CAPÍTULO III

EN TORNO AL CABO DE HORNOS

Mateo Martinic

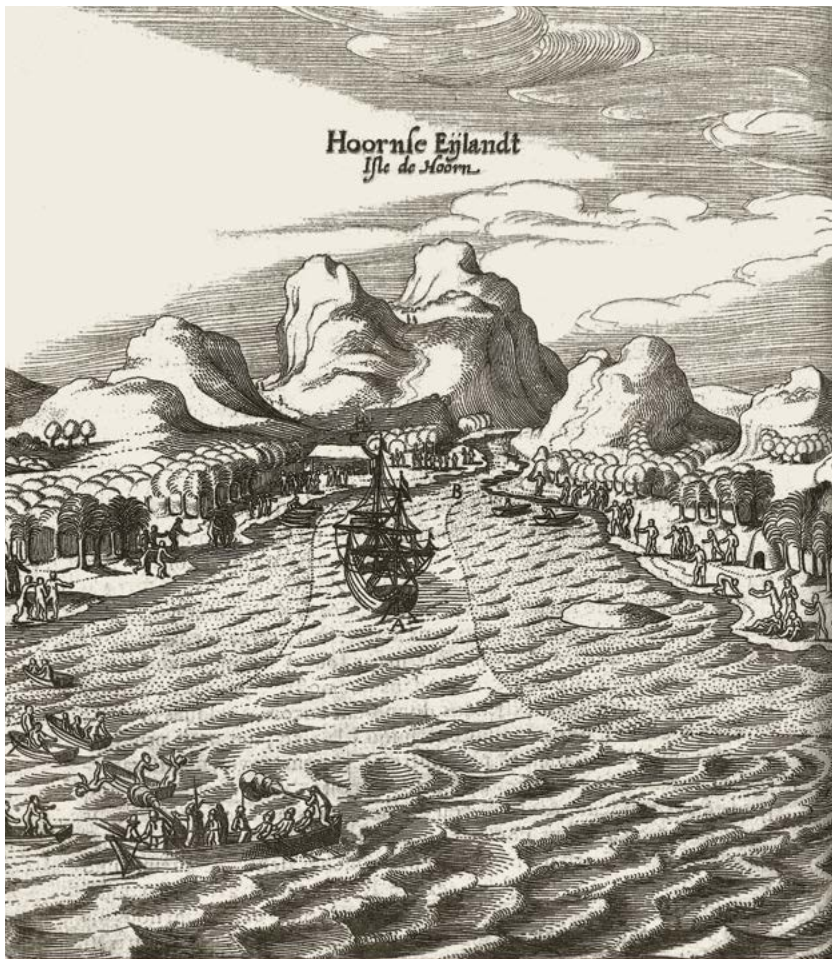
«Quien no ha doblado el Cabo de Hornos no debe escupir a barlovento.»

Antiguo proverbio marinero

EL ASOMBROSO HALLAZGO HOLANDÉS DE 1616

El 29 de enero de 1616 el capitán Willem Schouten, a bordo del barco holandés *Eendracht (Concordia)*, alcanzó el término meridional de América, comprobando que al sur se desplegaba, inmenso y bravío, un mar incógnito, y dando al enhiesto cabo en el que encuentra fin la tierra continental el nombre de Hoorn, en recuerdo del puerto del que había partido siete meses antes.

Tras ese avistamiento, su nave prosiguió su recorrido, franqueando el nuevo paso entre los océanos Atlántico y Pacífico. La hazaña náutica del capitán Schouten sería difundida a partir de mediados de 1617, al retornar a los Países Bajos.



« Isla Wollaston. Maritorio yagán.

‹ En la Regata Bicentenario del año 2010, los buques escuela de los doce países participantes navegaron de Brasil a México, pasando por lugares tan poco explorados como el canal O'Brian.

^ En su viaje, Schouten y Le Maire bautizaron como «Hoorn» a la isla Hornos chilena, pero también al archipiélago de las islas Hoorn en la Polinesia francesa. Grabado del diario de viaje de Schouten (1617).

LA *TERRA AUSTRALIS INCOGNITA*

Desde la Antigüedad, la noción de la forma y dimensiones del orbe consistía en una distribución simétrica de océanos y continentes en los correspondientes hemisferios. En lo referente al hemisferio austral, esta idea suponía la existencia de una enorme extensión continental, cosa que pareció evidente tras el descubrimiento por Hernando de Magallanes en 1520 del paso interoceánico entre el Atlántico y el Pacífico, cuyo litoral sur, tempranamente conocido como Tierra de los Humos o de los Fuegos, fue considerado parte integrante de una *Terra Australis Incognita* mayor y, como tal, consagrada en los mapas que siguieron a la difusión del hallazgo.

Sin embargo, avistamientos posteriores pusieron en duda la consistencia de tal convicción. El primero se produjo en 1526, cuando el capitán Francisco de Hoces y su nao *San Lesmes* fueron atrapados por un temporal en la entrada oriental al estrecho de Magallanes y derivados hacia el sudeste, lo que permitió a Hoces afirmar que «había alcanzado hasta el acabamiento de la tierra». Impresión parecida se llevó en 1540 una de las naves de la armada del obispo de Plasencia. En 1553, esta vez por el lado del Pacífico sur, el capitán Hernando Gallego, navegando con la carabela *Concepción* hacia la boca occidental del estrecho de Magallanes, fue arrastrado por una tormenta hasta los 55° de latitud y pudo advertir tanto la discontinuidad de la tierra como la existencia hacia el sur de mar abierto. Esta derivación forzada se repetiría años después, en 1579, por la nao *San Francisco*, al mando del capitán Juan de Villalobos y el piloto Hernando Lamero.

‹ En 1570, fecha de publicación del que es considerado el primer atlas del mundo, el *Theatrum Orbis Terrarum*, de Ortelius, se creía que Tierra del Fuego era parte de un continente enorme y desconocido denominado *Terra Australis Incognita*.

› «Deliniato Freti Magellanici», de Levinus Hulsius. Este mapa de Patagonia, Tierra del Fuego y el estrecho de Magallanes, publicado en 1603, muestra los cuatro puntos cardinales (*septentrio, meridies, oriens, occidens*), el Pacífico y el Atlántico (*mare del Sur y mare del Nort*) y el ya clásico gigante patagón. En el centro, el Puerto del Hambre o ciudad del Rey Felipe.

DELINIATIO FRETI MAGELLANICI.
24.
SEPTENTRIO.
J. Chilue
MARE PACIficum siue del SVR.
CHILE PARS.
PATAGONES.
P. Desire
I. Pinguins.
I. Anegades
C. Victoria
B. de S. Iulian.
Philippopolis Iam P. Famin.
1582
C. Boluto.
Oliueri Bay.
Mosschel B.
C. Laonnaat
Ins. Patagonum
C. 1100. Virginis
OCCIDENS.
ORIENS.
FRETVM
J. Pinguyns.
MAGEL
LANICVM.
MARE
Canal. Maurity.
C. Nassau
DEL
NORT
TERRA AVSTRALIS INCOGNITA.
Hispanice Tierra del Fuogo.
3. Ins. Draco.
MERIDIES.

Sin embargo, la derivación más interesante y significativa fue la protagonizada en 1578 por el capitán inglés Francis Drake y su nave *Golden Hind*, que al cruzar el estrecho de Magallanes e ingresar en el Pacífico, quedaron a merced de un océano embravecido. Pese a todo, logró costear la parte occidental de la actual Tierra del Fuego hasta alcanzar una isla al sudeste a la que llamó Elizabeth, observando que al sur de la misma únicamente había mar abierto.

Drake retornó en 1581 a su patria y al año siguiente se dio el tiempo de elaborar un gran mapa del mundo con el trayecto recorrido. Esta carta náutica daba cuenta de su descubrimiento de la misteriosa isla al sur de Tierra del Fuego, a la que había dado el nombre de la reina y desde la cual había tomado conciencia del término del continente americano. Desde allí había observado el mar inmenso del meridiano, posteriormente bautizado como mar de Drake, desmontando así el mito de la *Terra Australis*.

La noticia trascendió la corte inglesa y comenzó a difundirse por toda Europa a través de mapas manuscritos o impresos, así como en escritos sobre los avistamientos. Sin embargo, persistía la creencia en la existencia de la *Terra Australis Incognita* debido a la política del secreto practicada por Inglaterra y España. Para el reino insular, la importancia de la novedad geográfica aportada por el viaje de Drake residía en su valor como vía de escape o regreso a casa desde el Pacífico, pero también para el abastecimiento de sus naves, puertos para recaladas y posibles nuevas rutas hacia el Lejano Oriente.

Por su parte, para la España de Felipe II, por entonces en el cénit de su poderío europeo, el descubrimiento de Drake resultó en extremo preocupante. El Pacífico era por ese tiempo su *mare clausum*, su mar exclusivo, de modo que sus agentes se empeñaron en desautorizar la noticia, reafirmando por el contrario la vigencia de la *Terra Australis Incognita*.

^ Tras regresar a Inglaterra de su viaje por el Cono Sur al mando de Francis Drake, el *Golden Hind* quedó expuesto al público en Deptford como primer barco-museo. Grabado de 1581.

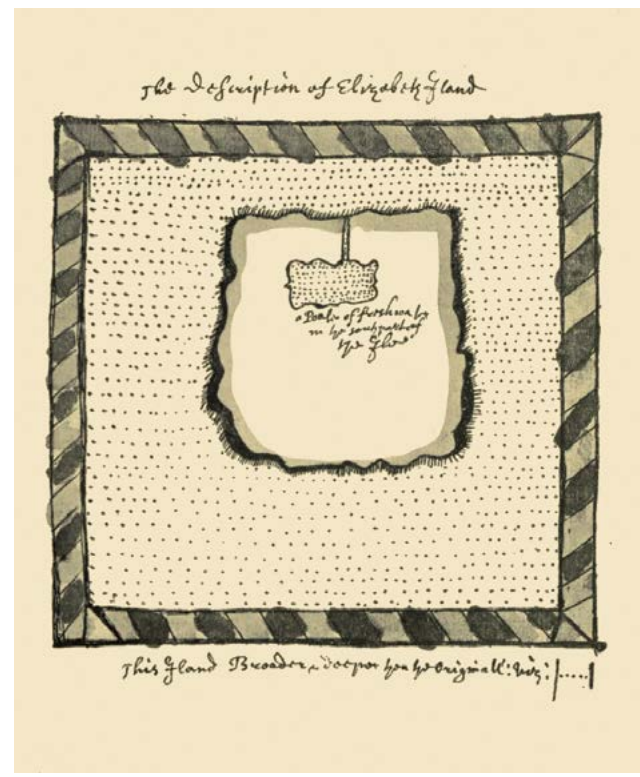
› *Izquierda:* La reina Elizabeth I nombra caballero a Francis Drake sobre la cubierta del *Golden Hind*. Grabado de F. Fraenkel, siglo XIX. *Derecha:* Mapa realizado por Francis Fletcher de la isla Elizabeth, descubierta por Francis Drake y nunca más vuelta a encontrar (1578).

LA ISLA PERDIDA DE DRAKE

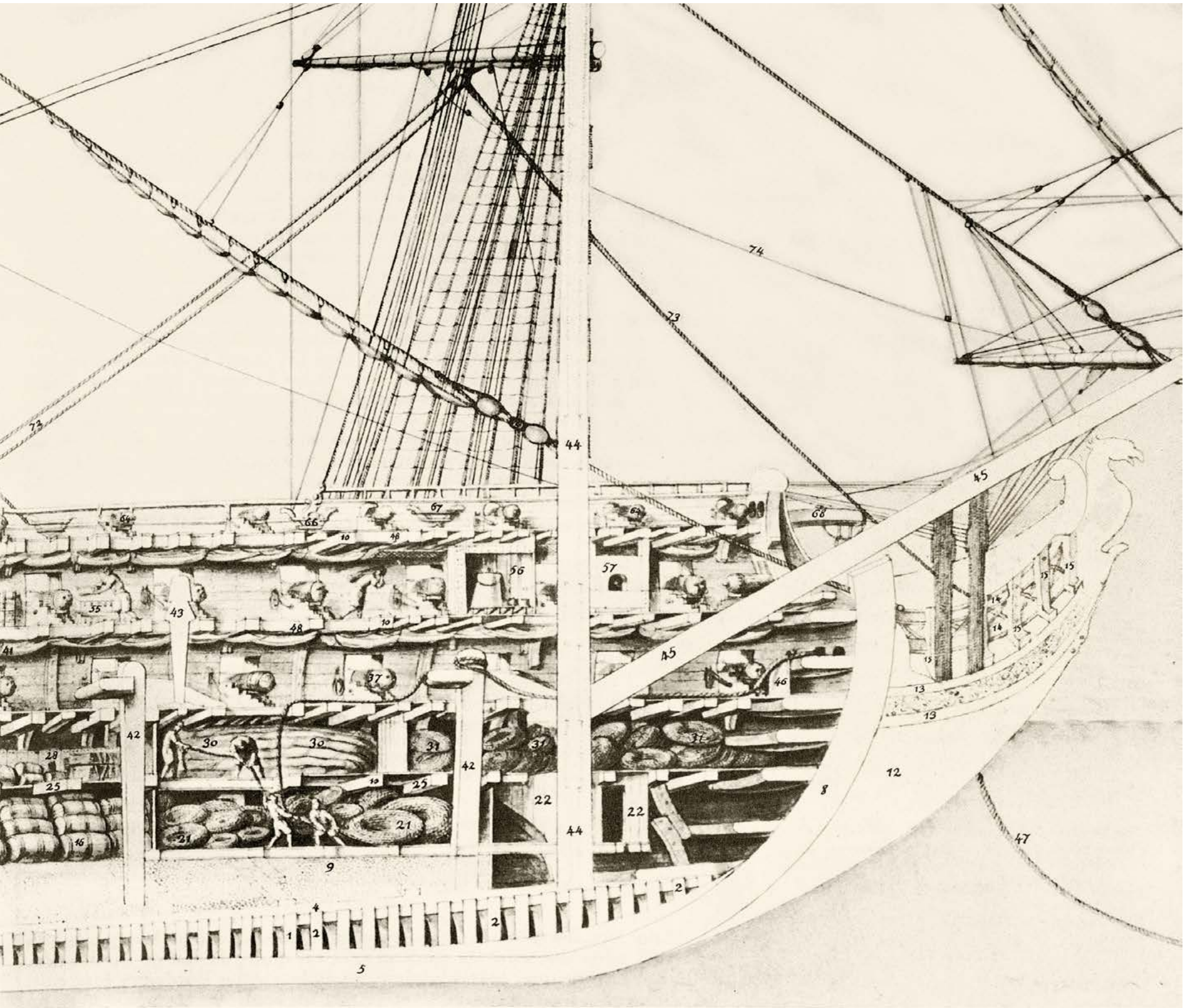
Durante largo tiempo, el esfuerzo de los investigadores británicos se centró en la identificación y ubicación precisa de la misteriosa isla Elizabeth. Así, en mapas y relaciones se la situó lejos del continente, hacia el sudoeste, con denominaciones como *tierra* o *isla de Drake o islas Elizabethides*. Luego, en mapas de los siglos XVIII y XIX, se la trasladó por diferentes ubicaciones. Cuanto buque pasó por los mares del Cabo de Hornos la buscó, aunque siempre sin resultado. Cuando finalmente se dio por desaparecida, se especuló acerca de su hundimiento a causa de algún cataclismo tectónico y pasó a prestarse atención a los bajos oceánicos del sector de interés, como el banco denominado Burnham o Pactolus.

Posteriormente, varios historiadores navales procuraron identificarla con la isla Henderson, la isla Hind o la isla Hornos, buscando siempre la inhallable coincidencia entre sus formas geográficas y la misteriosa isla descrita y burdamente cartografiada por Francis Fletcher; en palabras de la bitácora de Drake, «una pequeña isla deshabitada, frente a la cual arriamos las velas, destacamos un bote y cazamos muchas aves y focas».[1] El mismo Fletcher precisaría en su relato que los ingleses desembarcaron allí, que él mismo se internó en ella acompañado por un paje y que comprobó que «se extendía tres partes de grado más al sur que cualquiera de las islas vecinas», observación que coincide con la proporcionada por Drake, es decir, una posición geográfica que únicamente se da en el caso de la isla Hornos respecto de sus vecinas del este y el norte. ¿Habrá sido esta la misteriosa «tierra de Drake»?

Este asunto distrajo durante largo tiempo la atención académica del hecho fundamental de que Francis Drake anunciara el fin del continente americano hacia los 56° de latitud sur, la indiscutible primera observación de tan determinante circunstancia geográfica.

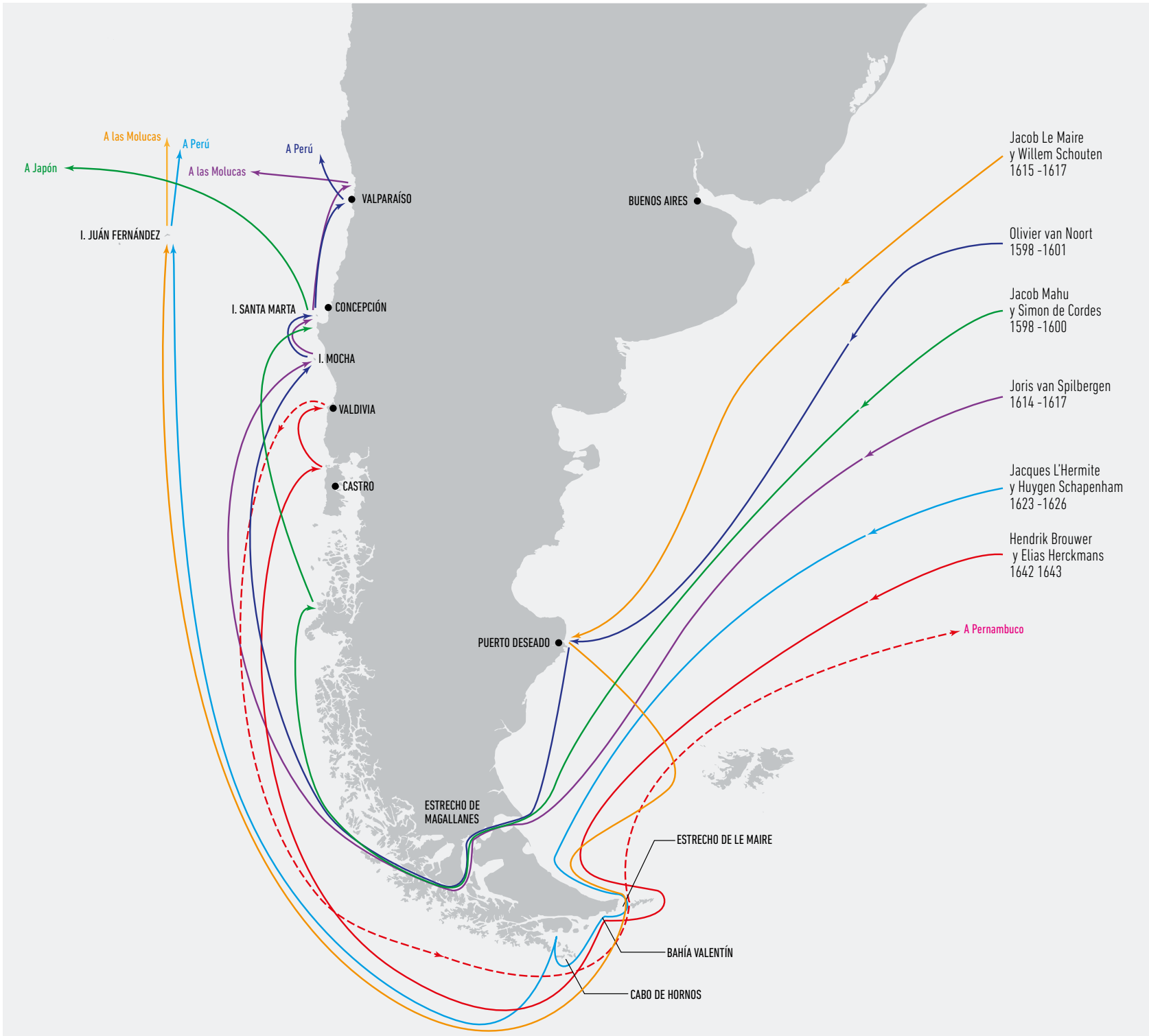


Corte vertical de un velero mostrando la diversidad de secciones y actividades de un navío de la época (s. XVI-XVII).



LA EXPEDICIÓN DE SCHOUTEN Y LE MAIRE

Isaac Le Maire era un próspero empresario del puerto de Ámsterdam con negocios en el comercio marítimo. En un momento dado concibió la posibilidad de explorar una nueva ruta al sur del estrecho de Magallanes y cualquier costa desconocida, referencia implícita a la mítica *Terra Australis*, y para ello se asoció con el capitán mercante Willem Corneliszoon Schouten, con experiencia náutica en las navegaciones del Oriente. Asimismo, encontró inversionistas para su empresa en el pequeño puerto de Hoorn, del Zuiderzee (mar del Sur), con los que formó la Australische Compagnie (Compañía Austral).



Para el efecto se adquirieron dos buenos barcos: el navío *Eendracht* (*Concordia*) y el auxiliar *Hoorn*, a los que se equipó y armó con lo suficiente para un viaje largo. Se contrató a una tripulación avezada de ochenta y siete hombres a cuyo mando figuraba Schouten como capitán y piloto mayor, con la asistencia de Jacob Le Maire, hijo del fundador de la Compañía Austral.

Las naves zarparon de Hoorn el 16 de mayo de 1615 rumbo al Atlántico sur. El 7 de diciembre ingresaron a la ría de Puerto Deseado, en la costa oriental de la Patagonia (donde antes habían estado Magallanes, Drake, Cavendish, Merrick, Davis y Van Noort), en la que el *Hoorn* fue afectado por un incendio que lo destruyó totalmente. La tripulación y parte del cargamento fueron acomodados en el *Eendracht*, listo para zarpar a mitad de enero de 1616.

El día 19 el buque holandés cruzó frente a la entrada oriental del estrecho de Magallanes; a partir de allí, la ruta era desconocida. El 23 los holandeses avistaron Tierra del Fuego y al día siguiente, para su sorpresa, encontraron un estrecho de fuerte correntada que mostraba una desconocida costa a babor y la fueguina por estribor.

‹ Rutas de los navegantes holandeses alrededor del Cabo de Hornos en el siglo XVII.

^ *Directores de la VOC (Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales)*, de Jan de Baen (1682), en donde aparecen mapas e instrumentos náuticos de la época.

El nuevo paso de mar fue bautizado como Le Maire y la nueva tierra adyacente, de los Estados (Generales de Holanda), mientras que la parte opuesta, en la costa fueguina, fue llamada Tierra de Mauricio de Nassau. La nave continuó hacia el sur hasta que el capitán avistó el día 29 un grupo de pequeñas islas escarpadas a las que llamaron Barnevelts Eylanden (islas Barnevelt). Pasado el mediodía, vieron hacia el poniente lo que acertadamente estimaron era el término del continente americano: «Vimos una tierra muy alta y blanca por la nieve, y vimos dos cerros altos hacia el oeste», describe la bitácora del *Eendracht*. «Suponíamos que la tierra terminaba allí, ya que pudimos ver el final, al que nuestro presidente bautizó con el nombre *Kaap Hoorn*.»[2] De ese modo, el 29 de enero de 1616 el accidente geográfico que señala el remate continental de América ingresó a la geografía universal.

Así debió ser la expedición de Schouten y Le Maire a bordo de sus embarcaciones cuando partieron en busca de las Indias Orientales. *Vista de Hoorn*, de Hendrick Cornelisz Vroom (1622).

Jacob Le Maire fue el auténtico líder de la expedición que descubrió el Cabo de Hornos, según el director del Museo de Hoorn. Aquí aparece retratado entre 1621-1622 por Michel Colijn.

Willem Schouten volvió a Holanda el 1 de julio de 1617, poco más de dos años después de la partida desde el puerto de Hoorn. Durante el viaje de regreso falleció Jacob Le Maire, con lo que sólo el capitán Schouten pudo ser portador oficial de la noticia de que en el término austral de América había un inmenso mar abierto como nuevo paso entre los océanos Atlántico y Pacífico. El Cabo, simplemente, en el lenguaje de los marinos, quedaría como símbolo insustituible de la navegación aventurera y riesgosa, así como desafío permanente para los navegantes de todas las épocas.

LAS NAVEGACIONES POSTERIORES AL DESCUBRIMIENTO HOLANDÉS

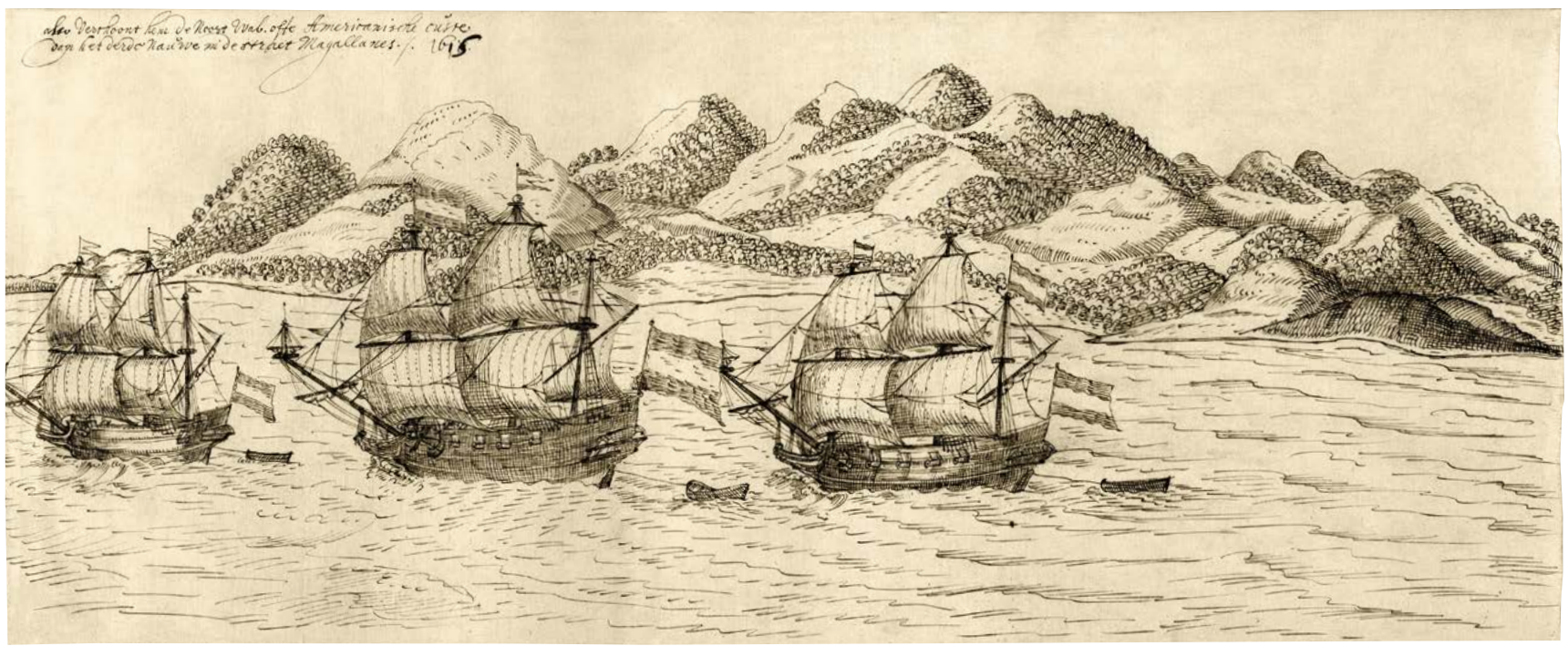
Tras la noticia del hallazgo, en España el rey Felipe III dispuso la organización de una expedición cuyo único objetivo era el de confirmar el descubrimiento. Su resultado fue la confirmación del hallazgo holandés el 5 de febrero de 1619, el descubrimiento de las islas Diego Ramírez[3] y la confirmación de la magnitud del océano meridional.

El nuevo paso interoceánico sería utilizado inicialmente por barcos holandeses, como la escuadra al mando del almirante Jacques L'Hermite que el 6 de febrero de 1624 llevó a cabo el primer reconocimiento de las aguas interiores y de los litorales del sur de Tierra del Fuego y el primer encuentro de los europeos con los yaganes.

En 1642, fue el turno de la sexta expedición holandesa enviada a las aguas magallánicas al mando del almirante Hendrik Brouwer, que comprobó la insularidad de la Tierra de los Estados, lo que dio lugar al principio del fin de la ilusión de la *Terra Australis Incognita*.

Pasada la mitad del siglo XVII, se sabe sólo de contadas navegaciones por el Cabo de Hornos (incorrecta traducción del original Hoorn), en su gran mayoría de carácter mercantil, hasta que en el siglo XVIII se inició un ciclo de presencia gala en aguas australes de Chile. De esa manera, entre 1701 y 1725 salieron de puertos franceses, en especial de Saint Malo, ciento sesenta y ocho naves mercantes con destino al Pacífico suroriental, tráfico en su inmensa mayoría realizado por la nueva vía austral. Si bien se trataba de expediciones comerciales, realizaron ocasionales hallazgos y reconocimientos geográficos menores en el estrecho de Magallanes y en el litoral de Tierra del Fuego, así como observaciones de interés científico, además de contribuir a la evolución de la cartografía austral.

Posteriormente, en la época de la Ilustración, se dio un desarrollo de expediciones geográficas cuyo principal escenario fue el enorme y por entonces todavía semidesconocido océano Pacífico. Así, cabe mencionar las misiones



El descubrimiento del Cabo de Hornos dio lugar a un intenso tráfico en años posteriores; hasta entonces, se había utilizado el estrecho de Magallanes. Grabado de 1615 desde el lado norte del tercer canal del estrecho de Magallanes.

La expedición del holandés Joris van Spilbergen salió del estrecho de Magallanes el 6 de mayo de 1615 y entró en el mar del Sur (océano Pacífico).

comandadas por el holandés Jakob Roggeveen, descubridor de la isla de Pascua (1722), por los españoles Antonio de Ulloa y Jorge Juan (1744), por el francés conde de La Perouse (1785) y por el italiano Antonio Malaspina, al servicio de España (1789 a 1794). Algunas, como las del célebre marino británico James Cook (1769 y 1774) y sus colaboradores científicos, fueron muy relevantes para el conocimiento geográfico y naturalista del sur fueguino.

El ciclo de los viajes científicos llegó a su culminación con los trabajos hidrográficos desarrollados por la Armada Real Británica entre 1829 y 1832. La tarea exploratoria se desarrolló en dos etapas, una entre 1826 y 1830 bajo el mando del capitán Philip P. King, y otra entre 1832 y 1834 a cargo del capitán Robert Fitz-Roy, con quien viajó el joven naturalista Charles Darwin, cuyas observaciones y estudios posteriormente le servirían para elaborar su archiconocida teoría científica sobre el origen y la evolución de las especies naturales.

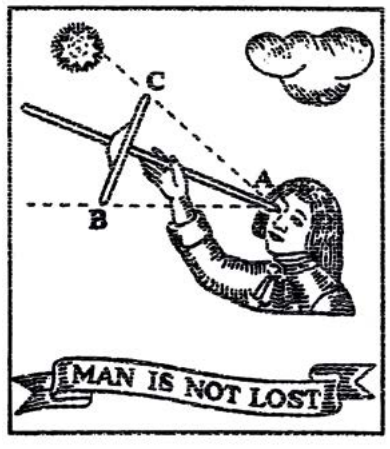
La tarea siguiente sería desarrollada entre 1882 y 1883 por la misión científica francesa de la corbeta *Romanche* y, desde fines del siglo XIX hasta nuestros días, por la Armada de Chile.

LAS TRAVESÍAS DEL CABO DE HORNOS

El hallazgo del término austral del continente americano fue de inmediato valorado por los navegantes, por cuanto dio lugar a un nuevo y amplísimo paso entre el Atlántico y el Pacífico. Paulatinamente, los barcos prefirieron esta ruta a la del estrecho de Magallanes por los bravísimos vientos contrarios que solían encontrarse en él. Así, pese a la conciencia sobre los serios riesgos que debían enfrentarse en la travesía, el cruce del Cabo de Hornos pasó a generalizarse durante el siglo XVII a costa de numerosas naves y vidas perdidas. Los mismos holandeses fueron quienes inauguraron el registro de siniestros marítimos con la pérdida del navío *Orangie Boom*, de la armada de Hendrik Brouwer, desaparecido en 1643 con más de seiscientos hombres a bordo.

Con el auge de la navegación comercial a partir del segundo tercio del siglo XIX, la ruta del Cabo de Hornos pasó a ser más frecuentada por los veleros. Incluso los transportes nacionales para el abastecimiento de la modestísima colonia chilena de Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes, utilizaron en ocasiones la ruta del Cabo de Hornos debido a las condiciones climáticas. Tal ocurrió con los bergantines *Meteoro*, *Ellen Elizabeth* y *Rómulo*, así como con el *Pizarro*, que en febrero de 1859 zarpó desde Punta Arenas por la vía del Atlántico, perdiéndose en aguas del Cabo de Hornos con toda su tripulación.

A partir del último tercio del siglo XIX llegó la era de los *clippers*, formidables buques veleros de tres, cuatro y hasta cinco mástiles, gran envergadura y superficie velera, joyas de la arquitectura naval de todos los tiempos. El salitre de Perú, antes de 1879, y de Chile después, fue la razón que hizo llegar a los puertos de Taltal, Tocopilla, Pisagua e Iquique a centenares de veleros. El níquel, que abundaba en la colonia francesa de Nueva Caledonia, supuso otro motivo de tráfico velero, al que se añadió la rica producción de lanas, cueros, trigo y otros cereales y minerales.

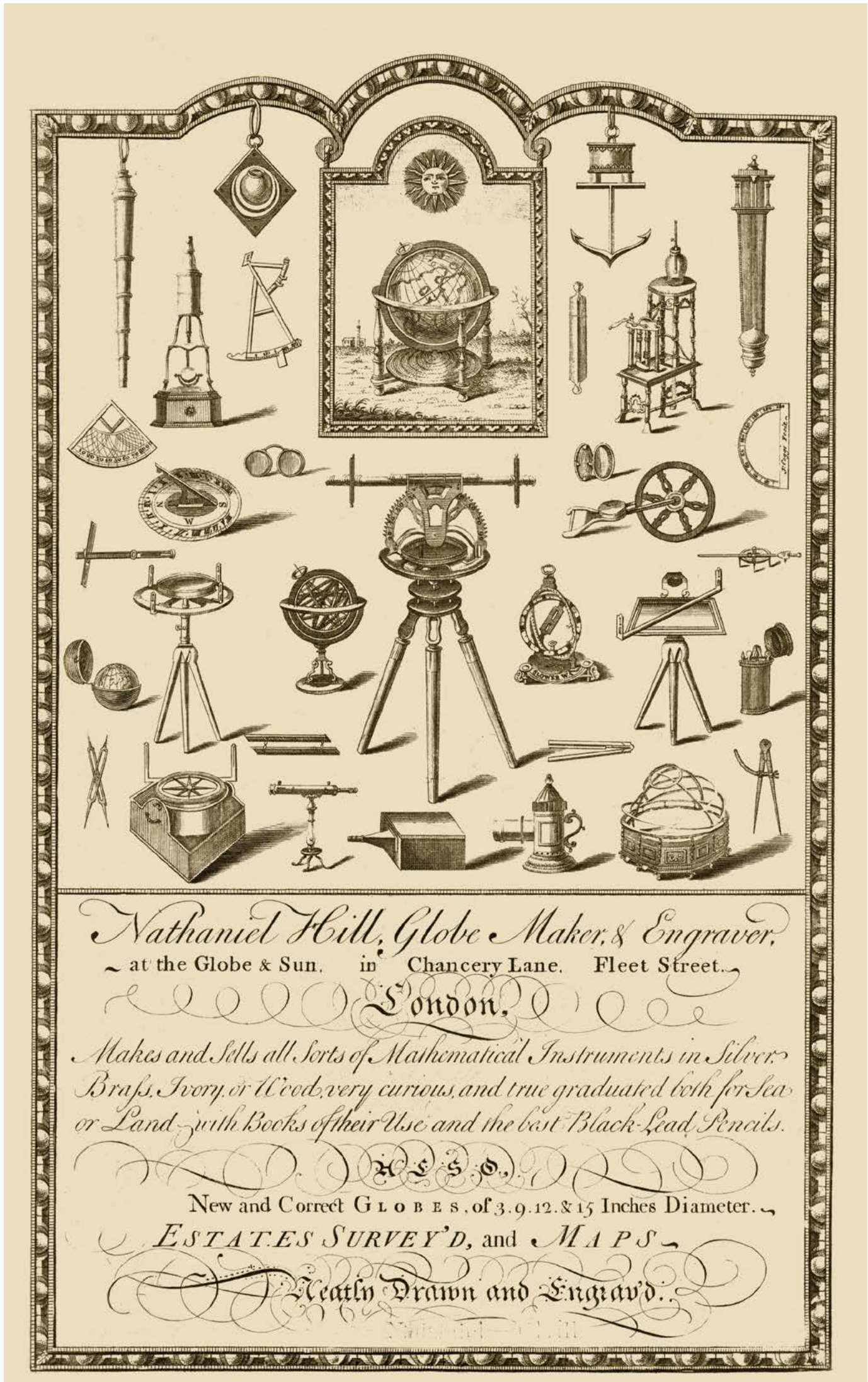


Fueron contados los buques veleros que cruzaron sin problemas y rápidamente el mar de Drake, mientras que muchos otros bregaron por días, semanas y hasta por meses con los endemoniados elementos del mar y del aire. El escenario de esas navegaciones tan épicas como memorables era el reino de los «furiosos cincuenta» (*Furious Fifties*), en alusión a su latitud geográfica, esto es, traspuestos los 50° de latitud sur de los océanos Atlántico y Pacífico. En palabras del capitán británico William H. S. Jones, veterano de esa ruta:

> *Muy pocos de los marinos que montaron el Cabo de Hornos se habían dado cuenta de ese accidente de extraordinario renombre. Para salvarlo felizmente, los barcos iban aproximadamente hasta los 57° S, e incluso a latitudes más altas. Para los veleros era el modo corriente de efectuar el paso en ambas direcciones, con vientos dominantes del oeste en casi todas las estaciones del año, variando entre el SSO y NNO, pero soplando a menudo con intensidad de temporal durante días y a veces semanas.*
>
> *Al sur de los 56° S el cinturón libre del océano, que se extiende por completo en torno al globo, permite a estos vientos alcanzar una velocidad extraordinaria. […] Los vientos del oeste en la región del Cabo de Hornos, especialmente los que soplan del sudeste, proceden de la helada Antártica y por lo general son fríos, viniendo con frecuencia acompañados de nieve, aguanieve y granizo.*
>
> *[…] En circunstancias ordinarias, el paso del Cabo de Hornos hacia el oeste es el que presenta mayores dificultades para el marino de barco de vela. En el tránsito del Atlántico al Pacífico Sur debe navegar corrientemente en «contra del viento», lo cual sólo es posible dando bordadas, si es que puede aguantar la vela suficiente para mantener el buque en movimiento.*
>
> *El modo ideal de montar el Cabo de Hornos rumbo al oeste sería con una larga bordada al suroeste, seguida de otra también larga al noroeste; pero los caprichos de los oestes, variables en dirección e intensidad, y que arremeten contra el barco en repentinos chubascos y fieros temporales, procedentes del SO o NO, hacen ineficaz cualquier plan predeterminado.*
>
> *El rumbo debe adaptarse a estas condiciones, variables casi de hora en hora. Hay mucha agua libre para las bordadas, pero al sur acechan ocultos peligros con los témpanos a la deriva, especialmente debido a que muy a menudo la visibilidad disminuye a causa de largos períodos de lluvia, granizo y aguanieve. Otras veces, debido a espesas nubes bajas, es imposible durante días obtener la situación del buque. Entre los témpanos de hielo del sur y las rocosas e inhabitadas islas próximas a la costa patagona de Chile, en la parte norte del estrecho, se necesita toda la extensión de agua disponible, que en la mayoría de los casos es muy amplia, a pesar de lo cual muchos buques han desaparecido sin dejar rastro ni supervivientes en esas vastas aguas, grises y heladas, ya sea debido a un temporal, a chubascos o porque en su ansiedad por dar mucho resguardo a la tierra, fueron demasiado al sur y abordaron un témpano o un banco de hielo. […]*
>
> *Cuando la mar de leva se ve transformada por los vientos en olas que los marinos llaman «cáncamos», esos cáncamos, durante un temporal del Cabo de Hornos pueden alcanzar alturas de 30, 40 y hasta 50 pies (9, 12 y 15 metros) del seno a la cresta, y entonces se llaman «precipicios», en términos científicos, pero son «montañas» para aquellos que se encuentran en ellos. […]*
>
> *Sin duda muchos de los barcos desaparecidos en el Cabo de Hornos «sin dejar rastro», han dado, simplemente, un fuerte balance y embarcado una gran ola que les ha desfondado las escotillas.*[4]

‹ El clipper norteamericano *Red Jacket* navegando entre hielos en los alrededores del Cabo de Hornos, en su trayecto desde Australia hasta Liverpool. Litografía de 1854.

^ Logo del almanaque náutico *Air Almanac* de 1965, con la leyenda «*Man is not lost*» («El hombre no está perdido»).

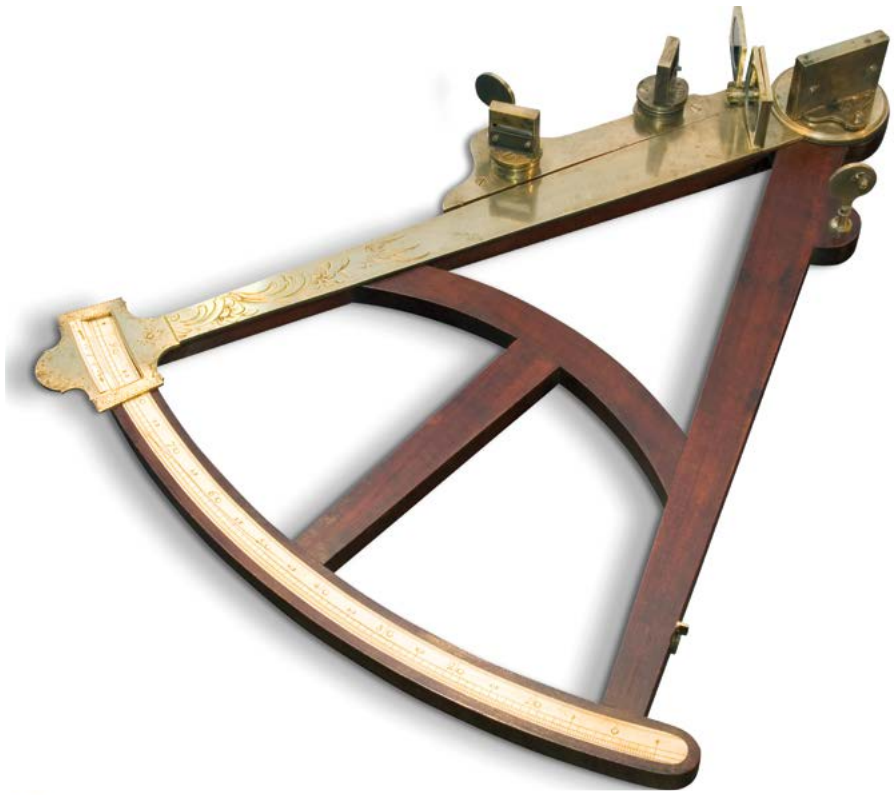


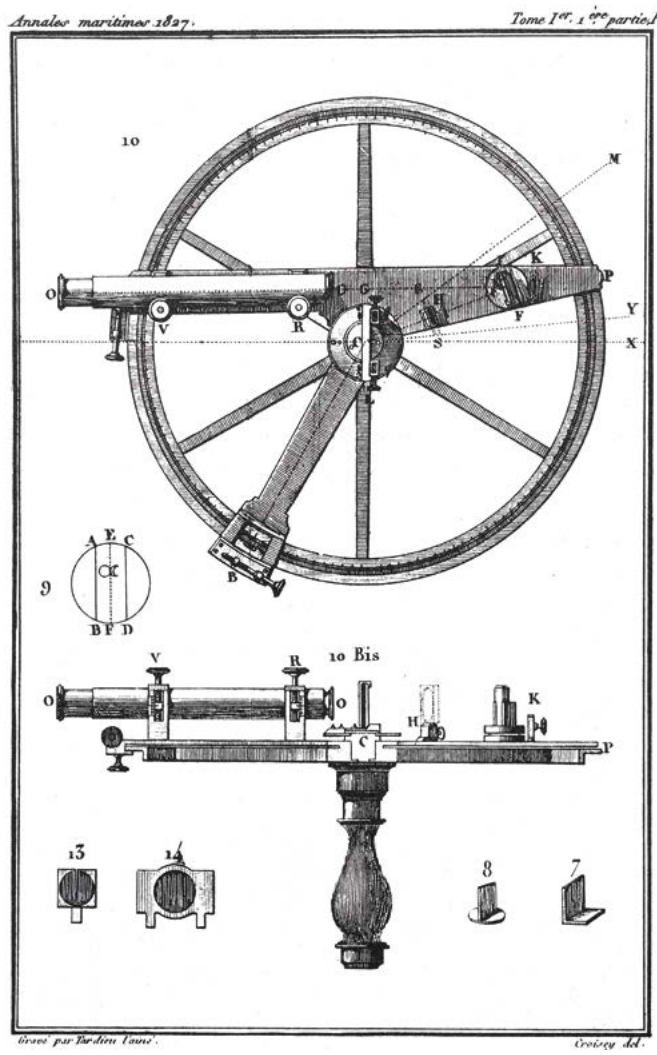
Nathaniel Hill, Globe Maker, & Engraver,
at the Globe & Sun, in Chancery Lane, Fleet Street.
London,

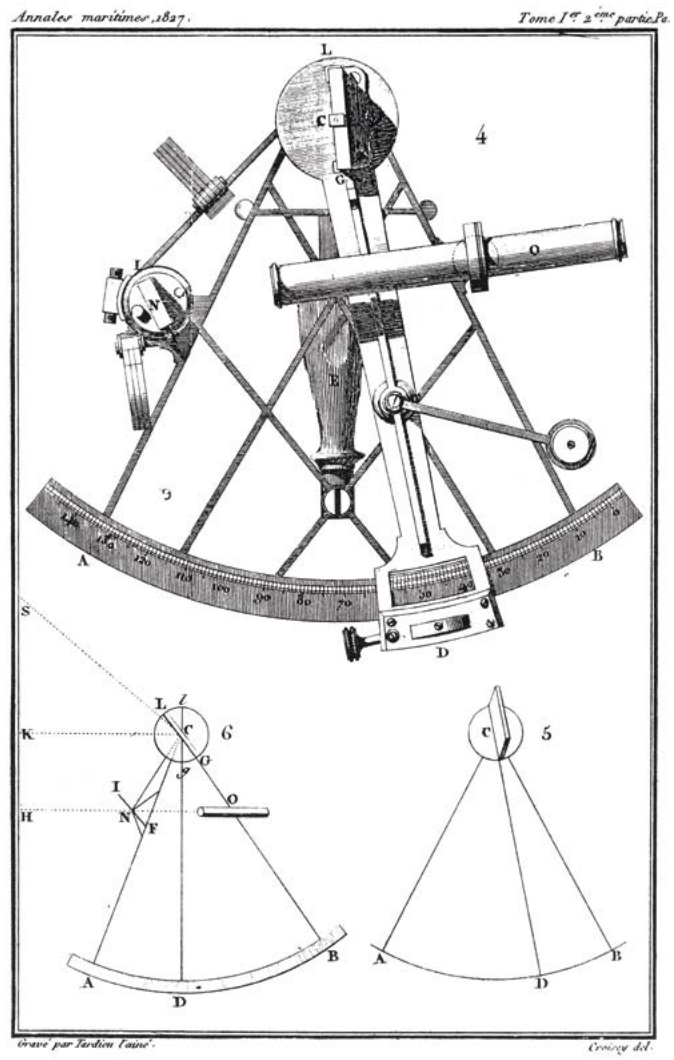
Makes and Sells all Sorts of Mathematical Instruments in Silver, Brass, Ivory, or Wood, very curious, and true graduated both for Sea or Land with Books of their Use and the best Black-Lead Pencils.

ALSO,

New and Correct GLOBES, of 3. 9. 12. & 15 Inches Diameter.
ESTATES SURVEY'D, and MAPS
Neatly Drawn and Engrav'd.







‹ Tarjeta de presentación de Nathaniel Hill, fabricante de globos terráqueos y grabador de Londres (1850). Además de fabricar y vender instrumentos matemáticos, hacía mapas de terrenos que después grababa. En su tarjeta se aprecian instrumentos matemáticos como telescopios, sextantes y globos.

› Hace no tanto tiempo, navegar requería, además de una gran destreza, la interpretación de estrellas y cuerpos celestes, para lo que servían ciertos instrumentos. *En el sentido de las agujas del reloj:* sextante para medir la altura angular de los astros sobre el horizonte; círculo de reflexión de Borda (1775), más cómodo que el sextante para observar las «distancias lunares»; sextante de Hadley (1731), último grito en tecnología que incorporaba hasta una lupa de lectura y una lente astronómica; y antiguo sextante de bronce para medir el ángulo entre dos objetos visibles cualesquiera.

El navío francés *Anne de Bretagne* visto desde arriba, en medio de los vientos alisios.

El mismo veterano navegante relató su primera travesía embarcado como «agregado» (alumno en práctica para seguir la carrera de oficial mercante) en la fragata *British Isles*, en 1905. Ese viaje fue el caso típico, verdaderamente paradigmático, de una durísima y prolongada travesía:

> *[…] tras seis días de tormenta e infructuoso esfuerzo para avanzar, el piloto aconsejó al capitán Barker devolverse en el rumbo, a sotavento, y dirigirse a Puerto Stanley, en las islas Falkland, 600 millas al noroeste, a esperar a que el temporal amainara mientras se reparaban los daños del barco y la tripulación se reponía. Así efectivamente se hizo en una espera que duró tres semanas y que permitió reparar destrozos, aunque no mejorar el estado anímico de la gente, que había debido lamentar la muerte de un compañero y la herida grave de otro.*

El velero volvió a zarpar en un nuevo intento de cruzar el Cabo de Hornos, debiendo remontar en latitud hasta los 65°, o sea, hasta unas 550 millas al SSE del Cabo. Otra vez se entabló una lucha feroz contra los elementos para mantenerse a flote y avanzar, con más daños y más heridos graves. El temporal ya duraba treinta y cinco días, y cuatro más tarde el *British Isles* había retrocedido hasta cerca de la isla de los Estados. Por fin, el viento rotó al este y el velero retomó el rumbo. Días después, la fragata tenía otra vez «el Cabo de Hornos por el través, exactamente cincuenta y dos días después de que lo habíamos pasado por vez primera», recordaría Jones.[5]

Concluir la brava travesía fue cosa larga y dura: «Habíamos completado el paso "alrededor de Hornos", usualmente computado desde latitud 50° sur en el Atlántico a latitud 50° sur en el Pacífico, una distancia en ruta normal para barcos de vela de 1.500 millas aproximadamente contra tiempo del Oeste, y habíamos tardado 71 días en efectuar el viaje.»[6]

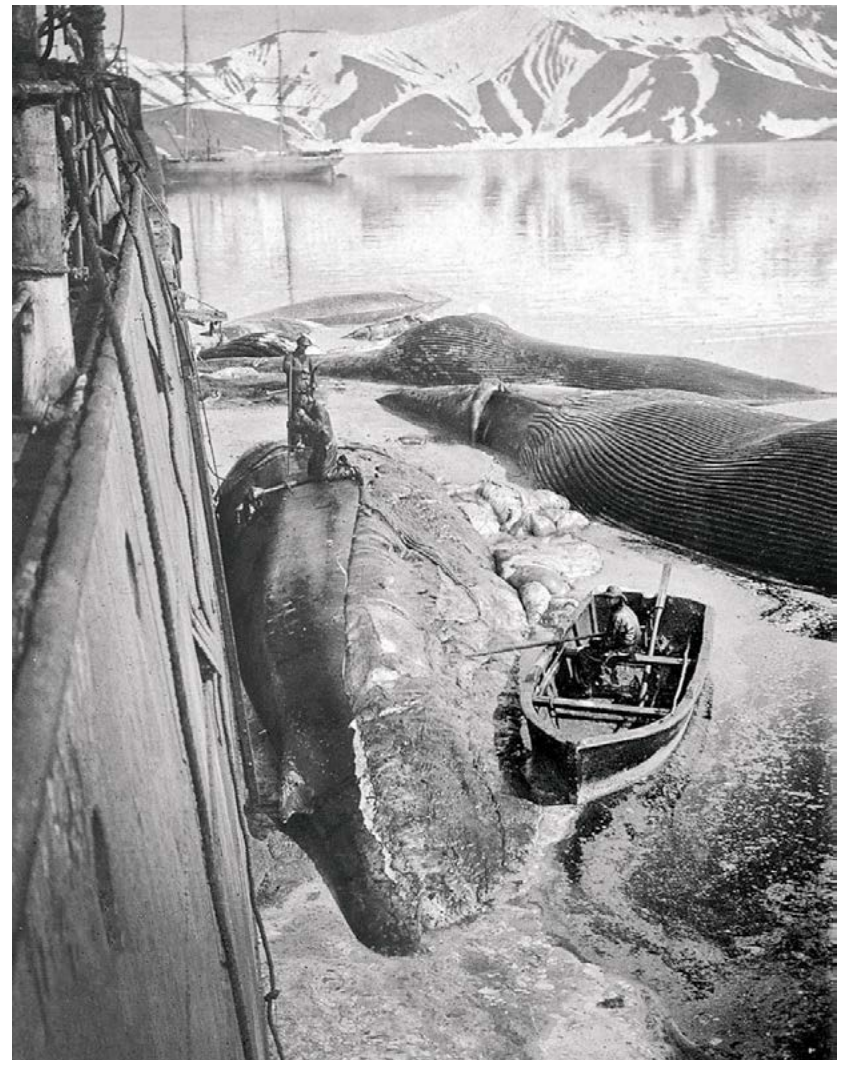
De acuerdo con las crónicas históricas, el récord de duración de una travesía a causa de las dificultades enfrentadas lo detenta el velero norteamericano *Edward Sewall*, que se demoró sesenta y siete días en 1914. Los viajes más breves, contados para el trayecto 50°/50° alrededor del Cabo, según parece, pueden ser de pocos días.

Las muchas relaciones conservadas sobre las navegaciones se refieren más a contingencias desastrosas que a sucesos felices. Entre 1850 y 1900 se contaron cerca de cien naves naufragadas en las aguas del Cabo de Hornos: algunas consiguieron superar el trance pese a padecer grandes averías, con el velamen desgarrado y los mástiles rotos o abatidos, pero otras no pudieron vencer las dificultades y acabaron entre las rocas del litoral sur de Tierra del Fuego, como las fragatas *La Vendée*, *Indian Empire*, *Kate Kellog* o *Andrina*. Esta última se varó en 1898 en las cercanías del cabo Policarpo, en la costa oriental fueguina, y fue rescatada veinte años después por armadores de Punta Arenas que la transformaron en el velero *Alejandrina*, que en navegación o como pontón permaneció en

el puerto magallánico hasta 1952. El espacio que se abre entre el falso Cabo de Hornos (isla Hoste) y el cabo West (isla Hermite) fue durante una época una especie de pasadizo marino por el que se colaron varios veleros que acabaron sus días sobre las costas de las islas Grevy y Bayly, especialmente. Todavía en los años 80 eran visibles muchos restos náufragos desperdigados a lo largo de las playas correspondientes, inidentificables por el transcurso del tiempo y el castigo del mar.

Los últimos siniestros destacados fueron protagonizados por los veleros alemanes *Pinnas* y *Admiral Karpfanger*. La primera zarpó en febrero de 1929 y, al cruzar el meridiano del Cabo de Hornos, fue castigada por un temporal fortísimo del que logró salvarse con daños muy serios, pues perdió dos mástiles y sólo restaba en pie parte del palo real de mesana. Prácticamente sin fuerza para avanzar, corría el riesgo inminente de naufragar con sus veintiséis tripulantes. En tan crítica situación se mantuvo por unos ocho días, lanzando llamados de auxilio que fueron captados por el vapor *Alfonso*, de la Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety. Avisada la Gobernación Marítima de Magallanes, la autoridad marítima dispuso de inmediato el salvataje a cargo del *Alfonso* por su relativa cercanía a la *Pinnas*. El vapor llegó el 25 de abril a los alrededores de la barca, debiendo aguardar a que se dieran las condiciones apropiadas para acercarse al velero. Esa peligrosa tarea tomó tres días, al cabo de los cuales pudo rescatarse a los angustiados tripulantes.

Por su parte, el *Admiral Karpfanger*, antiguo buque-escuela mercante belga, excelente y bien equipado, llevaba a bordo unos sesenta oficiales y cadetes. El 1 de marzo de 1938 reportó su posición (51° sur y 172° oeste), siempre con rumbo al Cabo; diez días después estableció su última comunicación por radio y seis meses después nada se sabía del velero. El gobierno alemán solicitó al de Chile su colaboración en la búsqueda de la nave perdida y el escampavías *Galvarino* salió a recorrer las aguas del Cabo de Hornos y sus inmediaciones. En la costa de la bahía Windhond, isla Navarino, recogieron dos partes de una puerta con una placa perteneciente al buque perdido, así como otra pieza de madera y un trozo de cable. Una corte naval alemana estimó que el buque había chocado con un témpano flotante en medio de mar gruesa, produciendo averías de tal grado que la nave se volvió ingobernable y se hundió en las proximidades del Cabo de Hornos.



‹ Vista de la barca alemana *Pinnas*, uno de los más de ochocientos barcos naufragados en las tormentosas aguas del Cabo de Hornos (1929).

› Procesamiento de las ballenas en 1908 al costado del *Gobernador Bories*, buque-factoría que utilizaba la Sociedad Ballenera de Magallanes. Otra época.

En 1890 se calculó que por las aguas del Cabo circularon 1122 veleros, mientras que para 1906 la cifra estimada era de 2500. Debido a ese intenso movimiento y a los frecuentes siniestros marítimos que tenían lugar, la South American Missionary Society determinó en 1888 trasladarse desde Ushuaia hasta la isla Bayly, en el archipiélago Wollaston, para servir de puesto de socorro. Otro tanto hizo la Armada de Chile al habitar temporalmente el islote Ildefonso y otros de la vecindad del Cabo de Hornos en 1906 para proporcionar auxilios limitados.

Las aguas del Cabo de Hornos conocieron también los modestos cúteres y goletas de los loberos magallánicos que, desde aun antes de 1890 y hasta 1910, merodeaban por los roqueríos exteriores en busca de las cotizadas pieles del lobo marino de dos pelos. Finalmente, los balleneros puntarenenses operaron en esas aguas desde 1904 hasta 1915 a la caza de cetáceos. La Primera Guerra Mundial (1914-1918) interrumpió bruscamente el tráfico de grandes veleros y el estallido de la Segunda Guerra Mundial en 1939 señaló el término definitivo de esas travesías. Sin embargo, desde hace décadas, crece el número de deportistas náuticos que en pequeñas embarcaciones (yates o goletas, por lo común) intentan el desafío de cruzar el Cabo de Hornos, cuyo embrujo parece que persistirá mientras se yerga desafiante a la vista y las aguas oceánicas que azotan su litoral inviten a los audaces a navegarlas.

Desde 1616, en el Cabo de Hornos se han producido una gran cantidad de víctimas. Los siniestros suman unos ochocientos barcos perdidos con miles de tripulantes; se desconoce el número de víctimas, aunque se estima grande. Estos fallecimientos se entienden como el doloroso tributo a la furia de los elementos del Cabo de Hornos y como recordatorio de que esas aguas son, en materia de navegación, de las más temibles y peligrosas del planeta. Quizá las almas de tantos muertos permanecen en el espacio geográfico que las atrapó, rondando sobre las alas de los albatros que volarán allí hasta la eternidad, en conmovedora expresión de la poeta chilena Sara Vial.

› En 1988, el buque-biblioteca *Logos*, presa de fuertes corrientes, chocó contra unos roqueríos en el canal Beagle con más de cuatro mil libros a bordo.

» Monte Catedral de York en la isla Waterman, así bautizado por James Cook por su supuesto parecido con ese edificio.