura del canal de Panamá se transformaría en la lápida de la navegación a vela, en el caso nacional.

De este modo, el intercambio marítimo se reorientaría en dirección a la vía que económicamente más acercaba nuestro comercio a Europa y los EE.UU. y fue la consideración de éste factor vital, junto a la supremacía que lograría la propulsión mecánica, los que produjeron el colapso concluyente de todas aquellas barcas que hemos evocado y cuyo eclipse convertiría a la antigua, borrascosa y esencial “zona de confluencia marítima del cabo de Hornos” en un desierto marítimo, en lo que al tráfico interoceánico se refiere, ante la definitiva desaparición de sus náuticos, sufridos, arriesgados y románticos veleros.

* Capitán de Navío, Oficial de Estado Mayor, magno colaborador.

40. En esa misma época, el armador Albert Godefroy de Hamburgo, establecido en 1847 con una empresa de veleros, y en 1880 con una segunda compañía naviera, la actual y pujante HAPAG (Hamburg Amerikanischer Pacherfahrt Actien Gesellschaft), fue quien con sus clippers, de acuerdo a las gestiones de Vicente Pérez Rosales, transportó entre los años 1848/1876 a los colonos alemanes que se vinieron a establecer en Valdivia, Llanquihue, Puerto Montt. Al respecto cabe recordar al *Hermann, Alfred, Australia, "Alster, Antonie, Cesar Godefroy, Charlotte, Esplanade, Ferdinand, Johann Cesar, Kehrweiler, La Rochelle, Peter Godefroy, Reiherstieg, Sophie, Sovereign of the Seas, Stinfiag, Susanne, Wuhelmsburg, Victoria, Catalina, Cóndor, Elida, Dockenhuden, Middleton, Millican, Anna, Steinwaerder, Sankt Pauly, Emmy, Adolf, Marbs, Hindostan, Henriette, Helena, Melissa, Fortunata, New Ed, Grasbrock, Helvetien, Nicoline, Reiberstieg, Horizont, Ceasar und Helena, Grasbrook, Retherstleg, Vesta, Andador, Inca, Iserbrook, Stelawaerder, August, Elisa Kinth, Wandrahm, San Francisco, Etienne, Luxor, Karnak, Denderah*. Todos ellos luego de cruzar el cabo de Hornos, fondeaban en Corral, para proseguir a Valparaíso, en los casos que los fletes de ida y regreso lo justificaban.

41. Con referencia al diseño de sus cascos, estos presentaban, en cuanto a los otros veleros, un incremento en la relación eslora – manga, aparte de líneas finas a proa y a popa. Los primeros barcos de este tipo fueron construidos casi simultáneamente por los EE.UU., como por la Gran Bretaña.

42. La cifra que figura al lado corresponde a su tonelaje Dwt.

43. “Los Grandes Veleros”, Editorial Blume. Tuset, 17 pp. 206-251, Barcelona 6, España. Primera Edición 1973.

44. Tampoco deben ser olvidados los clippers franceses del cabo de Hornos, en especial los del armador Louis et André Ballande, los que siempre y sostenidamente durante el período de oro de la ruta del cabo de Hornos, ocuparon en cantidad el tercer lugar, detrás de Gran Bretaña y los EE.UU.

45. El último schooner comercial oceánico que cruzó el cabo de Hornos, exitosamente, fue chileno, mérito que correspondió al *Cóndor*, ex *City of Albany*, de 5 mástiles, construido en la costa atlántica de los EE.UU. en navegación de Valparaíso a Grecia (1947), no obstante, posteriormente un incendio en puerto acabaría con sus días.

46. Esta barca, durante algunos años, contó con propulsión mecánica adicional, provista por dos máquinas a vapor.

47. Bathe B.W. “Los Clippers”. pp 241-243 Editorial Blume, Tuset 17, Barcelona, España.

48. *Ibidem*.

49. Cartier, Raymond en “Paris Match”, Francia, bajo el titular “Cabo de Hornos”. En Revista de Marina, marzo-abril 1974, pp 173 – 186.

50. El “France” demoró en el citado viaje, de Dunkerque a Chile, 75 días de navegación y de regreso 63 días, todo un record, que abrió mejores expectativas comerciales al velero, en su competencia con los buques de propulsión mecánica.

51. Un 5 palos del todo desconocido, correspondiente al último puesto en gradas, fue el *Kobenhaven*, en 1920, de bandera danesa, el que naufragó en 1925 en la ruta Buenos Aires - Australia vía cabo de Hornos, desconociéndose el lugar del siniestro.

52. El gemelo del *Priwall*, el *Pamir*, buque escuela de la Armada alemana, naufragó en el Atlántico en 1957. El *Passat* aún existe y reemplazó al anterior. Su tercer gemelo el *Padua*, construido en 1926, forma hoy en día parte de la Armada rusa, bajo el nombre de *Krusenstern*. Tal cual es sabido, el *Priwall*, ex *Lautaro*, buque escuela de la Armada de Chile, se incendió frente a las costas peruanas el año 1945.

53. Arturo De la Barrera Werner, en “Desafiando al cabo de Hornos”, Revista de Marina, mayo-junio 1989, pp. 347-351, con citas bibliográficas de “Paris Match”, 1974 y “Zeitmagazin”, 1984 de Francia y Alemania respectivamente.

54. Esta distancia, también se medía entre las latitudes de los 53° en ambos océanos.

En la figura, se puede examinar, con todo detalle, la derrota seguida por el *Edward Sewell*, y las 63 grandes bordadas que debió ejecutar.

55. Este buque contaba con valiosos récords de navegación, tal cual un viaje de Londres a Sidney en 80 días y otro de Cardiff a San Francisco en 116 días, aparte de haber logrado singladuras de 383 millas, bajo un andar de 16 nudos.

56. Esta fragata de 3 mástiles desplazaba 2.394 toneladas y su aparejo consistía en 20 velas con una dotación de 20 hombres.

57. La *Pinnas*, se encontraba en latitud 56°20'Sur y longitud 73°30'W. El *Alfonso* acompañó la barca durante 3 días, en espera que mejoraran las condiciones de tiempo para rescatar a su tripulación, lo cual lo impedía sus fuertes balances de 45° a ambas bandas, salvamento que se pudo lograr sólo debido a la ingeniosa idea del piloto Imhoff, oficial del *Alfonso*, quien desde la embarcación a su mando embarcó uno a uno a los naufragos a través de su bauprés, haciendo uso para ello de una escala de gato y en sucesivos traslados.

58. Tiempo después fue inspeccionada la obra por el comandante del “Distrito Naval Beagle”, con sede en puerto Williams, capitán de fragata Bruno Klaue Fuchslocher.

59. En dicha ocasión el contraalmirante Roberto Benavente Mercado, en representación de la “Cofradía de Capitanes del Cabo de Hornos”, hizo entrega de la obra, luego de un discurso alusivo al acto y ante la presencia del Sr. Comandante en Jefe de la Armada de la época almirante don José T. Merino Castro.

60. Esta ceremonia fue presidida por el propio Sr. Comandante en Jefe de la Armada siguiente, almirante don Jorge Martínez Busch.

61. Se ha elegido Holanda por haber sido el país descubridor del cabo de Hornos y a su vez se ha seleccionado a Chile por igual, por ser su estado territorial.

62. Sólo 6 arribaban a Panamá.

63. Antonio Encina, “Historia de Chile” Tomo XXVI, 144-146.

Durante el siglo de oro del tráfico por la vía del cabo de Hornos, los países con los cuales más comerciaba Chile, era Gran Bretaña, 59%, la Unión Americana 17,2%, Francia 14,7% y Alemania 9,2 %, tendencia que durante el siglo experimentó altos y bajos dentro del conjunto.

Tte. 1° H. Ferrer Of. Nav. Of. Tc. a cargo de la construcción del faro. C.F. Bruno Klaue, inspector y el Tte. 1° Alfredo Sepúlveda Of A/5 de la PF. *Baquedano*, segundo a cargo de las obras.

El autor de estas líneas, en el extremo sur de la isla , aledaño al cabo de Hornos.

Vista del cabo de Hornos desde el extremo sur de la isla, captada por el suscrito.

Fragata *Baquedano*, fondeada en bahía Hornos. Vista tomada desde el lugar en que se construyó el Faro.