

"Por fuerza teníamos que mirar con envidia a los vapores navegando indiferentes a las calmas, corrientes o golpes de viento que tan importantes eran para nosotros. Nuestro único consuelo era que nuestros barcos eran más hermosos y nuestra tripulación más dura y más hábil en la maniobra marinera", dice el autor.



"Sólo había un balde de agua diario por tres personas, para beber, cocinar, lavar y asearse. En el suelo del dormitorio de los agregados tuvieron 30 centímetros de alto de agua durante un mes y dormían con la ropa mojada en camas húmedas".

A 57 años de su única edición en español, y con fotografías inéditas, Editorial Ricaaventura publica el libro "La Ruta del Cabo de Hornos", donde el capitán William H.S. Jones recuerda el primer viaje que hizo, a los 15 años, a bordo de la fragata "British Isles" desde Port Talbot hasta Mejillones. Una travesía "memorable" para la historia náutica y "excepcional en desgracias".

RESCATE PATRIMONIAL | Crónica en primera persona de una hazaña náutica de inicios del siglo XX:

El último viaje de un CLÍPER POR EL CABO DE HORNOS



Arriba puede verse a cuatro marineros aferrándose a su estómago a la verga mientras se desplazan a través de un cordel llamado "marchapié". Están "cargando" una vela, es decir, recogiéndola, en medio de una tormenta.

exentas de peligros, las de carbón, guano, madera, petróleo, pescado en conserva u otras que pudieran ofrecérsese en viaje por las tormentosas aguas del Cabo de Hornos, a la costa occidental de América, para luego ir y volver de Australia a través del Océano Pacífico". La ruta del Cabo de Hornos entraría en desuso en 1914, con la apertura del Canal de Panamá y la construcción de los ferrocarriles transcontinentales en Norteamérica.

El "British Isles" zarpó de Port Talbot (Gales) el 11 junio de 1905. En un par de semanas, Jones aprendió los rudimentos de cada una de las decenas de operaciones de la navegación a vela: "Cómo los marineros podían aguantar el equilibrio a tales alturas sobre los oscilantes marchapiés, mientras despasaban los tomadores con las manos, apoyándose en los músculos del vientre, era un misterio para mí, pero con el tiempo me adiestré en ello".

Una singular impresión le causan los marineros: "Aunque a bordo Paddy Furlong tenía buen carácter, era infatigable, dócil y paciente, en cambio cuando estaba en tierra en una taberna merecía una reputación completamente distinta, y esto lo pude comprobar más tarde. Entonces se convertía en un beodo inconsciente, sin temor de nadie y buscando siempre camorra".

Con una mezcla de orgullo e incredulidad destaca la única vez que el capitán Barker le dijo "¡Bien hecho, muchacho!". Había comprado una lancha que

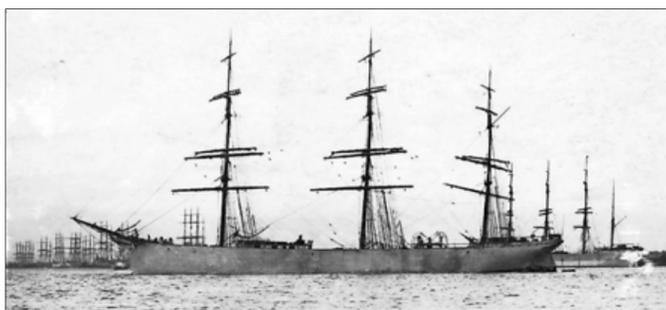
quería vender y estaba exhibiéndose con ella frente a otros capitanes, cuando el motor falló. Ambos balancearon suavemente la embarcación para fingir que no había problemas. Jones describe con igual detalle las mayores tragedias y los lances más humorísticos e inesperados, como por ejemplo, aquella vez que su capitán les da picotas y explosivos y los lleva hasta un viejo cementerio en el desierto en busca de supuestos tesoros.

Negro balance

Tan grande es la hazaña de rodear el Cabo de Hornos que el marinero que lo lograba conquistaba el derecho de usar un arete de oro en su oreja izquierda y cenar con un pie sobre la mesa.



En cosa de días, confiesa el aprendiz, valoró a "esos rudos y valientes marineros que afrontaban los rigores de un viaje por el Cabo de Hornos, a menudo cubiertos sólo con harapos".



El autor dice que nunca volvió a ver el "British Isles": "En 1914 fue vendido a la Navegación General Italiana, que lo desmanteló para utilizarlo como casco arrumbado".



Aprendices en Iquique. A los 11 años de edad ya podían ser aceptados.

Porque en la travesía hacia el Cabo de Hornos, ubicado en la latitud 56° S, los barcos deben encontrarse, de frente, con los furiosos vientos de oeste a este conocidos como los "Cuarenta rugientes" y los "Cincuenta aulladores", y con olas de hasta 30 metros de altura, además de icebergs.

Entre las decenas de desafíos que enfrentó el "British Isles", hubo un incendio en la bodega, que fue controlado sacando a cubierta todo el carbón—160 mil pies cúbicos— hasta hallar el foco del fuego. Se demoraron una semana. Varias tormentas, chubascos y temporales van cobrando sus primeras víctimas y obligan al capitán a amputar una pierna con una sierra carpintera.

Cuando un temporal arrojaba a alguien por la borda, los gritos de "¡Socorro!" se interrumpían por los de "¡Hombre al agua!". "Cada hombre en la cubierta no tenía más que un pensamiento. No había posibilidad alguna de lanzar una lancha de salvamento, ni sacarla del agua en aquel tremendo oleaje", apunta Jones.

A diez hombres se les congelaron las manos y los pies; no todos sobrevivie-

ron. "El barco era poco menos que una ruina", dice el joven, cuando aún no han llegado al Cabo de Hornos. Incluso tuvieron que navegar con su palo trinquete roto, hazaña que cobró aun más valor cuando el capitán fue capaz de arreglarlo él mismo construyendo una grúa de tres patas con los otros mástiles, una vez en puerto y con grandes vítores de las otras tripulaciones fondeadas.

"De los veinte marineros que se enrollaron para aquel trágico viaje del 'British Isles', tres se fueron por la borda arrebataados por las olas, tres más murieron de sus graves lesiones, dos quedaron inválidos y tres parcialmente inútiles. Un terrible precio a pagar por la entrega de 3.600 toneladas de 'diamantes negros' en Pisagua. El carbón estaba regado con sangre y sudor, pero no con lágrimas o inútiles lamentaciones, pues los marineros de a vela se habían formado en una dura escuela y aceptaban estoicamente las adversidades y los desastres que pudieran producirse en la profesión que habían escogido", sentencia Jones, y confiesa que el único consuelo, aunque amargo, lo encuentran en una competencia que establecieron, al zarpar juntos de Port Talbot, con la fragata alemana "Sussana". Aun cuando el "British Isles" demoró largos 139 días en llegar a Pisagua, los alemanes se habían tardado 217 días hasta Iquique. No habían logrado cruzar el Cabo de Hornos, así que circunnavegaron el Globo, pasando por el sur de Australia y Nueva Zelandia para poder llegar a Chile.

Puertos chilenos

En esta primera travesía de Jones, el "British Isles" visita también Perú, Australia e Irlanda, transportando carbón y salitre. El agregado británico es muy duro en la descripción de la mayoría de los puertos chilenos, negativamente impactado por la falta de verdor. Desde el fondeadero de Mejillones, por ejemplo, declara que "la impresión que nos llevamos de Pisagua había sido bastante pobre, pero ahora volvía a nuestra memoria, surgiendo de los arcanos de nuestros recuerdos donde la habíamos relegado, como una moderna población de primer orden si la comparáramos con la desolación que se apreciaba".

En Iquique le impresiona la cantidad y mezcla de razas de los trabajadores y la vida social completamente aparte del pueblo que llevan los ricos. Y de Valparaíso dice que "era un cementerio", pues arriban después del terremoto e incendio de 1906, cuando aún había fusilamientos y se quemaban cadáveres en la vía pública.

Tal vez el recuerdo más favorable sea el de un trabajador que contrataron para cargar y estibar, solo, dos toneladas de salitre, temerosos de manipularlo por su alta toxicidad: "Este estibador chileno manejaba miles de sacos de nitrato, y al final de la jornada emergía de la bodega sin aparentar el menor cansancio por el penoso trabajo ni por la molestia de los vapores del nitrato".

ROMINA DE LA SOTTA DONOSO

Tras 50 años al mando de naves a vela y de vapor, el capitán William H.S. Jones decidió desempolvar los apuntes que había tomado en 1905, cuando cruzó el Cabo de Hornos en su primer viaje como "agregado"—aprendiz— de la Marina Mercante Británica. El resultado fue el libro "La Ruta del Cabo de Hornos", donde especifica que "fue un viaje excepcional en desgracias y se citó como uno de los más memorables de los últimos días de la navegación a vela".

El libro se publicó en 1956 y al año siguiente se tradujo por única vez al español. Ahora, Editorial Ricaaventura lo edita en Chile. "Este viaje es una verdadera odisea, que retrata tanto la vida cotidiana de los marinos de hace un siglo, como el cruce del Cabo de Hornos, considerado el más difícil del mundo por lo imprevisible y brutal de su clima", comenta Guillermo Burgos, director de la editorial. "Además, este aprendiz hace vívidos recuerdos de puertos chilenos como Iquique y Pisagua, y es testigo del terremoto de Valparaíso de 1906", agrega. De incalculable valor patrimonial son las decenas de fotografías históricas que se sumaron en la edición chilena, parte de la colección de Burgos.

William H.S. Jones creció fascinado por la proesión de barcos que veía en el estuario del Tamesis desde su escuela y a los 15 años logró convencer a sus padres de que lo llevaran a Liverpool a firmar contrato como agregado por cuatro años con los armadores Thomas Shute & Co. Lo asignaron a la fragata a vela "British Isles", famosa por haber logrado en 1898 el viaje más rápido entre Londres y Sydney, en 80 días.

Su capitán era James Platt Barker, a quien toda la tripulación llamaba "El Viejo", pese a que tenía 31 años de edad. Sus primeras órdenes fueron limpiar y ordenar, para que comenzase el cargamento de 3.600 toneladas de carbón para Pisagua y así iniciar el viaje de más de 10 mil millas atravesando el Cabo de Hornos, sin escalas.

"Es un barco duro", le aclara a Jones otro agregado. La tripulación era de sólo 20 marineros, entre ellos cuatro agregados, carpintero, velero, camarero, mayordomo, cocinero, primer y segundo oficial y capitán. Era una manera de ahorrar, tal como la sugerencia dada al capitán de "aguantar en la mar", es decir, no desviarse a puerto alguno, so pena de despido.

"La gloriosa era de los clíperes de madera había terminado. Sus sucesores, veleros de carga mayores contruidos de acero, como el 'British Isles', estaban sentenciados a desaparecer por la competencia de los barcos de vapor y batallaron haciendo economías en hombres, víveres y pertrechos, lo cual suponía mayor esfuerzo mental y físico, así como mayores peligros para sus tripulaciones", escribe Jones. Eran, dice, más las adversidades que la gloria, en "una lucha desesperada, pero gallarda, por la existencia".

Hacia 1905, asegura, los veleros "habían sido empujados a lejanas derrotas, llevando las cargas menos románticas, menos provechosas, pero no menos



LA RUTA DEL CABO DE HORNOS
William H.S. Jones
Editorial Ricaaventura, 2014,
Ricaaventura.cl,
344 páginas,
\$14.000.