

CABO DE HORNOS, EL PEÑÓN MÍTICO

Revista de Marina



El Cabo de Hornos, ubicado en la costa de la isla de Hornos, parte de las islas Hermite y que marca el límite norte del Mar de Drake, que separa América del Sur de la Antártica, siempre ha despertado interés e imaginación de los navegantes, historiadores y escritores. Sobre él se han tejido muchas historias, verdaderas o inventadas, pero todas tratan de reflejar su importancia y los desafíos que aún hoy presenta. Los navegantes de antaño y del presente consideran que cruzar el Cabo de Hornos es un hito distintivo en sus carreras y si bien para los chilenos puede aparecer como algo casi rutinario, a nivel internacional su sola mención despierta admiración.

Los mitos iniciales

Después del 1° de noviembre de 1520, cuando Hernando de Magallanes descubre el estrecho que une el Atlántico con el Pacífico, se pensó que

ese brazo de mar era el que separaba al continente americano de la “Terra Australis Ignota” o la Tierra Desconocida del Sur, que imaginaron los griegos y que solía aparecer en los mapas europeos a partir del siglo XV.

En 1525, el marino español Francisco de Hoces, obligado por los malos tiempos reinantes, cuando trataba de ingresar al Estrecho de Magallanes desde el Este, se vio forzado a navegar hasta la latitud 55° Sur, despertando el mito de haber sido el primero en descubrir el paso al sur del Cabo de Hornos, en el extremo meridional del continente. Es probable que haya visualizado la isla de los Estados, pero casi imposible, por los tiempos y espacios involucrados que se hubiera acercado a la isla Hornos.¹

Otro mito se generó cuando en septiembre de 1578, Francis Drake, en su circunnavegación al planeta, cruzó el estrecho de Magallanes en dirección al océano Pacífico. Antes de continuar hacia el norte, una tormenta lo abatió hacia la latitud 57° 20' Sur y si bien alcanzó la longitud del Cabo de Hornos, no pudo llegar a avistarlo, dada su lejanía.²

Poco tiempo más tarde, en febrero de 1580, el piloto Lamero a bordo del “*San Francisco*”, parte de la expedición de Sarmiento de Gamboa, al acceder desde el Oeste al Estrecho de Magallanes, es arrastrado por los temporales hasta la latitud 56° Sur y descubre que el continente termina “torciéndose” en dirección este sureste, pero no es factible que avistara el Cabo de Hornos.³

1. López Urrutia, Carlos. ¿Quién Descubrió el Cabo de Hornos? Revista de Marina N° 796, (mayo – junio 1990).

2. Revista de Marina 120/877, Nov-Dic, 2003. *El Hito Austral del Confin de América. El Cabo de Hornos.* (Primera parte).

3. http://www.historianaval.cl/publico/publicacion_archivo/publicaciones/26_3.pdf. Hernán Ferrer Fouga. Visión Geopolítica del Reino de Chile en el Contexto Mundial, 1492-1810.



■ Faro y Alcaldía de Mar Cabo de Hornos.

El descubrimiento⁴

A comienzos del siglo XVII, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC, Vereenigde Oostindische Compagnie) mantenía el monopolio del comercio holandés donde el Estrecho de Magallanes y el cabo de Buena Esperanza eran las únicas rutas conocidas que comunicaban a Occidente con el Lejano Oriente.

Isaac Le Maire (1558-1624), rico comerciante belga que había huido de Amberes por la ocupación española, vivía en Ámsterdam con su mujer y sus veintidós hijos. En 1610 dejó el directorio de la VOC por discrepancias con sus políticas comerciales y funda su propia naviera, la Compañía Australiana (Australische of Zuid Compagnie). Le Maire no veía inconvenientes en burlar el monopolio que la VOC mantenía sobre el Estrecho de Magallanes, porque estaba convencido que existía una ruta alternativa hacia el Pacífico. Los informes del viaje de Francis Drake sugerían que entre Tierra del Fuego y Terra Australis se abría un ancho mar.

Así es que el 14 de junio de 1615, zarpa de Texel, Holanda, en demanda de las islas Molucas, una expedición de dos navíos, el "*Eendracht*" y el "*Hoorn*", al mando iba Jacob Le Maire, hijo de Isaac, y como piloto Willem Schouten, navegante natural del "*Hoorn*".

En su paso por las aguas australes, descubrieron la Isla de los Estados, que confundieron con una península de la Antártida, llamándola Stateland (Tierra de los Estados). Habiendo rodeado Tierra del Fuego, a fines de enero de 1616, al amanecer

de un tormentoso día divisan un imponente promontorio y creyendo que habían encontrado el fin del continente americano, lo saludan con el grito "*KaapHoorn*" en recuerdo a la ciudad natal de Schouten, inmortalizando con ese nombre al cabo recién avistado.

Los relatos señalan que la navegación estuvo plagada de grandes olas y fuertes vientos, en medio de los cuales pudieron observar costas montañosas y cubiertas de nieve, como también fauna marina, como pingüinos y ballenas en abundancia, agregando que se pudieron abastecer en las costas patagónicas, cazando lobos marinos, llamas y ñandúes.

La expedición fue un éxito y logró llegar a las Molucas sin pasar por el Estrecho de Magallanes, abriendo así una nueva ruta en los océanos del mundo.

Con el correr del tiempo y las traducciones erróneas, el Kaap Hoorn (Cabo Cuerno) se transformó en Cabo de Hornos, nombre que se mantiene hasta hoy.

Guerras y expediciones

Tres años después, en 1619, gracias a la información de Schouten, la expedición de Bartolomé y Gonzalo García de Nodal, reconoce el área, posiciona el Cabo de Hornos de manera más exacta y descubre la isla Diego Ramírez.

Para 1623, durante las hostilidades entre España y los Países Bajos, la expedición al mando de Jacques L'Hermite, dirige sus once naves contra las colonias españolas del Pacífico y mientras esperaba mejores condiciones meteorológicas, desembarca en la isla Hornos, siendo los primeros europeos en hacerlo.⁵

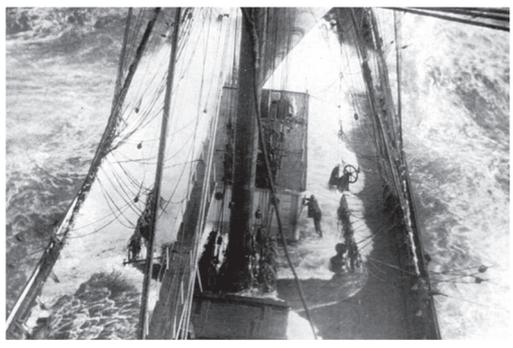
Al estallar una nueva guerra entre Gran Bretaña y España, en 1739, dos fuerzas navales se dirigen vía Cabo de Hornos a operar en el Pacífico. Los resultados no fueron muy destacables en lo militar, pues los buques fueron azotados por malos tiempos. La flotilla de Lord Anson es obligada a enviar a dos buques a Río de Janeiro para reparar averías, mientras la fragata "*Wager*" y el "*Pingue Anna*", naufragan en la zona del Golfo de Penas.⁶

4. <http://www.arauco.org/terraustralisincognitaproject/estrechodelemaire.html>. TerraAustralis Incognita.

5. Cabo de Hornos; Norton ediciones, 1993, pág. 36.

6. Cabo de Hornos; Norton ediciones, 1993, pág. 37.

En el intertanto la fuerza del Almirante José Pizarro, solo logra que uno de los cinco buques cruce el Cabo de Hornos; dos naufragan y dos deben volver a reparar sus daños.⁷



■ “Parma” en el Cabo de Hornos. 1912.⁸

Luego viene un período de paz y de desarrollo científico y técnico, un aumento del tráfico marítimo y la necesidad de hacer más seguras las rutas disponibles. Por ello no extraña la aparición de numerosas expediciones que reconocen el área de Magallanes. John Byron, Wallis, Cartere, Bougainville, Córdoba. Malaspina, La Perouse, James Cook, etc., son los eximios navegantes que aumentarían el conocimiento del área y permitirían un navegar más seguro.

Durante siglos fueron numerosos buques que surcaron sus tormentosas aguas y tanto las expediciones científicas como el aumento del tráfico marítimo hicieron más común el uso de estas rutas. Fue así que después de la independencia de Chile, con la apertura de los puertos al comercio internacional, la zona es visitada, por las expediciones británicas de Parker King, Stokes y Fitz Roy, entre otras. La soberanía nacional del territorio se comienza a consolidar después de la toma de posesión del Estrecho de Magallanes en 1843.

Por otro lado, desde el siglo XVIII, numerosos balleneros, europeos y norteamericanos, desafiaban el Cabo de Hornos en la búsqueda de zonas de caza de estos cetáceos frente a las costas de Chile y en el Pacífico Sur. Los marineros

de Natucket se hicieron famosos en este negocio, el cual ha trascendido en el tiempo gracias a la novela *Moby Dick*, de Herman Melville, la cual se basaría en la historia de un cachalote albino que merodeaba las aguas de la isla Mocha.⁹

La era de los grandes veleros

El advenimiento de la propulsión mecánica para los buques hacía predecir la pronta desaparición de los veleros. Sin embargo, la tecnología aún no estaba tan desarrollada como para propulsar naves a grandes distancias. La poca capacidad para llevar combustible (carbón), los hacía dependientes de constantes recaladas para abastecerse de tan preciado elemento, por lo que los cruces transatlánticos o por rutas sin puertos de apoyo constituían desafíos muy complejos.

A mediados del siglo XIX el descubrimiento de oro en California, EE. UU., aumentó el interés por cruzar del Atlántico al Pacífico. Como la ruta a través del Istmo de Panamá, plagada de paludismo y otras enfermedades tropicales, no se consideraba segura, se prefería la ruta del Cabo de Hornos, la cual pese a sus tormentosas aguas, aprovechaba de mejor forma los vientos, tan necesarios para impulsar los veleros.

Por otro lado, Australia producía enormes cantidades de granos, que se exportaban primordialmente hacia Europa empleando grandes veleros que usaban las rutas más favorables conforme a los vientos reinantes en las distintas épocas del año. Era común que estos buques dieran la vuelta al mundo, cruzando en alguno de sus tramos el Cabo de Hornos.

En esa época Europa necesitaba grandes cantidades de fertilizantes para sus agotados suelos agrícolas. Inicialmente lo obtenían de las islas guaneras en Perú, pero poco después, fue reemplazado por el salitre, cuando se descubrió que éste no sólo servía para fabricar pólvora. Ello dio inicio a la carrera del salitre, que cubrían grandes veleros que transportaban carbón de Gales o madera desde los Estados Unidos, para luego reemplazar la carga con salitre.

7. Jorge Cerdá Crespo (2010). *Conflictos coloniales: la guerra de los nueve años 1739-1748*, pág. 179. Publicaciones Universidad de Alicante.

8. http://www.caphorniers.cl/rafaga/parma_b.jpg

9. Revista de Marina 2-1972. Ariel Sandoval Hernández. *Talcahuano y los últimos balleneros a vela*.

Después de la Guerra del Pacífico (1879 – 1884), con el comercio marítimo recuperado y la industria salitrera funcionando a plena capacidad, puertos como Valparaíso, Talcahuano, Antofagasta, Tocopilla, Iquique, etc., mostraban sus bahías repletas de buques que se reabastecían y preparaban para iniciar el cruce del Cabo de Hornos o sencillamente reparaban sus averías y se reponían de tan peligrosa navegación.¹⁰

Estas travesías duraban a lo menos dos meses y muchas veces más de tres, donde el cruce del Cabo de Hornos era el desafío más importante. A lo anterior, había que agregar largas permanencias en puerto, cercanas a los 90 días o más, ya que las faenas de carga y descarga eran lentas, pues dependían de muy pocos estibadores experimentados y de primitivos sistemas de carguío y traslado de tierra a bordo. Es por ello que un buque, con suerte, podía realizar dos viajes por año desde Europa.¹¹

La habilidad y experiencia náutica que había que contar para cruzar el Cabo de Hornos a vela, queda claramente demostrada con el siguiente ejemplo: En 1905, en uno de sus trimestres, 62 veleros norteamericanos y británicos, 34 franceses y 27 alemanes, efectuaron el tránsito austral interoceánico de forma exitosa, en el mismo período, naufragaron en la travesía otros 53. Es decir, un 30% de las naves no lograban completar la ruta.¹²

En el siglo XVIII, la ruta del Cabo de Hornos fue la principal de comercio, suplantando la vía a través de Portobello y el istmo de Panamá y durante el siglo XIX vivió su edad de oro, al ser el paso interoceánico más importante entre Europa y los EE. UU. con el Océano Pacífico.

No obstante, las nuevas tecnologías, desde fines del siglo XIX, favorecieron la propulsión mecánica, y el Estrecho de Magallanes volvió a tomar forma como paso interoceánico alternativo.¹³ La apertura, en 1914, del Canal de Panamá, ruta atractiva para la navegación a motor, redujo aún más las ventajas de la vela, aunque es bueno destacar que los grandes veleros continuaron transportando cargas a través del Cabo de Hornos hasta los años 30 del siglo XX.

El correr del tiempo y las guerras mundiales fueron dejando definitivamente fuera de competencia a los veleros y los mares prontamente se llenaron de buques con propulsión mecánica. Por otro lado, la aparición del radar y modernas ayudas a la navegación, como también los mejores levantamientos y cartografía del área austral, llevaron a que gran parte del tráfico austral se desviara por el Estrecho de Magallanes y los canales del sur.

Pese a lo anterior, la ruta del cabo es la preferida por los VLCC (Very Large Cargo Vessel), buques de gran tamaño que transportan cargas a grandes distancias, como también por aquellas naves que se dirigen hacia la Antártica.

Presencia chilena en el área

Luego de la toma de posesión del Estrecho de Magallanes, en 1843, comenzó el lento proceso de consolidación de la soberanía chilena del área. La población se vio aumentada por loberos, mineros, ganaderos y raqueadores de restos naufragos mientras Chile controlaba el área como autoridad constituida.¹⁴ En 1888, un grupo de mineros croatas llega al canal Beagle donde encontraron oro en la desembocadura de los ríos y para 1890 ya había alrededor de 300 mineros repartidos en las islas: Picton, Lennox, Nueva y en la costa oriental de Navarino. Todas las concesiones, autorizaciones de explotación, etc., eran otorgadas por las autoridades chilenas. La actividad aurífera fue decayendo hacia 1900 y, ya en 1907, prácticamente estaba agotada.

En septiembre de 1892, se crea la Subdelegación Civil en Puerto Toro en la costa oriental de Isla Navarino, luego el cargo de juez para la isla Lennox y en 1902, la XIIª Comisaría de Policía del Territorio. Con la autoridad establecida se suceden las concesiones de terrenos para los primeros pobladores, los que se dedicaron a la crianza de animales y pequeños cultivos que, en definitiva, eran actividades que indicaban la intención de afincarse en el territorio. La Armada de Chile estuvo presente en el apoyo a los pobladores.

10. Guillermo Burgos Cuthbert (2015). *Veleros Franceses y Alemanes en la ruta del Salitre. Los "Cap-Horniers del salitre" (1880-1930)*. Editorial: Ricaaventura E.I.R.L.

11. *Ibid.*

12. <http://revistamarina.cl/revistas/2004/2/ferrer.pdf>

13. *Ibid.*

14. Revista de Marina, Edición N°194, año 2008. Gastón Droguett Valdivia. *Historia de Puerto Williams, Capital de la Provincia Antártica Chilena*.



■ Torpedera en Cabo de Hornos. (SO (R) Sergio Ojeda, pintor realista).

En 1927 se crea la comuna de Cabo de Hornos, llamada Navarino hasta el año 2001, cuando recibe su actual denominación,¹⁵ como parte de la Provincia de la Antártica Chilena. La municipalidad, con asiento en Puerto Williams, administra desde el 2002 la agrupación de comunas del Cabo de Hornos y Antártica. La comuna tiene una superficie de 15.579 Km² y una población de alrededor de 2.300 habitantes.

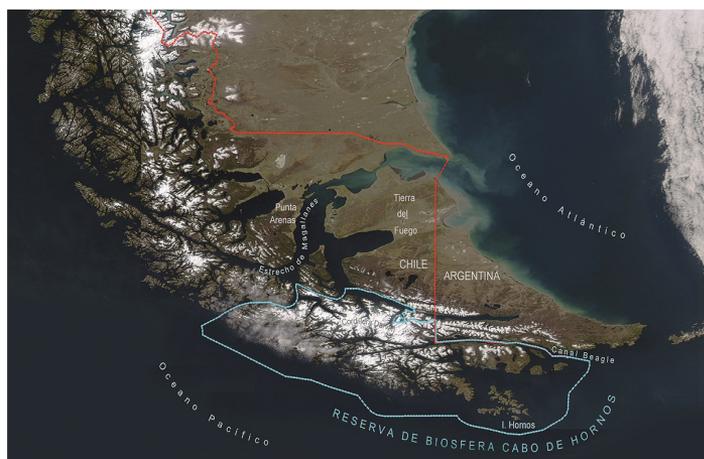
El 8 de junio de 1938, se fundó Puerto Navarino, pero la burocracia y el retardo estatal, llevó a la Armada a instalar en Wulaia la radioestación prevista en Navarino. Desde 1930 hasta 1950, sólo la Armada mantenía presencia en el área, por lo que se vio la necesidad de crear otro centro cívico que pudiera impulsar el progreso.

Otro esfuerzo soberano fue la creación del Parque Nacional Cabo de Hornos, en 1945, el cual contempla los archipiélagos de las islas Wollaston y de las islas Hermite.¹⁶ Luego, el 21 de noviembre de 1953, se fundó Puerto Luisa, reforzando la tarea de ocupación territorial y de resguardo soberano que ejerce la Armada en la zona.

En 1962, la Armada de Chile instala el primer faro en el Cabo de Hornos.

A fines de los años 70, se desplegaron en casi todas las islas del área, incluyendo la isla Hornos, destacamentos de Infantería de Marina, para defender la soberanía ante la crisis con la República Argentina, como también se sembraron numerosos campos minados. Una vez resuelto el problema y conforme a los acuerdos alcanzados, se retiraron las fuerzas y se procedió a levantar las minas. El desminado humanitario, en la Isla Hornos, que realizó la Armada y que había empezado el 2009, finalizó el año siguiente, ampliando el área segura para turistas y visitantes al área.

En 1991 se inaugura el faro monumental del Cabo de Hornos y el 2005 se instala en el lugar la Alcaldía de Mar, la cual cuenta con un área de atención a los visitantes y está cubierta por un servidor de la Armada y su familia. Por otra parte, el 27 de junio de 2005, el Consejo Internacional de Coordinación del Programa sobre el Hombre y la Biosfera de la UNESCO aprobó nominar Reserva de la Biosfera Cabo de Hornos a un área de 2.967.036 ha marinas y 1.917.238 ha terrestres que contemplan la cordillera de Darwin, las islas y canales del área del canal Beagle y adyacentes, como Navarino y los archipiélagos de las Wollaston y Hermite.¹⁷



■ Reserva de la biósfera.

15. <http://www.subdere.gov.cl/división-administrativa-de-chile/gobierno-regional-de-magallanes-y-antártica-chilena/provincia-de--9>

16. <http://patagonia-chile.com/site/cabo-de-hornos/>

17. http://www.ptowilliams.cl/Rozzi_Reserva.pdf



■ Albatros.



■ Monumento a los hombres de mar en Cabo de Hornos.

La vigencia y el mito

Pese a que hoy la ruta del Cabo de Hornos no es exclusiva y existen alternativas buenas y seguras para cruzar de un océano a otro, éste sigue constituyendo un hito referente para los marinos del mundo. Todo aquel que ha experimentado su cercanía, registra en su bitácora personal el acontecimiento, pues señala haber alcanzado una meta significativa para el hombre de mar.

Las compañías de cruceros, en sus itinerarios por esta parte del mundo, destacan al Cabo como el hito más relevante a alcanzar en estas latitudes. Circunnavegarlo constituye todo un espectáculo para los pasajeros, a quienes se les entregan certificados dedicados para constatar esta navegación.

En el mundo hubo y aún hoy existen numerosas asociaciones que reúnen a marinos que han cruzado estos mares, como la famosa, aunque ya desaparecida, Association Amicale Internationale des Capitaines au Long-Course Cap. Horniers, de Saint Maló, Francia o la actual Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos, de Chile, Cap Horniers, cuyo objetivo preferencial es difundir la historia marítima de la navegación por el Cabo de Hornos, promover la soberanía de Chile en la región y estimular el interés de los chilenos por el conocimiento de nuestras tradiciones marítimas.¹⁸ El 5 de diciembre de 1992 fue inaugurado el Monumento Cabo de Hornos, erigido por iniciativa de la Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos de Chile, en memoria de los hombres de mar, de todas las naciones, que perecieron en las proximidades del legendario Cabo de Hornos.

Por ello es que al cumplirse 400 años del descubrimiento de este pedazo desmembrado del Chile Austral, resulta oportuno recordar a los numerosos marinos que fueron capaces de enfrentar y desafiar su naturaleza dura y hostil, que vencieron las dificultades y persistieron en su esfuerzo, como también rendir un homenaje a aquellos que perdieron sus vidas en el intento, cuyas almas se recuerdan en los albatros que vuelan sobre esas desoladas aguas.

*"Soy el albatros que te espera
en el fin del mundo.
Soy el alma olvidada
de los marinos muertos
que cruzaron el Cabo de Hornos
desde todos los mares de la tierra.
Pero ellos no murieron
en las furiosas olas,
hoy vuelan en mis alas,
hacia la eternidad,
en la última grieta
de los vientos antárticos."¹⁹*

* * *

18. Estatuto de la Cofradía de "Los Capitanes del Cabo de Hornos" o "Cofradía de los Caphorniers" <http://www.caphorniers.cl/>
19. Sara Vial, diciembre 1992. Poema en el monumento "Cabo de Hornos".