



A TRAVÉS DEL CABO DE HORNOS A LA VELA

Con la sola excepción de una mujer joven y bella, nada hay más hermoso que un buque navegando a la vela.¹

Roberto Benavente Mercado *

Introducción.

El relato que se narra a continuación corresponde a la experiencia vivida a bordo de la fragata *Khersones*, buque escuela del Instituto Tecnológico Naviero de Kerch, Ucrania, arrendado por la Agencia Marítima "Inmaris Perestroike Sailing" de Hamburgo, Alemania, para realizar el viaje de Europa a Sudamérica, incluyendo una navegación por ruta oceánica desde Valparaíso a Buenos Aires, vía cabo de Hornos.

El *Khersones*, fue construido en Gdansk, Polonia, en 1989, y es uno de los últimos de una serie de seis buques gemelos que se mantienen como buque escuela, navegando con alrededor de un centenar de pasajeros -llamados a bordo trainees- que financian los viajes y permiten mantener los buques en servicio y a sus dotaciones con trabajo.

El suscrito fue invitado a participar en esta travesía en retribución a los servicios brindados por la Cofradía chilena durante la planificación del viaje al cabo de Hornos, habiéndosele solicitado, además, servir como Ministro de Fe, certificando oficialmente los tramos que el buque hubiese navegado exclusivamente a la vela.

Navegación de Valparaíso al cabo de Hornos.

El viaje de Valparaíso a Buenos Aires estaba programado considerando que la navegación desde Lat. 50° S en el Pacífico, (altura del canal Trinidad), hasta Lat. 50° S en el Atlántico, (altura del puerto de Santa Cruz), se haría exclusivamente a la vela, vía cabo de Hornos.

Con sus 108,60 mts. de eslora máxima, 14 mts. de manga, 6,50 mts. de calado, una arboladura de 49,50 mts. y una superficie de velamen de 2.770 mts² en 26 velas (14 cuadras, 7 estayes, 4 foques y 1 cangreja)², la fragata *Khersones*, al mando del Capitán Mikhail Sukhina, con una dotación de 42 tripulantes, 64 cadetes y 79 trainees, zarpó de Valparaíso al atardecer del 17 de enero del año 1997, dirigiéndose hacia el WSW. en busca de vientos favorables, alcanzando hasta longitud 80° W, a unas 300 millas de la costa.

A la altura de Chiloé, el buque debió enfrentar un severo mal tiempo, el que se repitió con mayor violencia a través del cabo Pilar, con vientos NW. fuerza 8 a 9 y mar muy gruesa, experimentando balances de hasta 35°, con un período de apenas 8 segundos.

Al atardecer del 26 de enero el *Khersones* navegaba al sur del archipiélago

* Contralmirante. Magno Colaborador desde 1993. Presidente Cofradía de los Capitanes del cabo de Hornos.

1. Afirmación del Cap. M. Sukhina en conferencia de prensa en Valparaíso.

2. A manera de comparación, el BE *Esmeralda* tiene las siguientes características:

Eslora máxima 113 metros, Manga 13 metros, Calado 7 metros, Arboladura 48.50 metros, Superficie del velamen 2.870 m.2 (29 velas).



De Valparaíso a Buenos Aires.

Fueguino, rumbo al Atlántico, con viento largo del NW., fuerza 7, y mar gruesa por la aleta de babor, a una velocidad superior a 12 nudos.

Poco después del mediodía habíamos avistado por la cuadra de babor las islas Ildefonso y había gran expectación a bordo, pues se esperaba cruzar el meridiano del cabo de Hornos antes del anochecer austral.

La distancia a la costa insular más cercana era algo superior a 10 millas. La típica y cambiante visibilidad en esa área permitía divisar, de vez en cuando, los escarpados y tenebrosos picachos de la isla Hoste. Pese a lo anterior, todos confiaban en que seríamos lo suficientemente afortunados como para divisar al menos el mítico cabo de Hornos, objetivo principal de esta etapa del viaje.

A las 18:30 horas se escuchó por los parlantes el anuncio de: "¡cabo de Hornos a la vista!", lo que provocó la estampida de tripulantes, cadetes y pasajeros a las cubiertas superiores, ya que el tráfico por la cubierta principal había sido transitoriamente prohibido debido a la intensidad del oleaje, que

barría la cubierta manteniéndola mojada y resbalosa, a lo que se agregaban los violentos balances del *Kheriones*.

Una mejoría transitoria de la visibilidad permitió aclarar que el elevado macizo que teníamos a la vista era el Falso cabo de Hornos, el mismo que en la época de los antiguos veleros había provocado la pérdida de muchos de ellos al reconocer erróneamente la costa.

El cruce del cabo de Hornos.

Aclarada la situación, se iniciaron a bordo los preparativos para solemnizar el cruce, ya que - de acuerdo a estadísticas disponibles - hacía a lo menos 40 años que un velero de gran tamaño no intentaba navegar exclusivamente a la vela desde Lat. 50° S. en el Pacífico hasta Lat. 50° S. en el Atlántico y el *Kheriones* lo estaba cumpliendo desde el 24 de enero a las 08:00 horas, cuando cruzó dicho paralelo en Long. 78°07' W.

Un Oficial del buque izó en el pico del mesana la bandera de Ucrania -una franja horizontal azul sobre otra amarilla de las mismas dimensiones, que representan el azul del cielo y la importante producción de trigo del país- mientras el suscrito izaba el pabellón nacional y la bandera de la Cofradía de los Capitanes del cabo de Hornos de Chile en lo más alto del trinquete y el Capitán Uwe Koch -representante de Inmaris- izaba la bandera de su compañía en una driza del palo mayor.

Eran las 19:15 horas cuando, entre la bruma que semiocultaba la costa, apareció de pronto la imponente silueta del cabo de Hornos, iluminado aún por el sol de la tarde. Allí estaba, "fuerte y claro", el objetivo principal de nuestro viaje. Lo estábamos viendo -gracias a Dios- después de recorrer casi 1.600 millas para admirar su impresionante grandeza.

Eran las 19:40 horas cuando en el puente se escuchó la llamada radial de un avión naval: -" *Kheriones*, *Kheriones*: Este es naval 146. Me encuentro sobre

islas Wollaston. Indíqueme su posición actual, rumbo y velocidad”.- La respuesta fue inmediata y minutos más tarde el comandante de la aeronave reportó: -“Estaremos sobre el buque en 10 minutos más”.- El anuncio se cumplió exactamente y el Caza 146 sobrevoló el velero desde todas las direcciones imaginables. A bordo de la aeronave se había embarcado un equipo de filmación y fotografía contratado por el buque. El vuelo había sido autorizado por la superioridad de la Armada y dispuesto por el Comandante en Jefe de la IIIa. Zona Naval, con asiento en Punta Arenas.

Media hora más tarde el piloto de la aeronave informó que, habiendo dado término a su misión, regresaba a su base. Al despedirnos le expresé los agradecimientos del *Kheriones* por la tarea cumplida, a lo que el piloto contestó: -“Somos nosotros los que tenemos que agradecer a Uds. por el magnífico espectáculo que hemos podido observar. El velero se ve realmente hermoso navegando a la vela con todo su aparejo al viento...”-



Fue algo maravilloso, un arco iris doble pasando por los mástiles y el cabo de Hornos por la eslora de babor.

La distancia al cabo se acortaba rápidamente y las cámaras fotográficas y filmadoras consumían rollos y rollos. Fue en ese momento cuando sucedió lo increíble...: Un arco iris doble, cuyo extremo izquierdo iluminaba el cabo por la amura de babor, se extendía pasando

casi sobre los mástiles hacia la amura de estribor, dejando al *Kheriones* exactamente al centro...

Fue algo maravilloso... increíble... irreal... algo que sólo la mano del Creador pudo disponer en ese preciso instante.

La felicidad, la ventura y el gozo de ver un espectáculo tan extraordinario, conmovió a todos a bordo, impulsándolos -pese a la normal sobriedad europea- a abrazarse entre ellos y no fueron pocos los que se emocionaron hasta las lágrimas.

No hubo quien no se tomara una fotografía con el arco iris, cuya hermosa y nítida gama de colores iluminaba el cabo. El Capitán Koch, después de entregar su cámara a un pasajero para que lo fotografiara con ese telón de fondo le insistía: ¡Dispara...dispara ...dispara todo el rollo!...¡Esto jamás volveremos a verlo...!

A las 21:09 horas, con el sol aún sobre el horizonte, un pitazo largo indicó que el buque estaba cruzando exactamente el meridiano del cabo de Hornos, cuya longitud es 67°16' W. A continuación, el Capitán de la nave pronunció por los parlantes un breve discurso en su propio idioma, destacando la importancia de la misión cumplida, terminando sus palabras con tres hurras por el *Kheriones*, las que fueron coreadas por su tripulación.

Inmediatamente después se transmitió por los parlantes una antigua canción marinera rusa del autor Vladimir Vysotskiy que afirma que los veleros no desaparecerán jamás ni podrán ser reemplazados por los buques a motor. La letra de la canción también les recuerda a los jóvenes que cuando sean capitanes no olviden que un día fueron marineros de veleros.

Terminada la música, la sirena del buque emitió tres pitazos largos en memoria de los 10.000 marinos muertos en 800 barcos perdidos en su lucha contra los elementos en el cabo de Hornos y en homenaje a los Cap Hor-



El capitán Uwe Koch, el representante de Inmaris y el presidente de la Cofradía depositan una corona de jarcia de movile.

niers de todo el mundo, guardándose respetuosamente un minuto de silencio por los caídos, terminado lo cual se tocó un pitazo corto para anunciar que los honores habían concluido.

La solemne ceremonia culminó cuando el Capitán -acompañado por el representante de Inmaris y por el Presidente de la Cofradía- lanzó al agua una hermosa corona de jarcia de manila, hecha a bordo por un trainees y un grupo de cadetes, en cuya parte superior se habían montado miniaturas de las banderas de Chile, de Ucrania y de Alemania.

Terminado el ceremonial, todos los pasajeros -en su mayoría alemanes- se reunieron en la cubierta superior para celebrar su propio ritual. La tradición germana establece que todos los participantes deben iniciar la celebración brindando en el mismo vaso y que el primer trago se lanza al agua, en homenaje a Rasmus, un espíritu de leyenda del mar y del viento, en reconocimiento de los favores recibidos, implorando brisas favorables y segura navegación, pero el segundo, tercero y cuarto brindis con el famoso vodka Stolytchnaya fueron ingeridos sin restricciones.

El médico de los pasajeros bajó a su camarote a buscar unas botellas de Proseco, un espumante vino italiano que guardaba como "hueso de santo" para la ocasión, de delicioso sabor, que compartimos amistosamente.

Nuestro rumbo cambió al NE. Vimos claramente los destellos del Faro Monumental cabo de Hornos y por radio saludamos afectuosamente a los sacrificados fareros -centinelas de nuestra soberanía en esa isla- y al personal del PVS Wollaston.

La noche, que recién se iniciaba, invitaba a festejar, máxime cuando -ya alejados del cabo- las condiciones del tiempo amainaron y la marejada redujo la intensidad de los balances.

El Capitán Sukhina invitó al Capitán Koch y al suscrito a cenar en su cámara para revivir los acontecimientos de un día inolvidable y a brindar con un vino chileno de la mejor calidad por el éxito alcanzado en una jornada memorable.

En su delirante entusiasmo, durante la celebración los trainees modificaron ligeramente una antigua y popular melodía de los Cap Horniers alemanes, entonando con brío germano el siguiente estribillo:

*Und wir segeln unter'm
regenbogen durch
Und wer weiss denn schon
es was doch das Kap Hoorn!*

*Cuya traducción sería:
Y navegamos a la vela
a través del arco iris.
¡Y quién podría creer
que aquello sucedió en el cabo de
Hornos!*

Esta y muchas otras canciones marineras de la "vieja guardia" se escucharon a bordo hasta el amanecer, cuando el *Khersones* -navegando a toda vela- enfilaba hacia el estrecho Le Maire.

Epílogo.

La navegación en el Atlántico se vio demorada al ingresar a una zona de vientos débiles y variables entre la isla De los Estados y las Falkland o Malvinas. A pesar de lo anterior, el buque cruzó el paralelo 50° S en el Atlántico el 30

de enero a las 04:30 horas, después de navegar 1.084 millas, exclusivamente a la vela, a una velocidad promedio de 7,7 nudos que, dadas las circunstancias, puede considerarse excelente.

El buque recaló en Buenos Aires el 5 de febrero a las 08:00 horas, tal como estaba planificado.

En su calidad de Ministro de Fe, el suscrito informó a las autoridades navales chilenas sobre la navegación a vela del Pacífico al Atlántico. Esta meritoria travesía fue informada también al Grand Mât, Presidente de la Amicale Internationale A.I.C.H.

El contacto permanente y protagónico del suscrito -como único Cap

Hornier a bordo- con la dotación del buque, cadetes y trainees, permitió dar a conocer el dinamismo y la presencia de nuestra Cofradía en todo lo que guarda relación con el cabo de Hornos, dejando de manifiesto la plena soberanía de Chile sobre aquel mítico e imponente peñón que cautiva la imaginación de los hombres de mar de todas las naciones.

En un viejo velero, a la entrada de la cámara del Capitán, había una leyenda que decía:

La Palabra del Capitán es Ley.

Navega en el mar y aprenderás a rezar.



La tripulación del Kherones sobre cubierta posando para el recuerdo.

