

## Norteamérica y la ruta del Cabo de Hornos

**Síntesis del artículo del mismo nombre, escrito por el Capitán Sr. Harold D. Huycke,  
Secretario y Tesorero de la Sección Norteamérica de la A.I.C.H.**

**Preparado por el C.A. Roberto Benavente, Presidente de la Sección Chile de la A.I.C.H.**

**Traducido al inglés por Thomas E. III WAGGAMAN, miembro Extraordinario de la Sección Chile de la A.I.C.H.**



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

El descubrimiento de oro en California en 1848 provocó una estampida del incipiente tráfico desde los puertos de Nueva Inglaterra hacia California. Según el Dr. John Lyman, eminente historiador marítimo estadounidense, sólo en 1849, 777 buques

zarparon desde el Atlántico Norte hacia San Francisco por la ruta del Cabo de Hornos. En efecto, el desplazamiento desde los estados del Este hacia los del Oeste fue una de las mayores migraciones en la historia del mundo moderno.

El Dr. Lyman ha estimado, además, en unos 10.000 los buques que zarparon hacia San Francisco por la ruta Cabo de Hornos durante el período 1850 – 1920, contribuyendo al crecimiento de la población y al desarrollo económico de la costa occidental norteamericana. Alaska – y en general el noroeste americano – fueron testigos del desarrollo de la industria del salmón y de la producción de granos, transformándose en una importante fuente de materias primas y alimentos para los centros poblados europeos y norteamericanos del Atlántico. Por otra parte, en los años posteriores a la Guerra de Secesión (1861 – 1865), en América nororiental y las provincias marítimas de Canadá, la construcción naval se transformó en una industria mayor que produjo buques de alta mar con aparejo en cruz que navegaron por todo el mundo, doblando en ambos sentidos el Cabo de Hornos.

Los buques de construcción canadiense que se veían a menudo en las aguas del Cabo de Hornos – eran empleados principalmente en el tráfico de granos y de madera. Los armadores de Nueva Escocia, Nueva Brunswick y Quebec complementaron sus flotas de madera con naves de hierro y acero provenientes de astilleros británicos, continuando con la tradición velera hasta la Primera Guerra Mundial, cuando la mayoría de los buques se vendió a países extranjeros. Muchos experimentados capitanes, contramaestres y marineros canadienses fueron a los veleros estadounidenses que aún navegaban. Merecen destacarse los capitanes Richard Quick, John Collins Amberman, Adelbert F. McKay y Dan McDonald.

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

El último viaje de un velero estadounidense de aparejo cruzado fue hecho por la barca de acero de cuatro palos EDWARD SEWALL que zarpó de Filadelfia, cargada con carbón, con destino a Seattle, la que demoró dos meses en cruzar el Cabo de Hornos entre latitudes 50° y 50°, luchando contra condiciones meteorológicas adversas.

El ahorro de tiempo y distancia al usar el Canal de Panamá era obvio. Sin embargo, en 1917 la barca francesa CHAMPIGNY, de cuatro palos, cruzó el Cabo de Hornos hacia el oeste con un cargamento de carbón galés, siendo el último velero que usó esta ruta para llevar carbón a San Francisco.



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



La Segunda Guerra Mundial "resucitó" cuatro veleros estadounidenses y dos canadienses, los que se ocuparon en llevar madera a Sudáfrica. El viejo schooner de cuatro palos VIGILANT fue rebautizado CITY OF ALBERNI en 1940, haciendo dos viajes de Canadá a Australia con madera. Posteriormente intentó transportar un nuevo cargamento de madera para Sudáfrica, pero los tormentosos mares del Cabo de Hornos lo obligaron a dirigirse a Valparaíso para ser sometido a reparaciones urgentes. El buque y la madera fueron vendidos y la tripulación regresó a su país desde

Valparaíso en 1943. El CITY OF ALBERNI siguió navegando con bandera chilena con el nombre de CONDOR. Su historia la relataremos en otra oportunidad.

Estos últimos buques marcaron el final de la tradición del Cabo de Hornos en Norteamérica. Hay, no obstante, seis grandes veleros de casco de fierro o acero que se han conservado en Estados Unidos como buques - museos. En Honolulu está FALLS OF CLYDE; en San Francisco el BALCLUTHA; en San Diego la barca STAR OF INDIA; en Galveston la barca "ELISSA" y en Nueva York el PEKING y el WAVERTREE. Todas estas naves cruzaron el Cabo de Hornos y están destinadas a conservar la historia de la era velera, larga y brillante, antes que el Canal de Panamá y las máquinas a vapor las hicieran superfluas.

En la década 1920 - 1930 un grupo de viejos marinos, mayoritariamente británicos, fundó el club CUTTY SARK en Winnipeg, Manitoba, Canadá. En 1932, otro grupo de marinos canadienses de la Columbia Británica fundó el club THERMOPYLAE. Ambos clubes tenían el propósito de proteger la historia de la navegación a vela británica y canadiense, rindiendo honor al comercio del té realizado por las antiguas naves que dieron el origen al nombre de estas asociaciones.

El velero THERMOPYLAE se hundió en 1907 y el CUTTY SARK fue adquirido por un armador portugués que lo nominó "FERREIRA". Posteriormente fue adquirido por un británico que, después de 25 años, lo dejó en su condición original de nave de aparejo completo, típico ejemplo de los últimos China Clippers. Hoy se muestra al público en el museo de Greenwich en Londres, en dique seco, donde es gran atracción turística.

Los clubes ya mencionados se dedican actualmente al modelismo naval, a atender asuntos sociales y se esfuerzan por mantener vivas las tradiciones de la navegación a vela en los corazones de sus viejos miembros.

En 1965, un grupo de ex-marinos alemanes nacionalizados norteamericanos fundó en San Francisco un nuevo club THE SQUARE RIGGER CLUB, que nació con ocasión de una visita de tres días que efectuó el Capitán alemán Roberto Miethe, uno de los Capitanes de naves de aparejo en cruz más conocidos en Alemania y en Chile, último Capitán del famoso POTOSI de la Línea-P que cruzó en numerosas ocasiones el Cabo de Hornos. Este buque fue internado en Valparaíso en 1914, fue entregado a Francia como compensación de guerra, y finalmente adquirido por la firma chilena GONZALEZ, SOFFIA y CIA. Con el nombre de LUISA llevó un cargamento de salitre a Hamburgo y regresó cargado con carbón de Cardiff. Un incendio del cargamento obligó a la dotación del buque a abandonarlo, perdiéndose definitivamente frente a la costa atlántica argentina.

Los clubes ya mencionados han sido disueltos con el devenir del tiempo. Sus archivos y bibliotecas fueron donados a diferentes museos marítimos de Estados Unidos y Canadá.

La Cofradía Internacional de los Capitanes del Cabo de Hornos invitó a los grupos de antiguos marinos de veleros canadienses y estadounidenses a integrarse y, logrado lo anterior en 1993, aprobó la creación de la Sección Norteamérica de la AICH. Al presente, la Sección cuenta con miembros ordinarios, extraordinarios y simpatizantes. Con una sola excepción, todos han participado en la navegación comercial a la vela.



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

**Imágenes de algunos viejos buques**

**Valparaiso, Marzo 2.000**