

“EL HITO AUSTRAL DEL CONFÍN DE AMÉRICA” El cabo de Hornos. (Siglos XVI – XVII - XVIII) (Primera parte).

*Hernán Ferrer Fougá **

“Vencer sin peligro es triunfar sin gloria”.
Lucio A. Séneca 4 AC - 65

El descubrimiento del cabo de Hornos.

Si bien las duplas Colón (1492)-Magallanes (1520) por España, y Vasco de Gama (1498)-Alburquerque (1513) por Portugal, le otorgarían al mundo su vinculación planetaria, abriendo definitivamente el orbe, unos navegando hacia el occidente y otros hacia el oriente, al ejercicio omnidireccional del comercio y la navegación, restaría aún por descubrir el acceso oceánico al sur del confín de América, el cual se consideraba unido a la Tierra del Fuego y por lo tanto obstruido el paso para efectos de las comunicaciones marítimas. No obstante, durante el siglo XVI, algunos navegantes habían descubierto casualmente el término geográfico de América. El primero de ellos se dice que habría sido Francisco de Hoces (1525), quien al acceder a la boca Oriental del estrecho de Magallanes derivó hacia el sureste, hasta no haber avistado tierra, sin embargo según estudios modernos no habría sobrepasado la latitud de la isla de los Estados.¹

Más importante para los efectos de la navegación, fue el hallazgo que hizo Drake (1578), al poder observar, casualmente que, en su extremo austral el continente americano se encontraba sólo rodeado por la alta mar.

En efecto, el 7 de septiembre de 1578, al ingresar al océano Pacífico, luego de cruzar el estrecho de Magallanes, a bordo de su nave insignia “Golden Hind”, abatió hacia la latitud de los 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*, descubriría también el término geográfico de la masa continental americana, sin que existiera unido a ella un segundo continente.³

Con todo, tendrían que transcurrir otras tres décadas para que, el referido paso interoceánico austral fuera descubierto como tal, en toda su expresión bioceánica.

El mérito correspondería a Holanda y en particular a su naciente “Compañía Austral”, perteneciente a la familia Le Maire, siendo su móvil encontrar, por razones comerciales, una nueva ruta que los llevaría a las Molucas, al margen del monopolio que ejercía la VOC., a través del estrecho de Magallanes, para estos mismos efectos.

Fue así como, el bitácora del *Endrach* (Concordia), el 25 de enero de 1616, perteneciente a la expedición de Shouten y Le Maire testimonió lo que sigue:

“En la mañana estábamos cerca de la tierra del oriente, era muy alta e irregular. Le dimos el nombre de “Statenland”, pero a la tierra al oeste la llamamos “Mauritius de Nassau”. Sin dudas, era el gran Mar del Sur, lo que nos puso muy contentos, porque habíamos encontrado un camino que hasta ese momento era desconocido para la gente, lo que pudimos comprobar después era verdadero”.

El día 29 siguiente, escribía Jacob Le Maire en el bitácora de su nave:

“Después de mediodía, vimos tierra norte, noroeste, muy alta y blanca de nieve y vimos dos cerros altos hacia el oeste. Especulamos que ahí terminaba la tierra alta, porque podíamos ver el final con buen tiempo, a lo que el presidente, en honor a la ciudad de Hoorn llamó “Kaap Hoorn”, se encontraba a la altura de 57 grados y 48 minutos”.⁴

En la citada ocasión, tanto Le Maire como su piloto Willem Cornelis Schouten dejaron establecido en una declaración que, “a través de un nuevo pasaje, que nos llevó desde el Mar Grande (Atlántico), al Mar del Sur (Pacífico). Específicamente al sur y sobre el estrecho de Magallanes y las islas vecinas y hasta la latitud de 58 grados y 58 minutos. Donde los abajo firmantes declaran, y aseguran haber encontrado un muy espacioso y amplio mar, al sur de las tierras e isla de América, etc. Testificando también con la verdad que no sabemos, o nunca hemos sabido, que algún pueblo de Europa haya navegado o pasado a través de este pasaje”, etc. (Le Maire, 12 de enero de 1616, hay otras 7 firmas).⁵

Holanda inicia el uso interoceánico de la ruta.

De este modo, a continuación otros navegantes holandeses seguirían la estela dejada por Le Maire y Shouten, cruzando las aguas de la nueva ruta oceánica del cabo de Hornos, en particular Jacques L’Hermite y Huygen Schapenhamm (1623-1626), al mando de una escuadra compuesta por 11 buques.⁶ Luego de zarpar de Goree, en Holanda, se encontraba dicha Flota frente al cabo de Hornos, el 6 de febrero de 1624, habiendo recalado en la actual bahía Nassau, donde efectuaron un levantamiento hidrográfico, incluida unas radas que nominaron como Orange y Windhond, muy conocidas por todos los que hemos tenido por años una larga permanencia de navegación austral y así constatar en los topónimos vigentes de la bahía Nassau y de los archipiélagos de las Wollaston y Hermite, lo único que quedó de la presencia de esta histórica Flota, inmortalizada a pesar de ello en la piedra granítica del extremo austral de América.

Otra de las escuadras holandesas de categoría, que dobló años después el cabo de Hornos, fue la de Hendrick Brouwer y Elías Herckmans (1642-1643), destinada a la conquista del sur de Chile y en particular de Valdivia y Chiloé, donde fondeó el 9 de mayo de 1643, para regresar a Pernambuco el 28 de octubre siguiente, al comprender el fracaso de su campaña.⁷

Luego de haber sido evocadas estas importantes flotas holandesas, que comenzaron a hacer uso de esta nueva vía, es del caso hacer presente que, España vio con ello amenazada su presencia en todo el Pacífico Sudoriental y en particular en Chile, el que representaba el antinatural de su Virreinato del Perú, para estos efectos, lo que motivaría como reacción inmediata la fortificación de Valdivia y más tarde la del archipiélagos de Juan Fernández.

Significado del descubrimiento.

A su vez, bajo una consideración estratégica el empleo de esta nueva vía facilitaba el acceso al océano Pacífico en comparación con el uso del estrecho de Magallanes, cuya aleatoria travesía, según los vientos reinantes, incluía el riesgo de naufragio al vararse las naves en sus roqueríos y en circunstancias que la ruta del cabo de Hornos era despejada y abierta, aunque en cambio sujeta a los más severos temporales y a la presencia de vientos contrarios, que obligaban a efectuar sucesivas bordadas y desplazamientos de retorno.

Por último, volviendo al momento histórico, en el cual la dupla Le Maire-Schouten descubrió este nuevo paso interoceánico, este acontecimiento produjo en Europa y en particular en España, un revuelo, dado que en aquel entonces el océano Pacífico era considerado un lago español, hasta alcanzar la longitud de las Filipinas, como reminiscencia del “Tratado de Tordesillas”, en cuanto a su antípoda geográfica, condición que el citado Imperio pretendía hacer prevalecer.

Lo anterior, explica entonces, por qué Madrid, tan pronto se enteró de este descubrimiento, despachó una expedición que siguiera las aguas de la anterior y que pronto quedó organizada al mando de los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal de Pontevedra, los cuales fondearon en bahía Posesión en enero de 1619 y luego de descubrir la actual bahía de Buen Suceso, recalaron frente al cabo de Hornos,

el 12 de febrero de 1619, tres años después que los holandeses, al cual bautizaron bajo el topónimo de cabo de San Ildefonso y más hacia occidente descubrieron un archipiélago que denominaron Diego Ramírez, en homenaje a su piloto. El día 25 siguiente divisaban el cabo Deseado en el acceso a la boca Occidental del estrecho de Magallanes, para luego ingresar en éste y ser los primeros navegantes en circunnavegar la Tierra del Fuego, para luego regresar a España el 9 de julio de aquel año.⁸

Otros navegantes y corsarios se incorporan a su uso.

Por último, durante el siglo XVII, hubo algunos otros navegantes europeos que también cruzaron el cabo de Hornos, entre ellos cabe citar en primer término, en este incipiente período, a: Anthony de la Roché, un armador inglés de origen hugonote francés, quien adquirió en Hamburgo una nave de 350 toneladas para cubrir un viaje comercial al Virreinato del Perú, luego de ser autorizado por las “autoridades españolas”.⁹

Esta barca arribó a las islas Canarias en mayo de 1674 y meses después, al comienzo de octubre, a El Callao, luego de una exitosa y expedita travesía por el paso Le Maire y el cabo de Hornos.

En abril del año siguiente, regresaron a Europa, pero mientras doblaban el cabo de Hornos una fuerte tormenta les impidió arrumbar hacia la isla de los Estados, e impulsado la Roché sin poder gobernar, abatió en dirección ENE., para avistar ulteriormente una montañosa isla nevada entre las latitudes 54° y 55° y en la longitud 38° W, siendo su descubridor, salvo que efectivamente hubiese sido encontrada antes por Américo de Vespucci en 1501.

Desde aquel entonces, a partir de 1676, la cartografía mundial incluyó la existencia de la referida isla, bajo el topónimo de “Isle Selon M. La Roché”, la que el navío “León” denominó “San Pedro”, al divisarla el año 1756 y más tarde en 1774 James Cook, la bautizó bajo el topónimo de “Georgia”.

- Abraham Cowley, en su navegación alrededor del mundo, 1683-1685 y en particular durante su travesía por el cabo de Hornos, fue abatido por una tormenta hasta la latitud de los 60° 30' Sur, donde debieron enfrentar muy bajas temperaturas.¹⁰

- Edward Davis. Al mando del *Bachelor Delights*, ex *Tigre*, una antigua urca holandesa que había navegado las aguas de Asia, luego de doblar el cabo de Hornos, en febrero de 1684, arribó al archipiélago de Juan Fernández, desde donde inició ataques al tráfico marítimo y a puertos españoles, conjuntamente con otros piratas.

Davis desembarcó en Coquimbo, siendo rechazado, aunque también es conocido en Chile por ser el verdadero descubridor de la isla de Pascua el año 1687, aunque no desembarcó.¹¹

Edward Davis volvió a su regreso a cruzar el cabo de Hornos, para fondear en junio de 1688 en Chesapeake, EE.UU.

- Bartolomé Sharp. (1680-1681), luego de atacar al tráfico marítimo y puertos españoles en el Pacífico Sudeste, regresó al Caribe vía cabo de Hornos, en febrero de 1682, alcanzando la latitud de 58° Sur, al mando de la “Trinidad”, nave que había sido capturada a sus adversarios.

Es recordado en Chile por haber asaltado e incendiado La Serena y Coquimbo, aunque fue rechazado en Arica, donde perdió 45 piratas.

Otros corsarios, filibusteros y piratas ingleses que cruzaron el cabo de Hornos, en aquella época y que alcanzaron altas latitudes, corresponden a los dos siguientes:

- John Davis navío *Desire*, 1593 alcanzó los 62° Sur.

- Ambrose Cowley en 1688 los 62° 41' Sur.

- Enrique Brouwer. Este almirante holandés al mando de la incursión ya relatada, no debe ser olvidado, toda vez que, su nave insignia el *Amsterdam* en 1643, alcanzó los 61° 59' Sur.

- Almirante Gabriel de Castilla, luego de encontrarse en patrulla en la costa de Chile, hasta la boca Occidental del estrecho de Magallanes, las fuertes tormentas lo abatieron hacia el austro, hasta avistar

en marzo del año 1603 las islas Shetlands, hecho testimoniado por uno de sus tripulantes oriundo de Holanda, el contramaestre Lauren Claess, quien testificó en 1607 ante el Municipio de La Haya lo que sigue:

“He navegado bajo el almirante don Gabriel de Castilla con tres barcos a lo largo de la costa de Chile hacia Valparaíso y desde ahí hacia el Estrecho en el año 1603, i estuve en marzo en la latitud de los 64° y allí tuvimos mucha nieve. En el siguiente mes de abril regresamos de nuevo a las costas de Chile”.¹²

De lo anterior, se puede concluir que el mencionado navegante logró cruzar el meridiano del cabo de Hornos antes que los holandeses, toda vez que las Shetlands se ubican al oriente de la citada longitud, aunque obviamente lo hizo sin avistarlo, al sur de éste, en una latitud indeterminada y sin seguir la ruta interoceánica, no obstante tiene nada menos que el mérito de haber descubierto la Antártica.

Se abre la ruta comercial vía cabo de Hornos entre Francia, El Reyno de Chile y el Virreinato del Perú, a cargo de naves francesas del registro portuario de Saint Maló.

Desde el término del siglo anterior (XVII), los armadores de Saint Maló, en primer término y a su vez los de Marsella, se habían propuesto quebrar el monopolio que ejercía la corona española sobre el comercio-navegación en el Pacífico Sudeste.

Fue de esta forma y desde sus inicios, como dichos navegantes se establecieron a su vez en las islas Malvinas, las que se convirtieron luego en un lugar de apoyo a este tráfico vía cabo de Hornos.

La primera de estas expediciones, había sido organizada por el señor de Gennes en 1695, pero regresó a Francia al desistir de su intento de cruzar el estrecho de Magallanes, con su numerosa Escuadra, luego de encontrar condiciones inconvenientes.

Una segunda expedición, al mando del señor de Beauchesne (1698-1701), después de ingresar a aguas del Pacífico, vía estrecho de Magallanes, lograron arribar a puerto, tanto del Reino de Chile como del Virreinato del Perú, donde ejercieron el contrabando comercial exitosamente, para luego regresar a la Rochela vía cabo de Hornos, experiencia que inició los viajes franceses a Chile por esta última ruta, habiéndose comenzado con ello las operaciones de alijo el 21 de enero de 1700.

A partir de entonces, y tal cual se detallará, numerosos buques franceses establecieron definitivamente la vía cabo de Hornos para recalar luego en Concepción, Valparaíso, Arica, Paita, Callao, Guayaquil y retornar a Francia con un alto rédito económico, a cambio de la venta de sus mercaderías, todas ellas canceladas en piezas y barras de plata.

Sin embargo y al margen de sus exageraciones, este comercio vendría a suplir a aquél vía Portobello - Panamá - Callao - Valparaíso, toda vez que el tráfico por el Caribe se encontraba casi interrumpido, debido al conflicto bélico existente con Gran Bretaña.

Dado estos hechos y las facilidades otorgadas por el intercambio vía cabo de Hornos, esta ruta comenzó a imponerse y así permaneció bajo manos francesas hasta mediados del siglo XVIII.

A continuación y para una mejor percepción, se citan las siguientes presencias históricas, debido a que todas ellas debieron luchar contra las tormentas del cabo de Hornos, en aquella lejana época.

- 1703 navío la *Aurora* al mando del capitán Rogadier abre esta línea comercial como tal y trae a Chile un cargamento de lencería, paños, objetos de lujo y muebles los que pudo colocar en el mercado con total expedición.

- 1703-1704 El *Saint Jacques*, el *Saint Louis* y el *Maurepas* fondean en Concepción con el mismo propósito.¹³

- 1704. El día 15 de mayo de aquel año, fondean en la bahía de Concepción otros dos buques franceses, correspondientes a aquellos que habían tomado posesión de las islas Malouinas, “in situ”, en nombre del Rey de Francia.

- 1707. El *Saint Pierre*, el *Assomption* y el *Saint Antoine* fondean en Concepción, éste último procedente de China.
- 1707. Fondea el *Saint Jean Baptiste*, dos meses después, al mando del capitán Doublet y procedente de Marsella, dando origen a la familia Doublet en Chile.
- 1713. Arriban en Valparaíso procedentes de Saint Maló, los siguientes navíos:
Solide, de 50 cañones, al mando del capitán Ragueine de la Marine Royal.
Le Clerc, al mando del capitán Boisleret.
Assomption, al mando del capitán C'Hamploret Le Brin.
Saint Joseph y la urca *Marie*, al mando del capitán Bauchone Battas.
- 1713. Recala a Valparaíso, procedente de Marsella, el navío *Marianne*.
- 1713. Arriba a Concepción la fragata *Concorde*, enviada desde Brasil por el Almirante Duguay Trouin.
- 1714. Fondean en Valparaíso el *Saint Clement* de 50 cañones, el *Poisson Volant*, el *Phelipeaux*, el *Aurora*, el *Martial*, navío de 50 cañones y el *Chancelier*, acompañado de la urca *Bien Aimmé*, más el *Assomption* de regreso de El Callao y el *Marguerite* procedente de Pisco.
- 1714. Párrafo aparte merece el fondeo en Valparaíso de la tartana *Santa Bárbara*, al mando del capitán Marchant, por haber estado cumpliendo trabajos hidrográficos en los canales magallánicos y al sur de Tierra del Fuego, en su conexión oceánica.

Al respecto, el mencionado capitán descubrió el actual canal Bárbara, al cual bautizó con el nombre de su buque y verificó que unía el océano con el estrecho de Magallanes, al igual que un canal paralelo, al cual denominó “Jarouzel”, al parecer, correspondiente a la actual ruta fueguina en demanda del canal Beagle y con accesos oceánicos.

- 1715. Fondea en Valparaíso el barco francés *Berger*, con la noticia de las condiciones abiertas en que se realizaría este tráfico, con motivo de la Paz de Utrecht.

Así las cosas, este comercio continuaría por igual hasta mediados de siglo y al respecto cabe citar como demostración a los siguientes navíos “Cap.- Hornier”.

- 1725. *Providence* con destino a Perú, es avistado por el puesto de vigías de los altos de Iquique.
- 1739. Fondean en Concepción el *Águila* y el *María*, al mando del célebre explorador francés Lozier Bouvet.
- 1743. Arriban en Valparaíso el *Erasme*, el *Lys* y el *Nuestra Señora de la Delibranza*.
- 1744. Recalan en Concepción el *Marquis d'Antin*, el *Héctor* y el *Enrique*.
- 1745-46. El *Condé*, navío que reafirma el comercio lícito francés desde Cádiz, fondea en Concepción, para regresar a Saint Maló, luego de dos viajes.¹⁴

En cuanto a lo expresado, el conde de Superunda, presidente del Reyno de Chile, entre 1733-1745 y virrey del Perú, desde 1745 a 1757, se convirtió en un apasionado defensor de la ruta del cabo de Hornos, asegurando en un oficio dirigido a SMC. que, cuatro “navíos de registro”, producían en beneficio de las cajas reales más que toda una Flota comisionada al Caribe por la “Casa de la Contratación”. Sin embargo, aún persistía la presión de los monopolistas navieros de la época, para imponer las disposiciones periódicas de las ferias de Portobello y en circunstancias que ya, el tráfico marítimo vía cabo de Hornos, había logrado reducir en un 60% el valor de los fletes, con el consiguiente beneficio económico y social, tanto para Chile como para el virreinato limeño. Bajo un concepto naviero, había triunfado lo evidente, nada menos que eso representaba en ese momento histórico el hito más austral de América.

Corsarios y piratas ingleses acceden al Pacífico suroriental, vía cabo de Hornos durante la “Guerra de Sucesión del Trono de España”.

Desde los primeros años del siglo XVIII, hasta después de la Paz de Utrecht, cinco famosos corsarios ingleses accedieron al mar del Sur para atacar el tráfico marítimo y los establecimientos de tierra, teniendo como base de operaciones las islas de Juan Fernández, entre ellos los siguientes, incluido el nombre de su buque:

1704 William Dampier, *Cinq Ports*.

1704 George Stradling, *Saint George*.

1709 Woodes Rogers, *Duke y la Duchess*.

1719 Clipperton, *Success*.

1720 Shelvocke, *Speedwell*. Este último regresó a Gran Bretaña vía cabo de Buena Esperanza.

La Ruta del cabo de Hornos, ante el Conflicto Anglo-Español del 17 de octubre de 1739.

El 6 de marzo de 1741, Lord Anson accedió en formación al paso Le Maire con su escuadra, compuesta de un navío, tres fragatas, dos corbetas y dos transportes, con un total de 1470 tripulantes y 234 cañones.

Su adversario, el general Pizarro, ese mismo día 6 doblaba el cabo de Hornos, con una fuerza naval equivalente, no obstante, luego de una semana una fuerte tormenta diezmó, en pleno paso Drake, a ambas escuadras, no pudiendo acceder al océano Pacífico ningún buque español, al naufragar parte de sus unidades, más otras que debieron regresar a Montevideo.¹⁵

Contrariamente, Lord Anson logró fondear en Juan Fernández, aunque con serias averías y con la pérdida anterior de la “Wager” en el golfo de Penas.

Los navíos de registro españoles vía cabo de Hornos.

Según afirma don Benjamín Vicuña Mackenna, en su “Historia de Valparaíso”, el primer navío español que obtuvo autorización para efectuar comercio individual, bajo la fórmula de “navío de registro”, vía cabo de Hornos, fue el *San Juan Bautista*, el cual fondeó en El Callao el 27 de mayo de 1750 procedente de Cádiz.

Siguió al anterior, el *Victorioso*, el cual ancló en Valparaíso el 21 de julio de 1751.¹⁶

Otros buques hispanos que pasaron por el paso Le Maire al Mar del sur, con registros y que no regresaron a la Metrópoli, a fin de atender la línea Valparaíso – Callao – Valparaíso, fueron la *Begoña*, la *Sacra Familia*, el *Milagro*,¹⁷ la *Perla*, la *Dolores*, la *Pilar*, la *Rosario*, la *Carmen* y el *Limeño*.

En relación a la línea Cádiz – Concepción – Valparaíso – Callao - Guayaquil, en ambos sentidos, cabe consignar en aquel entonces al *África*, la *Esperanza*, la *Nuestra Señora del Pilar*, el *Toscano*, la *Famosa*, la *Ventura*, el *Águila*, el *Matamoros* y el *Peruano*, el cual transportó a España en 1767 más de un centenar de jesuitas, luego de que se dispusiera su expulsión.

Otras de las naves que atendían este tráfico, pero en carácter exclusivo, eran el *Diamante*, el *Príncipe Carlos* y ocasionalmente el *León*, habiendo transportado éste último de regreso a Cádiz, en abril de 1756, un cargamento de 4 millones de pesos en oro y plata.¹⁸

Fue así, como esta vía permitió la remisión de fuertes caudales, enviados por el Reyno de Chile, habiéndose empleado en particular, en el año 1772, buques de guerra de SMC., tales como el “Septentrion”, el “San Lorenzo”, “Astuto”, “Liebre” y “Santa Rosalía”, los cuales navegaron en conserva desde y hacia España, con caudales de regreso que superaron los 9 millones de pesos, al margen de otras mercaderías.

Cabe evocar a su vez, el naufragio de la *Purísima Concepción* el año 1765, en navegación de Cádiz a Valparaíso, la cual, el 9 de enero de aquel año, embarrancó en un archipiélago con acceso oceánico al oeste de la isla de San Ildefonso, en un puerto habitado por aborígenes, que denominaron “Consolación” y que ubicaron en la latitud de 54° 41’ Sur, habiéndose instalado un campamento en tierra.

Con sus restos, construyeron una goleta, a cuyo bordo zarparon el 1 de abril siguiente, para arribar a Buenos Aires el 25 del mismo mes. La ubicación exacta de este lugar sería de interés histórico.

En general, este tráfico, desde su inicio hasta aquella fecha, había alcanzado a un total de 56 viajes de “navíos de registro”, controlados y procedentes de Cádiz, totalizando una frecuencia anual de 3,7 naves.

Por otra parte, cabe recordar el cruce del cabo de Hornos de ida y regreso sin novedad de la escuadra del brigadier Ara, en 1768, al mando del *Septentrión* el *Astuto* y el *Príncipe San Lorenzo*, (alias *Rosalía*), los que permanecieron de estación en El Callao hasta 1772.¹⁹

En lo científico, el cabo de Hornos presenció el memorable arribo del capitán James Cook, al mando de la *Resolution*, el 30 de diciembre de 1774, luego de haber bordeado toda la costa archipelágica, entre el extremo sur de la boca occidental del estrecho de Magallanes hasta el seno Navidad, en el cual efectuó un trabajo hidrográfico, más el cálculo de coordenadas geodésicas y por extensión las del meridiano del cabo de Hornos, una vez que lo cruzara.

Algo más tarde, el otro buque de la expedición, el *Adventure*, que procedía igualmente de Nueva Zelandia, de regreso a Plymouth, al mando de Fourneaux, cruzó el paso Drake pasando a 25 millas al norte de las islas Shetlands, las cuales no avistó.

A su vez, en enero de 1786, la Perouse, al mando del “Astrolabe” y del “Boiselle”, dobló sin novedad el cabo de Hornos de este a oeste. Igualmente la expedición de Malaspina, también le cruzó sin novedad, con sus corbetas la *Descubierta* y la *Atrevida*, el 8 de enero de 1790, luego de haber navegado el paso Le Maire dos días antes.

En su regreso a España, nuevamente Malaspina lo dobló, en enero de 1794, al igual como lo haría también el capitán Vancouver, a fines de mayo de 1796, sin contratiempos.

Por último, cabe citar, a fines del siglo XVIII, cruzando el cabo de Hornos, a la escuadra del brigadier Alava, en el otoño de 1796, en viaje de El Ferrol a las Filipinas, con escalas en Valparaíso y El Callao, siendo la fuerza naval más importante que España hubiese despachado al Pacífico.²⁰

Descripción del cabo de Hornos a la luz de los Derroteros de Frezier, Anson, Cook, La Perouse, Malaspina y Vancouver, recopilados por el Almirantazgo británico (1799).

Constituye el extremo meridional del grupo de las islas Hermite y se encuentra ubicado en la latitud de los 55° 58'30" Sur y en la longitud de los 67° 21'30" Oeste y puede ser reconocido por tratarse de un cerro alto. En su costado N.O. existen dos rocas puntudas en forma de pan de azúcar, junto a otros enjambres de enrocados. El capitán Basil Hall, en su navegación hacia el océano Pacífico, rodeando el cabo de Hornos pasó a 12 millas de éste y lo pudo observar desde diferentes demarcaciones y a este respecto declaró:

“Posee una apariencia majestuosa, tratándose de un alto y acantilado cerro negro que sobresale entre las alturas vecinas, pero sin vegetación, compartiendo solitariamente su grandeza con su cercanía al mar”.

Más adelante, describe la isla Deceit para referirse a la bahía Nassau, haciendo ver que, ésta última es capaz de albergar toda una flota, tratándose de un surgidero protegido de las tormentas australes y por ello muy segura, aparte de su facilidad de acceso.

El capitán Cook agregó que, si bien el cabo de Hornos era un cerro de piedra sus laderas y valles se encontraban cubiertos por una turba verde y árboles de turba.

Por último, es del caso hacer notar un antecedente del todo ignorado en Chile, con referencia al hecho que, en la isla Hornos existió un cráter en erupción, registrado invariablemente por numerosos capitanes de buques, a partir del año 1722, por parte de su primer anunciador el “capitaine de vaisseau de la Marine Royal Francais Clement”, hasta 1820, oportunidad en que aún continuaba con sus últimas

erupciones en plena acción, arrojando ríos de lava y fuego, los que desaparecían al caer al mar, para volver a aparecer los siguientes, espectáculo que era especialmente atractivo durante la noche.

Palabras finales.

La vía del cabo de Hornos, descubierta por Le Maire hijo, e intuida por Le Maire padre, en 1616, con el propósito de encontrar una nueva ruta marítima para comerciar con las Molucas, vendría, a partir del siglo XVIII, gracias a la “Marine Royal Francais”, y a su Marina Mercante, en particular la perteneciente a los armadores de Saint Maló, en reemplazar, no sólo al estrecho de Magallanes, como paso oceánico alternativo, sino que además dejó obsoleta la vía transístmica de Panamá.

Lo anterior, se logró a su vez, al establecer como medio de transporte a los “navíos de registro”, bajo itinerarios individuales, en lugar de los aleatorios, costosos e intermitentes desplazamientos de las antiguas “Flotas de Indias”, que se armaban bajo el alero de la “Casa de la Contratación”, con destino a Portobello, como establecimiento distribuidor, aparte que éstas no se prestaban para surcar las tormentosas aguas australes.

En definitiva, es del caso poder sintetizar este concepto, al examinar la variación de los costos de los fletes marítimos entre Cádiz y Valparaíso, en aquel siglo, para darnos cuenta de su significado, sobre la base, como indicador, del valor del transporte de una tonelada:

- 1718, 225 pesos.
- 1765, 85 pesos.
- 1789, 28 pesos.

De este modo, la evolución del tráfico marítimo, con su aporte, fue el que vino en producir el inicio del despegue económico del Reyno de Chile y más tarde de su incipiente República, ya que, al romper nuestro aislamiento geográfico, bajo la fórmula comercio-navegación, a partir del siglo XVIII, sentó las bases de nuestro auge. La imponente mole granítica del cabo de Hornos, fue entonces el hito que señaló el camino de agua hacia la prosperidad, hasta que, nuevos conceptos e innovaciones marítimas lo suplantarían, en las centurias siguientes, debido a su propia dinámica tecnológica y de ello en definitiva su proyección comercial.

* * *

* Capitán de Navío, Oficial de Estado Mayor, Magno Colaborador desde 1991.

1. López Urrutia, Carlos ¿“Quién Descubrió el Cabo de Hornos”? Revista de Marina N° 796, (mayo – junio 1990). Este completo análisis concluye en la imposibilidad que el “San Lesmes” haya descubierto el cabo de Hornos, conjugando factores de tiempo y espacio conocidos.

2. Drake habría descubierto también una isla que bautizó como “Elizabethiades”, cuyo único vestigio sería el banco “Pactolus”, ubicado en la 56° 30’ Sur y 74° 45’ W, bajo 125 metros de agua y rodeado de profundidades abisales.
3. Pertenece a la flotilla de Pedro Sarmiento de Gamboa, en navegación de El Callao a España, habiendo zarpado el 11 de octubre de 1579 y a fines de enero siguiente al no poder ingresar a la boca Occidental del estrecho de Magallanes derivó hasta los 56° Sur, comprobando que el continente se torcía hacia el Este, para luego regresar a su puerto de origen.
4. “Presencia de Navegantes Holandeses en Chile” (1599-1643). pp. 62-66 Publicación “Dibam”. Edición Amercande, Santiago 1999.
5. *Ibidem* 4 p. 67. El cuarto navegante holandés que dobló el cabo de Hornos fue Jacobo Roggenwein, en enero de 1722 con tres naves.
6. Esta escuadra denominada como la “Flota de Nasoria” tenía como misión capturar las posesiones españolas del Pacífico sur oriental. Sus navíos de mayor tonelaje correspondían a *Amsterdam, Delf, Orange, De Arend, Hollandia, Mauritius* y de *Eendracht*.
7. Esta flota pertenecía a la WIC. (Compañía de las Indias Occidentales), en la cual formaban el *Amsterdam*, el *Vlissinger*, la *Eendracht*, la *Orangeboom* y la *Dolphijn*, en circunstancias que, el propio Mauricio de Nassau había planificado la conquista y colonización holandesa de Chile.
8. A continuación la “Casa de la Contratación”, a través de su órgano hidrográfico, divulgó una serie de cartas de navegación, en circunstancias que normalmente estas informaciones eran reservadas. Los holandeses, habían procedido a su vez del mismo modo, lo que no justificaba su confidencialidad.
9. Esta empresa la estableció inicialmente en Cádiz, luego de asociarse con otros armadores que habían realizado anteriormente un primer viaje comercial a Perú. Lo curioso era que se trataba de un “Sindicato de Armadores Ingleses y Holandeses”. Ref.: “Descripción Geographica y Derrotero de la Región Austral Magallánica” por el Capitán de Navío Francisco de Seixas y Lovera, Madrid, 1690.
10. En la ocasión se le distribuyó a la tripulación diariamente tres “quarts” de coñac, cantidad que a pesar de ello no los embriagaba y les permitía mantener la temperatura corporal.
11. A partir de esa fecha la cartografía europea consignó la presencia de la citada isla bajo el topónimo de “Tierra de Davis” (Davi’s Land), aunque en España le cambiaron en sus cartas por “Tierra de David”.
12. El escritor estadounidense Edwin Swift Balch descubrió este antecedente, en el archivo de la “Municipalidad de La Haya”, en los primeros decenios del siglo XX.
13. En este último buque llegó a Chile el primer “clave” destinado al presidente del Reyno, don Francisco Ibáñez de Peralta, el cual causó un gran revuelo musical, toda vez que, hasta esa fecha sólo se conocían las guitarras y las arpas. El “clave” era un clavicordio, correspondiente entonces a un piano antiguo y por lo tanto menos perfeccionado.
14. Hasta la Paz de Aquisgrán en 1748, el número de buques franceses que habían arribado, en el último lustro, a El Callao, totalizaban 18 “navíos de registro”, de los cuales ninguno tuvo dificultades extremas para doblar el cabo de Hornos en ambas direcciones, a pesar que en el mismo período, tanto las escuadras de Lord Anson, como la del general español Pizarro, fueron diezmadas con serias pérdidas en su travesía, a través de la citada ruta.
15. El *Hermione*, uno de ellos, navío de 54 cañones y 500 tripulantes, a partir del 28 de febrero (1741), se separó de la formación para maniobrar independientemente ante el violento temporal que se iniciaba, siendo la última vez que se le tuvo a la vista.
16. En 1754 arribó además a Concepción la fragata de SMC. *Hermosa*, transportando un importante cargamento de armas y municiones.

17. Este buque después de la emancipación fue rebautizado como *Monteagudo* y participó en las guerras de la Independencia y de la Confederación.
18. Los capitanes españoles que navegaban normal y periódicamente entre Cádiz y Valparaíso vía cabo de Hornos eran 8, entre ellos: 2 catalanes, 3 vascos, 2 andaluces y 1 canario, según recuentos de Benjamín Vicuña M.
19. Esta escuadra debió enfrentar un motín en El Callao, habiendo sido ejecutados 9 tripulantes, cuyas cabezas fueron colgadas en las vergas del trinquete de sus barcos, el 17 de enero de 1772.
20. Estaba compuesta por el navío *Santo Toribio el Montañés*, las fragatas *Fama*, *Lucía* y *Pilar* y la urca *Aurora*.