



EL TRAFICO MARITIMO POR LAS COSTAS DE CHILE ENTRE MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

María Teresa Parker Parada
Periodista (U.Ch.)

INTRODUCCION

Sería imposible considerar "in extenso" el tráfico marítimo por estas latitudes en el período estudiado. En Buques de distintas banderas, de guerras, científicos, mercantes y de pasajeros, balleneros, contrabandistas y corsarios y hasta algunos esclavistas, aún se paseaban impunemente por nuestro desguarnecido litoral. A su bordo, personajes, como Herman Melville, Joseph Conrad, Pierre Loti, y muy poco antes, Darwin o Fitz-Roy, junto a muchos otros, dejaron escritas en obras literarias, documentos históricos o científicos, bitácoras o cartas de navegación, sus experiencias y estudios sobre estas regiones del nuevo continente que aún causaba asombro.

Conocemos los relatos de los navegantes más famosos. Las narraciones de cronistas o escritores autodidactas, impacientes por difundir, o posteriormente recordar lo visto o escuchado, se perdieron entre papeles desechados a sus muertes. Así, gran parte de nuestra historia marítima permanece en el misterio y entre ella la de las navegaciones por el Cabo de Hornos. Algunos expertos calculan que a través de los tiempos en esa ruta hubo aproximadamente ochocientos naufragios y un número de diez mil desaparecidos. Ante esas cifras, sentimos impotencia por no conocer más detalles de la tragedia de muchos de esos buques, ni la historia humana y el intenso drama de esos marinos cuyas vidas fueron arrebatadas por el mar. Los datos estadísticos de los zarpes quedaron en sus puertos de origen, los de sus naufragios nunca fueron escritos.

Al resumir el vasto tema de este estudio, fue preciso suprimir interesantes episodios anexos y a las personas que los protagonizaron, para redactar un trabajo con el máximo de información, en el mínimo posible de páginas.

EL CRECIMIENTO COMERCIAL DE VALPARAISO

Chile se yergue con energía una vez consolidada la independencia y en 1818 mira como un igual a las naciones libres. La bahía de Valparaíso se llena de navíos mercantes extranjeros que traen bienes de consumo, y retornan con productos agrícolas, ganaderos y mineros, especialmente cobre. Así, este umbral hacia el océano, se convierte en un universo central de desarrollo, mientras la economía chilena busca su expansión.

Llegan capitales, especialmente ingleses: Gibbs y Cia., Huth Grunning y Cia. Waddington Templeman y Cia. se instalan ya en 1820. Además de las exportaciones chilenas, productos mineros del desierto de Atacama, del interior de Perú y Bolivia, perlas y madreperlas de islas del Pacífico Sur, nobles maderas, indigo y café desde América Central, zarpan desde allí hacia sus destinos.

Las empresas comerciales, incluidas las artesanales, crecen a un ritmo más acelerado que el aumento de la población. En 1860, de las 909 firmas registradas, 674 son de extranjeros. A las inglesas mencionadas, se suman la de Federico W. Schwager y Cia., Luis Osthaus, Weir Scott, Williamson Balfour y muchas otras. En la minería nuestro país suma a su cobre, la plata, que se entrega pródiga en Agua Amarga (1811), Tres Puntas (1846), Chañarillo (1852) y Caracoles (1870). Aunque tímidamente antes, pero en forma decidida después de la guerra del Pacífico, el salitre adquiere la gran influencia comercial que conocemos. Hasta que otra guerra, la de 1914, lo

derriba de su pedestal. Decaen sus exportaciones suplantado por el hallazgo de un sustituto. No cabe duda que nuestro metal más noble ha sido el cobre, que ha llenado nuestras arcas por casi dos siglos.

Sin analizar su rigor histórico, pero considerando la importancia de su valor testimonial, cito a Paul Treutler en su libro "Andanzas de un alemán en Chile, 1851-1863". La descripción de su llegada a Valparaíso, el 16 de enero de 1852, en el tres palos de 500 toneladas "Phoenix", nos entrega una idea del movimiento portuario de la época:

"El puerto, donde se encontraban al ancla centenares de buques grandes y pequeños, pertenecientes a los más diferentes países y cuyas aguas eran cruzadas por innumerables botes, ofrecía un espectáculo muy interesante. Se movían en él grandes vapores, apurando con sus estridentes pitazos a los pasajeros retrasados. Algunos veleros levaban anclas y los alegres cantos de los marineros se escuchaban desde nuestro sitio. La banda de un buque de guerra británico tocaba el "God save the Queen" y la de un buque de guerra francés alguna marcha de asalto. Cerca de las 8 llegó el capitán de puerto con funcionarios de la Aduana. Después de haber examinado documentos y mercaderías, nos desearon una feliz estada en el país y nos abandonaron, para recibir otros buques llegados en la madrugada".

Con obvias diferencias, esta parece la descripción del Valparaíso actual, pero más optimista, más enérgico, más vital. Los veleros que ocupan el paisaje, entregan hoy una idea de singular atractivo, por sus legendarias evocaciones marineras.

LA MARINA MERCANTE NACIONAL

El decreto de Libertad de Comercio de 1811 y el reglamento de 1813, además de reservar el cabotaje a la marina mercante nacional, considera medidas de fomento para su desarrollo.

Los chilenos que hacen el comercio en buques propios, aunque contruidos en el extranjero, solo pagan el 20% de los derechos correspondientes a su carga, los que se reducen al diez, si la nave es construida en el país. Consideran también rebajas para mercaderías de extranjeros embarcadas en buques nacionales.

Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia, quedan abiertos al libre comercio y los puertos menores, al cabotaje de buques del país. Se prohíbe a los extranjeros, el comercio al detalle. Se les permite el por mayor y en los puertos habilitados. Esta regla siempre fue burlada.

Se pueden considerar las siguientes etapas del proceso de desarrollo de nuestra marina mercante, en este estudio.

1810 a 1848	Toda la legislación relacionada se sustenta en una tesis proteccionista.
1848 a 1866	El privilegio nacional se abandona paulatina y tácitamente, hasta desaparecer.
1866 a 1922	Posición liberal o de libre intercambio, hasta que en 1922 se dicta la ley de "Reserva Nacional del Cabotaje", inspirada en los mismo preceptos proteccionistas de los primeros años.

Tres grupos de constantes presiones acompañaron al país en el periodo indicado: Los exportadores agrícolas del sur, los exportadores de minerales del norte y los representantes de empresas extranjeras. Ninguno se interesó en apoyar una política de desarrollo naviero nacional. El país tampoco consideraba costos pecuniarios para fomentarla. Los capitales colocados en tierras, minerías, o empresas comerciales demostraron desde siempre alta rentabilidad, lo que hacía improbable el desvío de inversiones hacia arriesgadas empresas marítimas nacionales, que no podían competir libremente con las unidades mercantes extranjeras.

De los 61 barcos que integraban la marina mercante nacional en 1835, sólo ocho eran mandados por capitanes chilenos. Diecisiete, por capitanes británicos. Seis, por capitanes italianos y el resto, de otras nacionalidades. Aún en 1861, esta situación subsiste. El Gobernador Marítimo de Chiloé, capitán de fragata Manuel Hurtado, en su Memoria Anual, escribe:

"Habiendo tantísimos capitanes mercantes extranjeros en la República, me parece que ya es llegado el tiempo de que se les ponga alguna traba para que no sean preferidos a los chilenos naturales y legales. Por lo regular el capitán mercante extranjero no escribe su diario de navegación en castellano y nunca se toma la molestia de enseñar a ningún joven chileno. Es triste el que un buque de la República sea mandado por un capitán que no conoce ni sabe una palabra del idioma nacional".

En 1845, los armadores de Valparaíso solicitan al gobierno su atención para evitar el estado decadente de la marina mercante a consecuencia de las siguientes causas: Naves antiguas, compradas de segunda mano. Los extranjeros burlan constantemente las leyes de navegación y sus buques no tienen más de nacional que la bandera. Los organismos de Gobierno no entregan la protección eficaz que necesitan las naves nacionales. Los navíos que cruzan el Cabo de Hornos a Valparaíso, dejan parte de su carga y continúan viaje al norte, admitiendo los fletes que se les presentan y por cualquier valor.

Chile en el siglo pasado, poseía una estructura económica regional y un comercio exterior favorables para el desarrollo de una marina mercante poderosa. El norte minero dependía del sur para sus abastecimientos, el país era importador de carbón y exportador de salitre y cobre. Su situación era privilegiada para travesías oceánicas con retornos asegurados. Estas posibilidades fueron ampliamente explotadas por naves extranjeras en especial inglesas, francesas o alemanas, que utilizando grandes veleros, no tocaban nuestros puertos intermedios. Zarpaban de sus países en navegación directa hasta su destino, cargaban apresuradamente, para regresar poniendo el mínimo de tiempo en el máximo de millas, lo que daba honores a sus capitanes, dinero a sus armadores y a Chile, nada, salvo las entradas correspondientes a la materia prima que se exportaba.

LA NAVEGACION A VAPOR

El estadounidense William Wheelwright, luego de obtener del Gobierno en 1835, la concesión de un monopolio por diez años para establecer la navegación a vapor en nuestras costas y lograr conseguir en Liverpool capitales para su proyecto, funda la "Pacific Steam Navigation Company", el 6 de septiembre de 1838 y manda construir dos buques, el "Chile" y el "Perú". El primero zarpa de Falmouth, el 27 de junio de 1840 y el segundo, el 4 de Julio. Ambos, después de cruzar el estrecho de Magallanes, llegan a Valparaíso el 15 de octubre de ese año, inaugurando esta línea en nuestras costas.

Muchos altibajos financieros por mala gestión administrativa en las costas del Pacífico sufre la P.S.N.C. en sus comienzos; subsanados éstos, en diciembre de 1847, la cuenta de la empresa ya anota ganancias notables y puede construir dos nuevos vapores, esta vez de hierro, el "Ecuador", y el "Nueva Granada".

Desde 1848, las compañías navieras han efectuado transbordos a través de las 45 millas del istmo de Panamá, como parte regular de sus cruceros oceánicos y ofrecen viajes entre Nueva York y California, por esta ruta. Las molestias inherentes, no impiden el éxito de esta nueva vía de comunicación marítima. En 1850, el gobierno británico suscribe un contrato con la Pacific Steam Navigation Company, para establecer, mediante una subvención, un servicio regular entre Panamá y Valparaíso, para carga, pasajeros y correspondencia, con recalada en los principales puertos intermedios de Colombia, Ecuador, Perú y Chile.

Con la entrega final del ferrocarril del istmo de Panamá, el 28 de enero de 1855, se cumplen las expectativas de esta empresa, con inversiones en la Panamá Railroad Company, que lo había construido y administraría. Por primera vez, la P.S.N.C. puede vender pasajes

directos, entre Europa y la costa sur americana sin los anteriores peligros e incomodidades. La Royal Mail Line trae pasajeros hasta Aspinwall, que cruzan el istmo en tren y se embarcan en un buque de la P.S.N.C. en Panamá hacia Valparaíso, travesía de 15 días, haciendo las escalas de rigor. Este tráfico por el Pacífico, le da grandes ganancias. En 1870 se ha transformado en una gran empresa propietaria de cuarenta y cuatro vapores, además de embarcaciones menores y almacenes, con sede en el Callao

Luego de algunos intentos de concesiones fallidas para efectuar viajes regulares de cabotaje al sur, el Gobierno acepta, el 23 de abril de 1853, una propuesta presentada por Lyon Hnos., agentes de la Pacific Steam, para establecer un servicio mensual de vapores entre Valparaíso y Ancud, haciendo escalas en Constitución, Talcahuano y Corral. La Compañía se compromete, por una subvención anual, a cumplir durante dos años renovables, aportando cuatro vapores de 1.100 toneladas cada uno. Este compromiso continuó automáticamente y la carrera al sur de esta compañía pasó a ser una institución.

Nuestro país necesitaba extender su comunicación marítima hacia Europa vía estrecho de Magallanes, pero la P.S.N.C. tenía sus intereses mayoritarios en la ruta a través del istmo de Panamá. A punto de comprometerse con otra empresa naviera inglesa, por una subvención de 100.000 pesos anuales, la escuadra española ocupó las islas Chíncha (14 de abril 1864). La tensión entre España y las naciones de la costa del Pacífico, que tuvo su punto álgido en el bombardeo a Valparaíso por la escuadra española el 31 de marzo de 1866, hizo perder el interés de los británicos. La P.S.N.C. continuó las negociaciones con el gobierno y acordados los subsidios mandó a construir cuatro vapores a Glasgow. El 13 de mayo de 1868, sin esperar los nuevos buques, despachó el vapor a ruedas "Pacific" desde Valparaíso con 170 pasajeros, por el estrecho de Magallanes. Llegó a Liverpool en 43 días. El 16 de julio, zarpó de vuelta a Valparaíso, dejando así inaugurada oficialmente, la nueva línea.

CONSECUENCIAS MARITIMAS DEL DESCUBRIMIENTO DEL ORO EN CALIFORNIA.

El 5 de diciembre de 1848, Estados Unidos, anuncia oficialmente el descubrimiento de oro en cantidades, en el río Americano, afluente del Sacramento. En 1849 más de 6.000 personas cruzan el istmo de Panamá para adelantarse a las 15.000 que hacen el viaje por el Cabo de Hornos, hacia San Francisco. Revolucionarios

de países europeos, irlandeses huyendo del hambre, marineros, especuladores, prostitutas y ladrones, forman huestes políglotas y amorales, que junto a honrados comerciantes e ingenuos aventureros, convergen hacia California.

Los efectos del paso de esta marea humana, por los puertos de Chile son profundos. La agricultura, la minería y el comercio reaccionan con precios inflados exageradamente por una demanda creciente y voraz. También influye en nuestra población y cientos de chilenos se embarcan en busca de una utópica riqueza.

De los 500 barcos que llegan a San Francisco, entre abril y diciembre de 1849, 233 han zarpado desde puertos del Atlántico, vía Cabo de Hornos. Otros, del resto de América, Asia y Australia. A fines de 1849, hay más de 300 navíos abandonados en la bahía de ese puerto. No sólo los pasajeros caen en la tentación del oro, sino también, capitanes y marineros. Estos barcos, se utilizan como habitaciones o bodegas flotantes, de otros se aprovechan las maderas, o se venden a precios absurdos. Muchos sucumben en el gran incendio de 1851, varios de bandera chilena que recalaban cargados de trigo, provisiones y aventureros y no pudieron regresar.

Como consecuencia, los puntos extremos de nuestro país, quedan prácticamente bloqueados por falta de aprovisionamiento.

En septiembre de 1849, el Ejecutivo decreta la libertad de cabotaje a todas las banderas, por cuatro meses, prorrogada por seis meses más en diciembre. Al término de este período se ve obligado a hacer nuevas concesiones a naves extranjeras, obligado por el anuncio oficial de Estados Unidos, en abril de 1850, del término del Tratado de Comercio y Amistad suscrito con Chile en mayo de 1832. Quedan derogadas las exenciones de impuestos para nuestros buques que entren a puertos estadounidenses. Considerando que más del 50% del tonelaje mercante hace el tráfico a California, es fuerte el impacto en los armadores chilenos pues el volumen y valor de esas exportaciones están en franco proceso de alza.

El rápido aumento de carga mercante que empieza en 1850, continúa durante seis años. Luego se estabiliza hasta 1863 e incluso disminuye. Este descenso, se atribuye, entre otras razones al tráfico de esclavos polinésicos hacia las guaneras del Perú, y el cambio de bandera de algunos barcos. Este comercio, del cual participan algunos chilenos, obviamente no nos honra, ni a los buques que operaron bajo nuestra bandera, más aún al considerar que Chile fue el primero en América que abolió la esclavitud. Barcos chilenos en esta actividad, probablemente entre otros, son: el "David Thomas", el "Bella Margarita", el "Eliza Mason" y el "Ellen Elizabeth", estos dos últimos de José Tomás Ramos, único caso de armador chileno de prestigio, que se conoce en este comercio ilícito, aunque voces que salen en su defensa, culpan de ello a los capitanes de algunos de sus barcos.

OTRAS SOCIEDADES MERCANTILES NACIONALES

La apertura de los mercados de California y Australia, impulsa la producción agrícola y molinera de la zona central y activa el tráfico marítimo en Talcahuano y Constitución, sus puertos exportadores. A pesar del desarrollo de la P.S.N.C. que inunda nuestras costas con sus barcos, pequeñas empresas nacionales entran a competir. Lo logra la Compañía Nacional de Vapores, con un vapor de calado especial, diseñado, para atravesar la "barra del Maule". El "Paquete del Maule", desde el inicio de sus actividades el 6 de octubre 1861, desplaza de esta ruta, al "Inca" de la P.S.N.C., incapaz de competir. El éxito comercial es extraordinario, hasta la guerra con España. En 1866, "El Paquete del Maule" es capturado, con 126 marinos, entre ellos un jefe y siete oficiales, por la "Blanca" del almirante Méndez Nuñez, lo que pone abrupto final a las actividades de esta empresa en la zona.

La Compañía Nacional de Vapores es asimilada, por la Compañía Chilena de Vapores fundada en 1870. Juntas fundan la Compañía Sudamericana de Vapores, por decreto del Ministerio de Hacienda del 9 de octubre de 1872. Los accionistas principales son los mismos en ambas empresas y pasa a controlar esta última, la familia Lyon como socia mayoritaria.

El tráfico naviero continúa también, a cargo de pequeñas empresas de comerciantes que en forma particular mantienen buques en carreras irregulares de cabotaje o comercio propio. En vísperas del conflicto con España, de los 259 barcos registrados bajo nuestra bandera, sólo 9 eran vapores, con un total de 1.633 toneladas de registro. El resto estaba constituido por veleros.

El 25 de septiembre de 1865, Chile declara la guerra a España en respuesta a la ruptura de relaciones del almirante José Manuel Pareja, quien había bloqueado nuestros puertos tres días antes. El 29 de noviembre, al conocer la captura de su buque "La Covadonga", por el almirante chileno Williams Rebolledo, Pareja se suicida en su buque insignia, el "Villa de Madrid", frente a Valparaíso.

Toma el mando el almirante Castro Méndez Nuñez, quien decide levantar el bloqueo de algunos puertos para concentrar sus fuerzas. Al retirar sus naves de Caldera, incendia las presas mercantes que allí retienen. Se pierden 9 veleros, con un total de 1.736 toneladas de registro ese 13 de enero de 1866. Desde ese día, casi la totalidad de las naves cambian su bandera por otras neutrales que les ofrecen protección. En "El Mercurio" de Valparaíso, aparece la lista de diez barcos mercantes que han adoptado la bandera italiana y el dique flotante de Nicolás Tiedje, la bandera de Prusia. Lo expuesto, justifica la enorme reducción en el tonelaje de nuestra marina mercante en la época. Esta guerra terminó con el bombardeo de

Valparaíso por la escuadra del Almirante Castro Méndez Núñez, el 31 de marzo de 1866.

En la región austral, Punta Arenas en 1875 cuenta con solo 1.145 habitantes. El año anterior se había establecido ahí José Menéndez con su familia. Forma la empresa Menéndez Behety, para criar ganado ovino. El mismo año llega Elías Braun con su hijo Mauricio Braun Hamburger. En 1885 José Menéndez comienza sus actividades navieras con el cutter "Rayo" y la goleta "Express". En adelante, la sociedad Menéndez Behety fue incorporando barcos a su flota, entre ellos el "Amadeo" de 260 toneladas, primer buque a vapor de la matrícula de Punta Arenas, que fondea en esa ciudad en viaje inaugural, el 18 de septiembre de 1892.

Mauricio Braun, a los 15 años colabora en la firma de José Nogueira, propietario de goletas de pesca y comercio regional. En 1892 forma Braun y Blanchard, con Juan Blanchard Fourcade. Entre José Menéndez y Mauricio Braun existió una rivalidad legendaria, que no desaparece con el matrimonio del último con Josefa Menéndez, hija del primero. En el rubro marítimo, solían disputarse carga y pasajeros tanto en Punta Arenas como en Valparaíso. Esta competitividad leal es fructífera y da prestigio a sus empresas.

"Braun y Blanchard" y "Menéndez Behety" fundan la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, que se constituye por decreto del 31 de marzo de 1930. Ambas sociedades aportan naves y experiencia, e incrementan el tráfico internacional con la nueva compañía, pero también continúan operando en forma independiente. En 1938, Menéndez Behety vende sus buques a la Empresa Marítima de Ferrocarriles del Estado. Braun y Blanchard, hace lo mismo en 1940, a la Interoceánica.

LA COMPAÑÍA DE ANTOINE-DOMINIQUE BORDES

En 1831 existen viajes regulares entre Bordeaux y Valparaíso. Un joven del suroeste galo, escucha a los marineros hablar de sus viajes por los exóticos países de América del Sur. Para él, Valparaíso, es un Eldorado. Antoine Dominique Bordes se contrata en una empresa marítima con agencia en ese puerto. Tiempo después, la economía del país, en plena expansión, sugiere al joven la idea de tener sus propios negocios. En 1847, con 30 años, forma una sociedad con el capitán Le Quellec, que navega regularmente entre Francia y Chile. El trae mercaderías de Bordeaux de cuya venta se hace cargo Bordes, y éste a su vez despacha exportaciones chilenas hacia Europa, que comercializa Le Quellec. Se inicia la sociedad Bordes y Le Quellec.

En 1849, ambos socios adquieren cuatro tres mástiles de madera que bautizan "Antonin", "L'Anita", "Eugenie" y "St. Vicent de Paul". Durante veinte años, trabajan aumentando su fortuna, cuando fallece el capitán Le Quellec, Bordes con 50 años, posee una gran fortuna y experiencia mercantil. En Bordeaux, reparte la flota y bienes de la sociedad, con los hijos de Le Quellec y con sólo un buque de fierro y 800 toneladas, el "Blanche et Louise", se establece en París, desde donde dirige sus negocios hasta el día de su muerte en 1881.

La nueva empresa que él forma en 1869, lleva su nombre. Inmediatamente encarga a los astilleros escoceses del Clyde, catorce tres mástiles en fierro, más barcas y otros tres mástiles con velas cuadradas, de 1.200 toneladas, que en total suman veinticuatro unidades con la bandera de la compañía. Abre dos rutas que son servidas regularmente entre 1870 y 1885: Bordeaux-San Francisco y Bordeaux-Valparaíso. Pasado 1870, la flota de Bordes transporta salitre hacia Glasgow y Liverpool, por un convenio de siete años con Gibbs, el importador británico del nitrato de sodio. En 1880, un número de armadores, afectados por quiebras o cambio a vapores, venden excelentes veleros, especialmente ingleses. Bordes no vacila en comprar once navios para aumentar su flota. Incorpora a la empresa a sus hijos Adolphe, Antonin y Alexandre. Su razón social cambia a A.D. Bordes e Hijos.

La firma Bordes construye grandes cuatro mástiles, como "L'Union" de 2.000 toneladas y el "Perseverance" de 2.558, al año siguiente. Se continua con la incorporación de tres cuatro mástiles más, el "Cabo de Hornos", "Nord" y "Dunkerque", en 1888, para culminar con el cinco mástiles "France", construido en Glasgow en 1890, con capacidad para 5.500 toneladas de salitre. Con esta nave, la firma pasa a ser la más grande en tonelaje en esta ruta del Pacífico.

Los hijos de Antoine Dominique Bordes, continúan desarrollando la empresa que en vísperas de la Primera Guerra Mundial, cuenta con 46 buques y un contingente de 60 capitanes, 170 oficiales y mil cuatrocientos entre marineros y contra maestros, fuera de otro personal. El comienzo de las hostilidades, la encuentran con 26.000 toneladas de salitre en sus depósitos de Dunkerque. La Pallice y Nantes, las que venden a excelentes precios.

Entre agosto de 1914 y marzo de 1915, los veleros de los Bordes permanecen detenidos en Brest, Nantes, La Rochelle y en Chile. Entre 1915 y 1917 efectúan 122 viajes con salitre hacia puertos franceses. En 1917, la firma toma el nombre de "Compañía de Armamentos e Importación de Nitrato", el que conserva hasta su disolución en 1935.

La barca cuatro mástiles "Rhone", es el último velero de la Compañía de A. Bordes e Hijos, que dobla el Cabo de Hornos, cargada con salitre chileno, en 1925.

LA LINEA "P" DE FERDINAND LAEISZ

Ferdinand Laeisz, fundador de la compañía de veleros de su nombre, proviene de una familia de artesanos de Hamburgo. Adolescente se embarca en el bergantín "Elizabeth" que naufraga y no puede obtener un nuevo enganche. Estudia encuadernación de libros y sombrerería. En 1824, inicia la fabricación manual de sombreros forrados en seda. Despacha partidas a Bremen y es tal su prestigio, que tiene que enseñar a varios ayudantes e instalar una pequeña industria. En 1825, un capitán amigo, le lleva una partida a Buenos Aires. El negocio rinde muy sobre las expectativas y se decide a fundar casas comerciales, en otros países americanos, lo que hace con éxito. En 1830, comienza sus actividades en Chile, enviando tres ayudantes especializados a Valparaíso. Dos años después funda sucursal en Lima y la Habana. Es nombrado cónsul del Perú en Hamburgo, donde figura además, como importador-exportador de mercaderías varias, pues muchos valores le son pagados en materias primas, sobre todo algodón y azúcar.

Laeisz adquiere su primer velero en 1874, el "Polinesia" de 985 toneladas. Meses después, agrega el "Professor" y la barca "Henriette Vehn", única que no empieza su nombre con una "P". Durante diez años, a pesar de su prosperidad, la firma no incrementa su flota con barcos nuevos. Se limita a comprar algunos veleros británicos a bajos precios, como el "Pluto", "Poncho", "Paquita" y "Puck".

La "Plus", barca de hierro y 1.230 toneladas es el primer buque construido especialmente para Laeisz. Los astilleros Blohm & Voss la botan en 1885. La siguen la "Potrimpos" y "Prompt", terminando con la "Pamelia", en 1888. Paralelamente la firma adquiere usadas, la "Pirat", "Pestalozzi" y "Paposo", todas de 1.000 toneladas.

Con las exportaciones de salitre, y las importaciones de carbón a un ritmo acelerado, Laeisz mantiene todas sus naves ocupadas en el tráfico de los puertos chilenos cuyas principales dificultades consisten en la extrema lentitud en la carga y descarga, por lo arcaico del sistema usado. La empresa bate increíbles marcas, especializando estibadores, incentivando a los hombres en general e incorporando a sus buques la tecnología de punta de la época, como vapor en grúas y otros beneficios en pro de la eficiencia. Exige rapidez: a mayor número de viajes, mayores ingresos para todos. Su fama de veloces los hace ser conocidos como los "Flying P"

Entre 1889 y 1891, la firma construye los grandes "clippers" del salitre, todos de acero y de 1.700 toneladas. Son: el "Palmyra", "Parchim" "Pera", "Pampa" y "Preussen". En 1892 los astilleros de Tecklenberg, lanzan sus dos primeros veleros de cuatro palos. El "Placilla" de 2.895 toneladas y el "Pisagua" de 2.906.

En el paso del Cabo de Hornos hacia el Este, los "Flying P" no quitan velas. Simplemente se arriesgan y se entregan al desahogo natural. Si se hace imperativo, largan escotas. El estribillo de Laeisz es: "Mis buques pueden y deben hacer viajes rápidos - Jamás se economiza en el equipamiento. La inversión siempre está de acuerdo a las exigencias marineras y el máximo de seguridad y bienestar para los hombres. Este personal es seleccionado minuciosamente. El dice: "Los grumetes y marinos, serán recibidos cuando yo mismo los haya aceptado. Solo contrato hijos de la costa, hijos de marinos, que puedan ser recomendados por el capitán". También enfatiza: "La disciplina debe mantenerse siempre, pero con tacto y calma. El capitán debe obrar con gran cautela, velando porque sus subordinados traten a los hombres con criterio".

En 1895, los astilleros de Tecklenberg, lanzan el casco de acero del "Potosí", que supera al "France" de la firma francesa.

Con un desplazamiento de 1.026 toneladas y una capacidad de carga de 6.400 toneladas de salitre, navega a una velocidad increíble para sus dimensiones y peso. Efectúa 26 viajes a Chile, diez de ellos al mando de Robert Hilgendorf, de quien se decía que manejaba el mar y los vientos por arte de brujería. Su última recalada a Valparaíso, bajo bandera alemana, es el 23 de septiembre de 1914. Queda internado hasta el fin de la guerra.

En 1923, es adquirido por la firma chilena González, Soffia y Cía. y nuevamente lleva salitre a Hamburgo en 1924. Pero ya no es el mismo después de su inactividad entre 1914 y 1924. Cargado con carbón de Cardiff y combustible, se quema frente a las costas de Argentina, en viaje de regreso a Chile.

En 1902, la firma Laeisz construye el cinco mástiles "Preussen II", que aventaja a todos los anteriores. Desplaza 5.081 toneladas y tiene una capacidad de carga de 8.000 toneladas. Durante ocho años se ve por nuestros mares. En 1910 colisiona con un vapor en el Canal de la Mancha y se pierde totalmente.

Terminada la guerra mundial en 1918, los astilleros Blohm & Voss, construyen para la firma Laeisz, la barca de cuatro mástiles y 2.849 toneladas de desplazamiento "Priwall", la que opera en la ruta del salitre por varios años. Al empezar la Segunda Guerra Mundial, queda internada en Valparaíso. Cedida a Chile, se transforma en el buque escuela "Lautaro", que se incendia y hunde frente a las costas del Perú con un contingente de jóvenes oficiales, guardiamarinas y grumetes, el 28 de febrero de 1945. Nadie en el ambiente naval desconoce el trágico fin de este buque que enlutó familias y las filas de la Armada, por la pérdida de 20 jóvenes y valiosos marinos.

Actualmente la firma "F. Laeisz, Compañía Marítima y de Comercio Ltda." continúa operando por diferentes rutas, bajo otras banderas, incluidas las de conveniencia y con variados cargamentos. Alejados para siempre de nuestros mares, sus barcos navegan

transportando "containers", como antes el salitre. Muchos empiezan sus nombres con la letra "P", como "Pirol", "Perikles", "Pluvius". Otros se han bautizado recordando algunos de sus veleros famosos como "Potosí". Pero ahora esto no es exclusivo, ni los distingue especialmente. También su flota incluye barcos cuyos nombres empiezan con cualquier otra letra del alfabeto.

BIBLIOGRAFIA

COMERCIO CHILENO Y COMERCIANTES INGLESES (1820-1880) - Por Eduardo Cavieres - Editado por el Instituto de Historia. Universidad Católica de Valparaíso, 1988.

HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE DE CHILE - Por Claudio Véliz -Ediciones de la Universidad de Chile, 1961.

LOS GRANDES VELEROS FRANCESES DE 1880 a 1930 - Por Jean Randier.

LA GRAND EPOPEE DES CAPS HORNIERS- Por Ives Le Seal- Editor André Bonné.

HISTORIA DE CHILE - Francisco A. Encina - Sociedad Editora Revista Ercilla Ltda. 1984.

F. LAEISZ - Por Hans Georg Prager- Editorial Koehlers Verlag, Herford, 1979.

EVERYMAN'S ENCYCLOPEDIA - J.M. DENT & SONS - Great Britain 1958.

100 AÑOS DE LA COMPAÑIA SUDAMERICANA DE VAPORES, 1872-1972 - Por Julio Allard

COMPAÑIA CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA S.A. CINCUENTA AÑOS SIRVIENDO A CHILE POR MAR, 1930-1980 (Edición de la Compañía).

MAR DEL SUR - Enrique Bunster.

HISTORIA DEL SALITRE- Por Oscar Bermúdez - Ediciones Universidad de Chile 1963.

