

EL CABO DE HORNOS Y LA COFRADÍA DE LOS CAPITANES DEL CABO DE HORNOS

Roberto Benavente Mercado *

Antecedentes históricos.

El descubrimiento del Nuevo Mundo -más tarde América- por Cristóbal Colón en 1492, constituyó un hito histórico que conmocionó al mundo.

España y Portugal, ambos países potencias marítimas de la época, se adueñaron de las tierras recientemente descubiertas y realizaron grandes esfuerzos para imponer su cultura, conquistarlas, dominarlas y explotar sus riquezas naturales.

Las exploraciones de comienzos del siglo XVI llevaron a Vasco Núñez de Balboa a cruzar el istmo de Darién y descubrir el Mar del Sur en 1513. Esto confirmó que las tierras descubiertas pertenecían a un nuevo continente y trajo como consecuencia el desafío de buscar un paso que comunicara los dos grandes océanos que rodeaban al continente recientemente descubierto.

Contando con el apoyo de los reyes de España, en septiembre de 1519, el gran navegante portugués Hernando de Magallanes zarpó con una escuadra de cinco navíos desde San Lúcar de Barrameda, con la misión de buscar un paso que uniera los dos grandes océanos, lo que permitiría alcanzar por mar las costas occidentales del nuevo continente descubierto. Después de un viaje lleno de penurias y contratiempos el 1 de noviembre de 1520 Magallanes entró al estrecho que denominó "Todos los Santos" y después de grandes dificultades y peripecias logró llegar, el 27 de noviembre, a lo que denominó Mar Pacífico, prosiguiendo su viaje hacia el Oeste, descubriendo, entre otros, el archipiélago de las Marianas y las Filipinas.

Empeñado en su misión de cristianizar a los indígenas de los territorios descubiertos, Magallanes fue muerto en la isla Mactan el 27 de abril de 1521, en una lucha desigual de 65 de sus hombres contra no menos de 2000 aborígenes que rechazaban sus enseñanzas religiosas.

Asumió el mando de la expedición el navegante Juan Sebastián de El Cano quien, con las naves restantes, prosiguió la navegación bordeando las costas del Asia Sudoriental, el Océano Índico y África. Con increíble pericia náutica, fue el primer navegante en dar la vuelta al mundo, regresando a San Lúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, a bordo de la nave *Victoria*, la única que sobrevivió después de una navegación de casi tres años de duración y enormes sufrimientos.

El descubrimiento del Estrecho fue el secreto mejor guardado por España. Las futuras expediciones que intentaron su cruce fracasaron o lograron cruzarlo con grandes dificultades. En efecto, la carencia de cartas de navegación, los fuertes vientos dominantes del Oeste y la intensidad de las corrientes de mareas llevaron a la conclusión de que era indispensable explorar al Sur de la isla de Tierra del Fuego para determinar qué había más allá de la llamada Terra Australis Incógnita.

El estado de permanente beligerancia y competencia entre las naciones marítimas europeas, unido al interés político por conquistar los territorios descubiertos e incrementar el comercio y la explotación de sus riquezas, motivaron a los ingleses para otorgar patentes de corso. Fue así como Francis Drake recaló al estrecho de Magallanes en 1578, cruzándolo en sólo 17 días. Sorprendido por un terrible temporal en la boca occidental del Estrecho, su buque, el *Golden Hind*, derivó hacia el Sur, descubriendo una isla, que está descrita en su bitácora de viaje, pero no hay constancia ni dato fidedigno alguno que permita suponer que haya llegado al extremo austral del archipiélago fueguino. Cuando las condiciones meteorológicas lo permitieron, Drake prosiguió hacia las costas de Chile y

Perú, atacando al comercio y saqueando las colonias españolas. Fue el segundo navegante que logró dar la vuelta al mundo y regresó a Inglaterra después de casi tres años de activa y fructífera labor, lo que movió a la Reina Isabel I a concederle un título de nobleza.

En 1602, John Barneveldt fundó en Holanda la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, con intereses estatales, y logró una ley prohibiendo, a los no afiliados, los viajes por el cabo de Buena Esperanza y por el estrecho de Magallanes, supuestamente las únicas vías al Lejano Oriente.

Isaac Le Maire, comerciante, ex inversionista de la Compañía, pero ya marginado de ella, disponía de cartas náuticas y conocía relatos de navegantes sobre el viaje de Drake, los que le permitían presumir la existencia de un paso entre los océanos Atlántico y Pacífico. Con autorización del príncipe Mauricio de Nassau, Le Maire se dirigió al puerto de Hoorn donde contrató los servicios de William Schouten y su hermano John, ambos Capitanes de Ultramar. Allí se fundó la Compañía

Austral, con el propósito de viajar secretamente a las Indias Orientales por ese paso desconocido que se suponía existía al Sur del estrecho de Magallanes, de acuerdo a lo que opinaban los marinos de Drake.

Los holandeses zarparon de Hoorn el 14 de junio de 1615. Jacobo Le Maire, hijo de Isaac, iba a cargo de la expedición. William Schouten al mando del *Unitie* (*Eendracht*, en holandés) y John, del *Hoorn*. Hicieron escala en las islas del cabo Verde, desde donde continuaron hacia las costas patagónicas. En Puerto Deseado reabastecieron y carenaron los barcos. Durante este proceso el *Hoorn* se incendió. Rescatado lo utilizable, todos los expedicionarios prosiguieron hacia el Sur en el *Unitie*.

El 24 de enero de 1616 encontraron la entrada de un paso formado por una isla, que llamaron De los Estados (por los Estados de las Provincias Unidas de Holanda) y la Tierra del Fuego, paso que hoy lleva el nombre de Estrecho Le Maire. Al amanecer del 30 de enero, un imponente promontorio apareció ante la vista de estos intrépidos marinos. En memoria de su ciudad natal, William Schouten lo denominó Kap Hoorn, nombre que, con el tiempo, se transformó en Cape Horn y en español Cabo de Hornos.

La ruta hacia el Pacífico.

El descubrimiento del paso entre los océanos Atlántico y Pacífico por la ruta del Cabo de Hornos abrió nuevas perspectivas para aquellos países interesados en ejercer su influencia política y comercial en los territorios recientemente descubiertos y en proceso de colonización.

Entre la vieja Europa, con sus crecientes necesidades, y un Nuevo Mundo que nacía en las orillas del océano Pacífico sólo había dos rutas marítimas que permitían el comercio: la ruta del estrecho de Magallanes y la ruta del Cabo de Hornos. La primera, siendo más corta, era sin duda muy difícil, tortuosa y riesgosa por las razones que ya hemos señalado, lo que hacía más seguro y recomendable adoptar la ruta por el Sur del Cabo. Sin embargo, el tiempo se encargaría de demostrar lo contrario.

El Pacífico y el Atlántico, los dos océanos más grandes del planeta, chocan violentamente en un lugar solitario que se esconde en el extremo austral del continente americano. En ese siniestro pasaje, las tormentas barren el buen tiempo. Las olas, del tamaño de un edificio de cinco pisos, pueden obscurecer el sol. Y los vientos, que soplan desbocados en todas direcciones, son capaces de arrancar de cuajo el mástil de un velero. Islas de hielo de cientos y miles de metros de extensión, capaces de destrozarse el casco de cualquier barco, flotan amenazantes a la deriva. En estas revueltas aguas, donde se engendra el océano Antártico, el frío paralizaría el corazón de un naufrago en menos de cinco minutos. Sólo los fantasmas son capaces de sobrevivir en este infierno de agua y sal, donde la superstición marinera señala que las almas de los marinos ahogados en la zona sobrevuelan sus cielos grises reencarnadas en el ave característica del área: el albatros.

El Derrotero de la Costa de Chile, volumen V, 1987, dice textualmente: “Durante los temporales tan frecuentes en los mares vecinos al Cabo de Hornos, los vientos soplan 9 veces entre 10

de la parte del horizonte comprendida entre el NW y el SSW, lo que equivale a decir que los otros puntos del horizonte ofrecen pocas probabilidades de tempestad...”

“El porcentaje de temporales es mayor sobre el océano que sobre los canales, y en especial en la zona comprendida entre los 55° y 60° de latitud Sur y los 70° y 75° de longitud Weste donde, según las estadísticas, se encuentra posiblemente el lugar más tormentoso de todo el globo terráqueo”.

“No faltan ocasiones en que, llegado a su fin la borrasca y habiendo rondado el viento hasta el SW o el SSW, retrocede nuevamente con rapidez hacia el NW o NNW y una nueva tempestad sigue de cerca a la primera: de este modo, los temporales se suceden a cortos intervalos no mediando entre ellos más que un espacio muy restringido a las brisas normales”.

Lo anterior explica y justifica la demora de los veleros para cruzar el meridiano del Cabo de Hornos navegando de Este a Weste. El efecto de la mar gruesa del Weste, unido a la dureza de los vientos dominantes en el área, obligaban a los buques a cambiar el rumbo con frecuencia, tratando de ganar barlovento a pesar del pesado oleaje del Oeste. Fue así como nuestro historial registra el increíble caso de la fragata hamburguesa *Susanna*, de 1.975 tons. de carga, que cruzó la latitud 50° Sur en el Atlántico el 19 de agosto de 1905, logrando cruzar los 50° Sur en el Pacífico el 26 de noviembre. En resumen, navegó una distancia de poco más de 1.200 millas en 99 días. Su bitácora registró 80 días de duro temporal -fuerza 10- y seis días de viento con fuerza de huracán: 12 o superior.

Es oportuno recordar, también, parte de la descripción hecha por un oficial de la Armada de Chile, el Guardiamarina Luis Pomar, sobre la situación que le correspondió vivir siendo oficial del bergantín *Meteoro*, a mediados de marzo de 1859, cuando dos bergantines chilenos, *Pizarro* y

Meteoro, debían regresar desde la colonia de Magallanes a Valparaíso. Los intentos de ambos Comandantes de salir al Pacífico por la boca occidental del Estrecho no dieron resultados debido a la frecuencia e intensidad de los vientos del NW. Debido a lo anterior, los Comandantes decidieron salir al Atlántico y volver al Pacífico por la ruta del Cabo de Hornos. Ya en el Atlántico -y como consecuencia de los malos tiempos- ambos buques se separaron perdiendo el contacto. Después de increíbles penurias el *Meteoro* logró cruzar el meridiano del Cabo de Hornos pasando a 250 millas al Sur, siendo sorprendido allí por un violento temporal. Dejemos al Guardiamarina Pomar describiendo parte de lo sucedido, cuando el barómetro había bajado a 715 mm.:

“Entretanto el huracán no parecía dar tregua. El mar era un campo inmenso de agitadas espumas. La ola del Cabo de Hornos, que es larga y tendida, se había convertido en longitudinales hondonadas, en forma de cañadones, entre grandes montañas de agua, desde cuyas alturas descendía un segundo mar de embravecidas olas que bajaban al abismo y al morir estallaban en inmensos penachos con grande estruendo...”

“En tan furiosa tormenta, el *Meteoro* era una cáscara de nuez... Las olas no tenían dirección fija y las que recibía el buque por su amura de estribor se encontraban con otras que pasaban por la popa, las que, al chocar a sotavento, volvían atrás y se precipitaban dentro del buque...”

“Diez o quince minutos habían transcurrido desde que la campana de a bordo picó los cuatro dobles de las 4 P.M., cuando el buque se detuvo en su balance, estremeciéndose por un segundo, crujiendo todas sus cuadernas y armazón, y una inmensa ola lo cubrió y lo arrolló por completo perdiéndose bajo la inmensa masa de agua que inundó la nave de proa a popa... El golpe de mar había llevado los botes de los pescantes, destruido parte del combés, las batayolas habían desaparecido, el lastre de piedra de la bodega se había corrido levantando los cuarteles volantes de que estaba formado el entrepuente, y con la presión de aire se habían apagado las luces de los faroles que alumbraban ese departamento”.

El *Meteoro* logró llegar a Valparaíso después de un viaje lleno de contratiempos, y del *Pizarro* nunca se supo nada. Se supone que naufragó en las aguas del Cabo de Hornos, donde -de acuerdo a estadísticas europeas- se han perdido no menos de 800 buques y 10.000 hombres.

El largo 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 resto alguno de los barcos ni de sus tripulaciones. ¿Fueron sepultados por las enormes olas o encallaron en los roqueríos de las islas Wollaston o Diego Ramírez?

Otro caso memorable ocurrido ese año es el del velero inglés *British Isles* que transportaba un cargamento de 4.000 toneladas de carbón. Al iniciar su aproximación al paso Drake experimentó un incendio en sus bodegas el que fue controlado con muchas dificultades en medio de un violento temporal. Vientos contrarios lo arrastraron hacia los hielos antárticos, terminando con sus entrepuentes y pañoles inundados, lo que lo obligó a efectuar reparaciones en las Falkland o Malvinas. Posteriormente, en un nuevo intento de cruzar el Cabo, sucesivos temporales destruyeron su velamen y arboladura, perdió tres hombres que fueron arrastrados al mar y con la mitad de la tripulación herida, miembros amputados o en estado agónico, recaló semidestruido en Valparaíso.

En 1929 la barca alemana *Pinnas*, procedente de Hamburgo con destino a Valparaíso, experimentó un violento temporal en el Cabo de Hornos, que le provocó la pérdida de la arboladura completa. Su dotación, integrada por 25 hombres, fue rescatada por el vapor chileno *Alfonso* en una arriesgada maniobra de salvamento, lo que movió al gobierno alemán de la época a expresar su reconocimiento a la Marina Mercante de Chile por la exitosa acción realizada durante un severo mal tiempo. Terminada la maniobra de salvamento, la *Pinnas* naufragó.

El comercio marítimo.

La necesidad de ir a buscar a países lejanos las materias primas que en Europa escaseaban o no se producían, dio origen, durante el siglo XIX y hasta mediados del siglo XX, a líneas comerciales servidas por flotas de veleros de gran radio de acción. Ellas hicieron época en la historia de la navegación mercante y ocupan un lugar importante en la tradición marítima occidental. Hubo la carrera del té a la India y a la China, la carrera del trigo a Australia, la del café a Brasil y la del guano y del salitre a Perú y Chile. La incorporación del vapor y la apertura del Canal de Panamá, así como las dos guerras mundiales, barrieron de los océanos su más bello ornamento y privó al espíritu de aventura de un incentivo que no podrá ser reemplazado.

Por muchos conceptos, la “Carrera del Salitre” ha sido la más característica. Sus buques no sólo tenían que salvar una enorme distancia -14.000 millas en viaje redondo- sino que debían afrontar los mares más difíciles y el paso más peligroso de todas las rutas: el del Cabo de Hornos.

El primer cargamento de caliche o nitrato a granel fue enviado a Inglaterra en 1820 pero no encontró mercado. Diez años más tarde un cargamento de salitre elaborado logró gran aceptación por sus reconocidas cualidades para mejorar las tierras agrícolas y producir explosivos.

Durante la primera mitad del siglo XIX las naves de la época eran pequeños veleros de 3 ó 4 palos y 500 toneladas de capacidad de carga, pero como consecuencia del incremento del comercio marítimo y su bajo costo, la construcción naval se perfeccionó dando origen a los famosos “clippers” norteamericanos, sólidos, veloces, de elegantes formas, con sistemas de maniobras ingeniosamente dispuestos, suficientes comodidades y hasta cierto lujo, que escribieron la página más bella de la lucha que el hombre emprendió para dominar el mar.

Equipados con aparejo de “barca” de tres palos con una vela cangreja en el mesana, desplazaban de 1000 a 1500 toneladas, alcanzando velocidades superiores a 14 nudos. En 1851, la famosa “Flying Cloud” batió el récord de la época navegando de Nueva York a San Francisco en 89 días y 21 horas con singladuras de 374 millas, una velocidad promedio de 15,58 nudos y velocidades instantáneas superiores a los 18 nudos.

En 1852 el *Sovereign of the Seas* batió todos los récords al cubrir 421 millas en un día, alcanzando una velocidad promedio de 17,54 nudos, superando largamente a su predecesora.

Flotas veleras del mundo.

Poco se ha escrito sobre las principales flotas veleras del mundo que, surcando los mares con fines comerciales, unieron los continentes, intercambiando productos de uno a otro confín del planeta.

Creo que sería conveniente dar a conocer algunos aspectos de este interesante período, que alcanzó un auge extraordinario durante el siglo XIX y hasta mediados del siglo XX, cuando la romántica navegación comercial a vela fue reemplazada definitivamente por la maquinaria a vapor o a motor.

Cuatro fueron las flotas veleras comerciales que alcanzaron mayor presencia en los mares del mundo, siendo sin duda la de mayor relevancia la del alemán Ferdinand Laeisz, más conocida como la “Flying P-Line”, cuyos buques competían en rapidez y belleza con los hermosos buques de la flota francesa de Antoine-Dominique Bordes e Hijos. En tercer lugar mencionaremos la flota de Gustaf Erikson, notable empresario naviero de las islas Aland, Finlandia, cuyos buques-veleros se dedicaron principalmente al comercio entre Europa y Australia por la ruta del Cabo de Hornos.

Finalmente, no podríamos dejar de mencionar a la importante flota de veleros estadounidenses que contribuyeron decididamente al desarrollo de los Estados Unidos de América en las costas del Océano Pacífico.

La flota velera alemana de Ferdinand Laeisz.

Ferdinand Laeisz era un empresario nato. Nacido en Hamburgo en 1801 demostró, desde joven, una gran vocación por la vida en el mar. En 1821 consiguió un trabajo en Berlín como operario en una fábrica de sombreros y dos años más tarde instaló su propia industria, con tal éxito, que en 1825 se aventuró a exportar sus productos a Sudamérica.

A la edad de 25 años contrajo matrimonio con la Srta. Kreutzburg que en 1828 le dio su único hijo, Carl. En 1839 ordenó la construcción de un bergantín de madera de 220 toneladas al que bautizó con el nombre de su hijo, a quien incorporó a la empresa en 1852, dando un impulso a la actividad naviera. En 1857, ambos ordenaron la construcción de una barca de 485 toneladas, la que recibió el nombre del apodo de la joven esposa de Carl, conocida como Pudel, por su pelo crespo. Esta barca originó una curiosa tradición: Con su inicial “P” fueron bautizados posteriormente todos los buques de Laeisz.

La naviera, llamada luego “Flying P-Line” debido a sus veloces singladuras, era bien conocida en Chile ya que un grupo importante de buques llevaba nombres relacionados con Chile: *Pampa*, *Paposo*, *Patagonia*, *Patria*, *Pera*, *Pisagua*, *Placilla* y *Poncho*. Estos buques harían el comercio entre

Europa y Chile por la ruta del Cabo de Hornos, transportando productos industriales y llevando de regreso salitre y guano de los puertos chilenos y peruanos.

Para Chile, el buque más famoso fue el velero de 4 palos *Priwall*, vendido simbólicamente a nuestro país a comienzos de la Segunda Guerra Mundial, el que fue rebautizado por la Armada de Chile como *Lautaro*, cuyo aciago destino es recordado con tristeza en el país. En efecto, como se recordará, la fragata *Lautaro* se incendió durante un viaje de instrucción de guardiamarinas y grumetes, perdiéndose totalmente frente a las costas peruanas en febrero de 1945.

Las naves de Laeisz cubrían el tráfico a la India, Africa, Australia y el Oriente, además de las rutas del Pacífico, que necesariamente pasaban por Chile.

La “Flying P-Line” también experimentó en la construcción de grandes veleros. Los mejores ejemplos conocidos fueron la barca de cinco palos *Potosí* construida en 1894 y el navío de cinco palos *Preussen*, construido en 1902 por John C. Tecklenbörg en Geestemünde, que fue el velero sin máquina auxiliar más grande y veloz del mundo. Con una superficie vélica de 5.560 m² y una eslora de 147 mts.,

transportaba cerca de 8.000 toneladas de carga, mientras el *Potosí*, algo más pequeño, transportaba 6.000 toneladas de carga.

El *Potosí* hizo 28 viajes a Chile antes de 1914. Sobrevivió a la Primera Guerra Mundial y fue comprado por la naviera chilena González-Soffia que lo nominó *Luisa*. En 1924 zarpó hacia Hamburgo con un cargamento de salitre. Al regreso, cargó carbón en Cardiff y zarpó hacia Mejillones, Chile. Un incendio a bordo obligó al Capitán a ordenar el abandono del buque, que se perdió definitivamente frente a la costa atlántica argentina.

El *Preussen* tuvo un final catastrófico. En noviembre de 1910 tuvo una colisión con el submarino inglés *Brighton* en el Canal de la Mancha, lo que le provocó daños de consideración, varando en la costa inglesa, cerca de Dover, perdiéndose totalmente.

Al comercio exterior y al transporte marítimo, Laeisz sumó posteriormente la fundación de diversas compañías de seguros y reaseguradoras que comenzaron a florecer poco antes de su muerte, acaecida en 1887.

La flota de Laeisz desapareció durante la Segunda Guerra Mundial. Muchos de sus buques fueron internados y otros tantos hundidos durante el conflicto.

La flota velera francesa de Antoine-Dominique Bordes e Hijos.

Antoine-Dominique Bordes nació en Gers, Francia, en 1815. Estudió en Bordeaux y posteriormente trabajó como empleado de su hermano mayor Antonio, que se dedicaba al comercio de granos y harina.

En 1834 viajó a América, estableciéndose en Valparaíso, donde trabajó como representante de un Capitán bordelés -el Sr. Le Quellec- con quien se asoció en 1847, adquiriendo barcos de madera para hacer la travesía entre los puertos franceses del Atlántico y el litoral chileno, transportando carbón hacia Chile y salitre, cobre y guano hacia los puertos europeos.

Regresó a Francia en 1855, se casó en 1856, y estableció sucursales de su empresa americana en París, Bordeaux y Le Havre.

En 1868 falleció el Sr. Le Quellec, y Bordes quedó dueño de la firma, dando a su empresa un impulso extraordinario. En efecto, ordenó la construcción de 13 naves, varias de las cuales llevaban nombres de ríos o regiones de nuestro país: *Almendral*, *Aconcagua*, *Bío-Bío* y *Tarapacá*.

En 1870 empezó a importar y a vender salitre en Francia, estableciendo almacenes en Dunquerque, Nantes, La Rochelle y Bordeaux.

Durante la década 1870-1880, Bordes ordenó construir 27 barcos, entre los cuales conviene mencionar los siguientes nombres, típicamente chilenos: *Agustín Edwards*, *Cerro Alegre*, *Chañaral*, *Maipú*, *Quillota*, *Rancagua* y *Valparaíso*.

En la década de 1880, Bordes ordenó la construcción de *La Unión*, de más de 2.000 toneladas de carga, de cuatro mástiles, que resultó muy apropiada para el transporte de salitre.

A principios de 1883, A. D. Bordes transfirió la empresa a sus hijos: Adolfo, Alejandro y Antonin, falleciendo el 28 de mayo del mismo año.

Sus hijos ordenaron la construcción del *A. D. Bordes*, el *Perseverance* y el *Tarapacá*, similares a *La Unión* y en 1890 el primer velero de cinco mástiles. Este fue el famoso *France*, cuyo casco medía 110 mts. de eslora y capacidad para transportar 6.200 toneladas de salitre, con cuatro grúas a vapor que redujeron sensiblemente los tiempos de carga y descarga, transformándose en el velero más grande y moderno del mundo.

En 1912, la competencia con los veleros alemanes *Potosí*, *Preussen* y *R.C. Rickmers*, indujo a los franceses a ordenar la construcción del *France II*, el mayor velero jamás construido en el mundo:

150 mts. de eslora, 17 mts. de manga, cinco mástiles y 6.350 metros cuadrados de superficie vélica, lamentablemente perdido en Nueva Caledonia en 1922.

Las naves de Bordes e Hijos no sólo eran apropiadas para el transporte de carga. Eran, además, verdaderamente elegantes y hermosas, siendo maniobradas por excelentes Capitanes y calificadas tripulaciones.

La flota de A. D. Bordes e Hijos, que en 1870 disponía de 15 barcos con 16.830 toneladas de registro, se incrementó en 1900 a 38 barcos con 119.560 toneladas, llegando en 1914 a tener 46 barcos con 163.160 toneladas de registro, ocupando el primer lugar entre las flotas de veleros mercantes franceses y el segundo lugar entre las flotas veleras del mundo.

La flota de A. D. Bordes e Hijos sufrió grandes pérdidas durante la Primera Guerra Mundial. Lo anterior, unido a la reducción de las importaciones del salitre chileno, llevaron a los hermanos Bordes a desarmar su flota en la década de 1930, después de 90 años de intensa actividad. Los hermanos Bordes fallecieron durante la década de 1940.

La flota velera finlandesa de Gustaf Erikson.

Gustaf Adolf Mauritz Erikson, nació en islas Aland, Finlandia, el 24 de octubre de 1872. Hijo de Gustaf Adolf Erikson y su esposa Amalia, cambió más tarde su apellido por Erikson.

Desde niño vivió embarcado en pequeños veleros, desempeñándose como muchacho de cámara, cocinero y mayordomo, ascendiendo a marinero calificado en 1889, siendo contraamaestre del bergantín *Fennia* en 1890.

Después de asistir al Colegio Marítimo en Mariehamn, obtuvo su título como Capitán del bergantín *Adele*. En 1895 asistió al Colegio de Navegación de Oulu, obteniendo su certificado como Capitán Costero en 1895.

Gustaf obtuvo su licencia como Capitán de Alta Mar en el Colegio en Vasa en 1900, desempeñándose como Capitán de la barca *Southern Belle* hasta 1905. En 1906 se casó con Hilda Bergman, con quien tuvo cuatro hijos: Edgar, Greta, Gustaf-Adolf y Eva.

Desde 1906 a 1908 fue Capitán del velero *Albania* y desde 1909 sirvió como Capitán de la barca *Lochee*, permaneciendo allí hasta 1913, cuando decidió dejar la vida embarcado. Ese mismo año formó una compañía naviera, adquiriendo las barcas *Tjerimai* y *Renee Rickmers*.

Durante la década de 1920, los veleros de su flota transportaban madera desde el Báltico o Noruega a Australia, cargando allí carbón para Chile, donde embarcaban salitre en el viaje de regreso a Europa. También transportaba guano del Perú a Europa y Estados Unidos de América. Los buques más pequeños de la flota comerciaban en el Mar Báltico y en el Mar del Norte.

En la década de 1930, los buques grandes navegaban principalmente en lastre hacia los puertos del golfo Spencer, Australia del Sur, donde cargaban granos para Europa. Hacia 1935, la compañía de Gustaf Erikson poseía 15 barcas oceánicas de tres o cuatro mástiles.

Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial, Erikson tenía once grandes veleros. Varios de ellos fueron hundidos durante la guerra. El *Lawhill* fue apresado por Sudáfrica y el *Pamir* por Nueva Zelanda, mientras que otros permanecieron dispersos en diversos puertos. En 1946 el *Viking* y el *Passat* volvieron a navegar, mientras que el *Pommern* permaneció en Aland, siendo donado a la Municipalidad de Mariehamn por los hijos sobrevivientes de Gustaf-Edgar y Eva, transformándose en buque-museo.

Gustaf Erikson falleció el 15 de agosto de 1947 y su hijo Edgar asumió el control de la compañía. El gobierno de Nueva Zelanda devolvió el *Pamir* a la compañía Erikson en 1948. Este velero y el *Passat* hicieron los últimos viajes desde Australia a Europa, vía Cabo de Hornos.

Edgar Erikson falleció en 1986 y a partir de esa fecha la compañía llevó adelante un extenso plan de renovación y modernización. Actualmente la flota Erikson cuenta con 20 modernos buques

frigoríficos y 5 buques de carga seca de mediano porte. La compañía está a cargo de la Sra. Gun Erikson-Hjerling, hija de Edgar y de Solveig Erikson, fallecida el 26 de julio de 1999.

Norteamérica y la ruta del Cabo de Hornos.

La larga ruta que une los puertos atlánticos de Estados Unidos de América y de Europa con los puertos estadounidenses de la costa del Pacífico fue, por décadas, alrededor del Cabo de Hornos, única vía oceánica expedita tanto para veleros como para buques a vapor hasta que se abrió el Canal de Panamá al tráfico marítimo entre los grandes océanos Atlántico y Pacífico.

El descubrimiento de oro en California en 1848 provocó una estampida del incipiente tráfico desde los puertos de Nueva Inglaterra hacia California. Según el Dr. John Lyman, eminente historiador marítimo estadounidense, sólo en 1849, 777 buques zarparon desde el Atlántico Norte hacia San Francisco por la ruta del Cabo de Hornos. En efecto, el desplazamiento desde los Estados del Este hacia los del Oeste fue una de las mayores migraciones en la historia del mundo moderno.

El Dr. Lyman ha estimado, además, en unos 10.000 los buques que zarparon hacia San Francisco por la ruta del Cabo de Hornos durante el período 1850-1920, contribuyendo al crecimiento de la población y al desarrollo económico de la costa occidental norteamericana. Por otra parte, en los años posteriores a la Guerra de Secesión (1861-1865), la construcción naval en la América nororiental y en las provincias marítimas de Canadá se transformó en una industria mayor que produjo buques de alta mar con aparejo en cruz, capaces de navegar por todo el mundo, doblando en ambos sentidos el Cabo de Hornos.

Los buques de construcción canadiense -que se veían a menudo en las aguas del Cabo de Hornos- eran empleados principalmente en el tráfico de granos y de madera. Los armadores de Nueva Escocia, Nueva Brunswick y Quebec complementaron sus flotas de madera con naves de hierro y acero provenientes de astilleros británicos, continuando con la tradición velera hasta la Primera Guerra Mundial, cuando la mayoría de los buques se vendió a países extranjeros.

En 1914 ocurrieron dos hechos que tuvieron gran repercusión en la navegación a vela en Estados Unidos y Canadá: la inauguración del Canal de Panamá -agosto de ese año- y el estallido de la Primera Guerra Mundial. Los corsarios y submarinos alemanes hundieron veleros franceses, noruegos y canadienses, reduciendo considerablemente las flotas veleras de esos países. Por otra parte la enorme flota velera alemana, integrada por 132 naves oceánicas, desapareció de los mares por internación en países neutrales, captura o bloqueo.

Finalizada la Primera Guerra Mundial, el tráfico por el Cabo de Hornos se redujo sensiblemente, limitándose principalmente al transporte de madera de la costa del Pacífico a Sudáfrica, al transporte de granos de Australia a Europa y al transporte de salitre chileno con destino a puertos del Viejo Mundo.

La Segunda Guerra Mundial “resucitó” cuatro veleros estadounidenses y dos canadienses, los que se ocuparon en llevar madera a Sudáfrica. El viejo schooner de cuatro palos *Vigilant* fue rebautizado *City of Alberni* en 1940, haciendo dos viajes de Canadá a Australia con madera. Posteriormente intentó transportar un nuevo cargamento de madera para Sudáfrica, pero los tormentosos mares del Cabo de Hornos lo obligaron a regresar a Valparaíso para ser sometido a reparaciones urgentes. El buque y la madera fueron vendidos y la tripulación regresó a su país desde Valparaíso en 1943. El *City of Alberni* siguió navegando con bandera chilena con el nombre de *Cóndor*, zarpando desde Valparaíso a Grecia con un cargamento de arroz. Un terrible temporal en el Cabo de Hornos obligó al Capitán Bennewitz a dirigirse a Uruguay, donde el buque fue sometido a reparaciones urgentes, reiniciando su viaje al Mediterráneo, con tan mala fortuna que se produjo un incendio a bordo que no pudo ser controlado y el buque debió ser abandonado, perdiéndose totalmente.

Estos últimos buques marcaron el final de la tradición del Cabo de Hornos en Norteamérica. Hay, no obstante, seis grandes veleros de casco de hierro o acero que se han conservado en Estados Unidos como buques-museos: En Honolulu está la barca *Falls of Clyde*; en San Francisco el *Balclutha*; en San Diego la barca *Star of India*; en Galveston la barca *Elissa* y en Nueva York el *Peking* y el *Wavertree*. Todas estas naves cruzaron el Cabo de Hornos y están destinadas a conservar la historia de la era velera, larga y brillante, antes de que el Canal de Panamá y las máquinas a vapor las hicieran superfluas.

Con el propósito de mantener vivas las tradiciones de la navegación a vela, los viejos marinos, en su mayoría británicos, crearon diversas organizaciones. En efecto, en la década 1920-1930 se fundó el club "Cutty Sark" en Winnipeg, Canadá. En 1932 un grupo de marinos canadienses de la Columbia Británica fundó el club "Thermopylae" y en 1965 un grupo de ex marinos alemanes nacionalizados norteamericanos fundó en San Francisco el club "The Square Rigger Club". Los clubes nombrados han sido disueltos con el devenir del tiempo. Sus archivos y bibliotecas fueron donados a diferentes museos marítimos de Estados Unidos y Canadá.

Los viejos buques ya no están y los marinos que los llevaron desde Norteamérica a Europa y África por el Cabo de Hornos son muy escasos. Pero la tradición se mantiene en los buques-museos, en sociedades de historia y en las páginas impresas de los libros que recuerdan con nostalgia esta larga ruta alrededor del continente americano por el temido Cabo de Hornos.

La flota velera chilena.

Dentro del crecido número de pequeños, medianos y grandes armadores de buques a vela de alto bordo que presenta la historia de la Marina Mercante Nacional, la casa fundada por don Federico Oelckers -a fines del siglo pasado- ocupa un lugar de preferencia. Esta opinión se fundamenta en tres aspectos principales.

Fue la firma con mayor número de naves, contabilizando un total de 28 barcas y fragatas de madera, hierro y acero, de 400 toneladas de registro la menor hasta casi 2.000 las mayores.

Fue la compañía naviera de más larga duración, siendo superada solamente por la Compañía Sudamericana de Vapores. En efecto, los buques a vela de la familia Oelckers se mantuvieron por tres generaciones, en forma similar a lo acontecido con las flotas veleras europeas de Laeisz, Bordes y Erikson.

Fueron los últimos propietarios de buques a vela chilenos, sobreviviendo a la Compañía de Maderos y Buques, a González Soffia y Cía. y a otros armadores menores, superando incluso al naviero finlandés Gustaf Erikson, que cobijó bajo su insignia la última gran flota de buques comerciales a vela.

Fue don Federico Oelckers, ciudadano alemán que llegó a Valparaíso procedente de Hamburgo, quien se estableció en Puerto Montt donde adquirió el primer buque en 1883 -la barca *Berta*-rebautizada como *Tenglo*. Sus hijos Germán y Carlos se incorporaron al negocio naviero hasta 1909, año en que falleció don Federico. Después de su muerte, sus hijos se repartieron la flota existente. Don Germán permaneció en Puerto Montt con cinco buques y su hermano Carlos se trasladó a Calbuco con un buque.

En 1922 don Carlos Oelckers finalizó su actividad naviera, pero don Germán continuó la tradición familiar en compañía de sus hijos, manteniendo la flota en plena actividad de cabotaje hasta 1942, finalizando sus actividades a fines de la década de los años 40.

Los buques de la Casa Oelckers cubrían todas las derrotas habituales de los veleros nacionales. Las primeras unidades, pequeñas y de casco de madera, fueron destinadas al tráfico de cabotaje y en especial al transporte de madera desde Chiloé hacia los puertos del norte de Chile. Después, a medida que se fueron adquiriendo naves de casco de hierro y mayor tonelaje, se entró a competir con el tráfico

de ultramar transportando salitre chileno e importando maderas y carbón procedentes de Australia y de Canadá.

De la numerosa y variada flota de la Casa Oelckers, recordaremos especialmente las barcas y fragatas *Llanquihue*, *Nelson*, *Carelmapu*, *Calbuco*, *Laura* y *Guaytecas*, todas de 1.200 a 2.000 toneladas de registro, que pasaron el pabellón chileno por las rutas nacionales e internacionales.

El Espíritu de Saint Malo y la Fundación de la Amicale.

Navegar alrededor del Cabo de Hornos ha sido y sigue siendo una aventura, debido principalmente a la violencia de los malos tiempos dominantes en la región. Si ello es un desafío para los marinos de hoy, es fácil imaginar cuánto más meritorio era cruzar esa zona en los antiguos veleros que, procedentes de Europa, se dirigían -hasta mediados del siglo XX- principalmente a Chile.

La navegación en las procelosas aguas del “temido Cabo” resultaba mucho más difícil en el pasado ya que las cartas de navegación y los conocimientos hidrográficos y oceanográficos eran bastante rudimentarios. A lo anterior debe agregarse una radiotelegrafía incipiente o inexistente, la carencia absoluta de pronósticos meteorológicos y las múltiples dificultades para obtener la posición geográfica en la mar, debido a que el cielo -cubierto casi permanentemente- impedía efectuar las observaciones astronómicas indispensables. Por otra parte, la precaria calidad de los instrumentos de navegación y la imprecisión de la hora provocaban serias dificultades para determinar la Longitud, incrementando sensiblemente los riesgos de chocar contra la costa, obligando a los antiguos navegantes de veleros a trazar su derrota lejos de tierra, aumentando así los tiempos de viaje y los riesgos de colisionar con los hielos en las altas latitudes.

Todo lo anterior era un incentivo más que suficiente para que los antiguos Capitanes de veleros intercambiaran experiencias cuando llegaban a puerto con el propósito de lograr mayor seguridad y reducir los tiempos de navegación en esta difícil travesía en que los errores de navegación o la mala fortuna eran implacables para provocar la pérdida de los barcos y cobrar la vida de las dotaciones.

De este intercambio de experiencias entre Capitanes franceses, nació la idea de crear una asociación, cuyo propósito principal sería promover y reforzar los lazos de camaradería entre aquel grupo único de hombres de mar que habían experimentado el muy especial privilegio de navegar al mando de un velero alrededor del Cabo de Hornos.

Las bases de la organización se discutieron en el “Hotel de L’Univers”, en Saint Malo, Francia, en julio de 1936, pero la reunión de fundación se llevó a cabo en el “Hotel des Ajones d’Or” en el mes de mayo de 1937, siendo su primer Presidente el Capitán Louis Charles Allaire.

La Segunda Guerra Mundial interrumpió las actividades de la nueva organización, pero terminado el conflicto ésta renació con nuevos bríos, despertando el interés de otros países marítimos europeos por incorporarse a la organización, cuyos objetivos no eran otros que cultivar las virtudes de camaradería y amistad que son propias de los hombre de mar de todas las naciones.

Fue así como a partir de 1950 la asociación se internacionalizó, pasando a denominarse Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours Cap Horniers, entidad a la que se incorporaron, con el tiempo, Alemania, Australia, Bélgica, Chile, Dinamarca, Finlandia, Holanda, Inglaterra, Islas Aland, Italia, Norteamérica (EE.UU. y Canadá), Noruega, Nueva Zelanda y Suecia. Por otra parte, la entidad -que originalmente era exclusiva para Capitanes- permitió el ingreso a oficiales y tripulantes que hubieran navegado en veleros mercantes alrededor del Cabo de Hornos.

El espíritu de confraternidad que se imprimió a la organización fue conocido como “El Espíritu de Saint Malo”. El primero que empleó esta denominación fue al Capitán alemán Carsten Rosenhagen en su discurso de agradecimiento a los Cap Horniers franceses que invitaron a un grupo de 14 Capitanes alemanes de veleros a participar en el Congreso de la Amicale que se celebró en Le Havre y Rouen, en junio de 1955.

El Espíritu de Saint Malo se vincula directamente con los tiempos gloriosos de la navegación a vela alrededor del Cabo de Hornos, donde la lealtad, el valor, la decisión, la iniciativa, el coraje, el don de mando y el espíritu mariner, eran virtudes comunes de los asociados a la Cofradía Internacional de los Capitanes del Cabo de Hornos. Habiendo finalizado sus actividades dicha entidad el 15 de mayo de 2003, los siguientes países han decidido continuar sus actividades en forma independiente: Alemania, Australia, Chile, Finlandia, Inglaterra, Islas Aland y Nueva Zelanda. A esta relación deben agregarse la Fundación de Holanda y el Club Cabo de Hornos de Noruega.

En los 66 años de existencia de la Cofradía Internacional se realizaron 58 Congresos en 14 países miembros de la organización, 22 de los cuales se realizaron en Francia, 6 en Alemania, 3 en Dinamarca e Inglaterra y un menor número en otros países. Merece destacarse el caso de la Cofradía chilena que -pese a haberse incorporado a la A.I.C.H. sólo en 1989- logró organizar dos eventos internacionales que alcanzaron gran éxito, pues en ambos casos los participantes tuvieron la oportunidad de navegar alrededor del Cabo de Hornos.

La Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos de Chile.

A principios de 1986 el Contraalmirante Jorge Sepúlveda Ortiz se reunió en Amsterdam con el arqueólogo chileno Omar Ortiz-Troncoso, residente en Holanda. Durante la conversación se mencionó la existencia de la Amicale Internationale y se examinó la posibilidad de fundar en Chile una organización similar que vinculara a los Oficiales de la Marina de Guerra y de la Marina Mercante que hubiesen vivido la experiencia de navegar en el área del famoso Cabo de Hornos.

De regreso en Chile el Contraalmirante Sepúlveda asumió como Jefe de Gabinete del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro, y desde esa posición reunió a un grupo de oficiales de la Armada para llevar adelante la iniciativa de Amsterdam, teniendo en consideración que -de ejecutarse esta idea- se daría un impulso favorable al desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

No fue fácil encontrar a antiguos Capitanes de veleros chilenos, pero se ubicaron los sobrevivientes en esa época y después de numerosas reuniones se acordaron las bases de los estatutos, siendo requisito esencial para incorporarse a la organización el haber cruzado el meridiano del Cabo de Hornos Al Mando de una nave de cualquier tipo.

Quienes trabajaron con gran dedicación y esfuerzo para establecer las bases de la nueva organización fueron los siguientes socios fundadores: Vicealmirante Jorge Sepúlveda O., los Capitanes de Navío Eduardo Barison R., Luis Mesías G. y el Capitán de Fragata Arturo de la Barrera W., más los Capitanes de Alta Mar Sres. Carlos de Caso A., Pedro Cárcamo V. y Raúl Bennowitz D.

Los estatutos fueron redactados con la asesoría del Auditor de la Armada Sr. Julio Lavín Valdés y debidamente registrados en la notaría de su padre en Santiago.

Como fecha oficial de fundación de la Cofradía se fijó el 17 de noviembre de 1987, siendo su primer presidente el Vicealmirante Jorge Sepúlveda O. En reconocimiento a diversos servicios prestados, también recibieron el reconocimiento como socios fundadores el Contraalmirante Eri Solís

O. y los Capitanes de Navío Jorge Davanzo C, Juan Carlos Toledo de la M. y Hernán Couyoumdjian B.

Desde su fundación, la Cofradía Chilena ha realizado las siguientes obras en la isla Hornos:

En 1989: Construcción de Monumento Al Marino Desconocido.

En 1990: Construcción de Faro Monumental Cabo de Hornos.

En 1992: Construcción de Monumento Cabo de Hornos. (Albatros).

En 1993: Edición y publicación del libro Cabo de Hornos.

En 1995: Realización del 51° Congreso Mundial de la AICH.

En 1998: Inauguración de la Página Web.

En 2001: Realización del 56° Congreso Mundial de la AICH.

Habiendo finalizado definitivamente las actividades de la Amicale Internationale, la Cofradía Chilena ha asumido -voluntariamente- la responsabilidad de mantener actualizada la relación de autoridades de los países que han decidido continuar sus actividades y ha reemplazado la antigua denominación de “El Espíritu de Saint Malo” por “El Espíritu del Cabo de Hornos”, ya que esa es el área mítica geográfica que nos mantiene unidos en el mismo espíritu de los fundadores de la Cofradía fundada en 1937.

Pese a la extraordinaria evolución tecnológica que se ha desarrollado principalmente desde mediados del siglo XX, el Cabo de Hornos sigue siendo uno de los lugares de mayor atracción para los navegantes de todo el mundo. Esta es la razón que explica el interés de los buques de turismo para visitar esa desolada región. Por otra parte, una importante empresa marítima nacional construyó un buque de pasajeros especialmente destinado para circunnavegar la isla Hornos. Se trata del *Mare Australis*, que en la temporada de octubre a abril viaja semanalmente a la zona del canal Beagle y Cabo de Hornos, desembarcando a sus 130 pasajeros cada vez que el tiempo meteorológico lo permite.

La Armada mantiene personal naval en el lugar, el que cumple funciones de vigilancia, control naval del tráfico marítimo y emisión de informes meteorológicos, todo lo cual contribuye positivamente a la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

El tráfico marítimo comercial entre los océanos Atlántico y Pacífico se realiza normalmente por el Estrecho de Magallanes. La ruta del Cabo de Hornos es empleada por grandes portaaviones y buques de gran calado, a los que se debe agregar el tráfico marítimo comercial de Europa a Australia y Nueva Zelanda y viceversa, todo lo cual implica que alrededor de 300 naves cruzan anualmente el meridiano del Cabo. A la cifra anterior debe agregarse el tráfico de pesqueros que operan en el paso Drake. De acuerdo a nuestros estatutos, tales Capitanes pueden ingresar a nuestra organización como Cófrades Activos y gozar de los privilegios de pertenecer a una entidad única y exclusiva en que predomina la amistad, la camaradería y la solidaridad, cualidades comunes a los hombre de mar de todas las naciones.

Al finalizar, debo destacar la importancia que el mar chileno adquiere para acrecentar el desarrollo del país, tanto en lo que se refiere a la explotación de la riqueza ictiológica y de yacimientos de hidrocarburos en el fondo submarino, como a la obtención de minerales en suspensión en el agua del mar.

Todo lo anterior obliga a las autoridades de Gobierno a prestar máxima atención a los intereses marítimos nacionales, lo que exige crear una Marina Mercante de proyecciones y una Marina de Guerra capaz de proteger tales intereses marítimos, entre los que se destaca la conservación de la integridad territorial, especialmente en el área del Cabo de Hornos, ya que esa ruta marítima interoceánica fue, por muchos años, una vía de gran importancia para el comercio mundial y podría llegar a serlo nuevamente frente a una contingencia grave en el Canal de Panamá.

* * *

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Presidente de la Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos de Chile. Magno Colaborador desde 1993.