

EL MAR

DE LOS

VELEROS

Siempre habrá gente que recuerde a los veleros y mire con ácida nostalgia hacia la romántica y ya casi desaparecida edad del mar. Todavía quedan muchos de los que pisaron con ejecutivo rango las cubiertas de los buques a vela. Naturalmente, cada vez son menos. Ya sólo resta una gallarda minoría de poco más de trescientos ex capitanes y oficiales de los antiguos barcos, los que daban la vuelta por el Cabo de Hornos. Mareándose un poco en tierra, tercos sobrevivientes de otra época, estos auténticos lobos del agua salada tienen un nombre preferido en sus recuerdos, y así lo demuestran en las reuniones anuales que los "horninos", como se autodenominan, celebran en París. Este nombre es el de Chile. La presencia de los últimos veleros en el mar está profundamente ligada a Chile. Mejor dicho, a la explotación del salitre chileno que iba de nuestros puertos a los de Europa. Fue precisamente esto, el abono de mágicos nitratos que codiciaban las fatigadas tierras europeas, lo que lanzó sobre las olas a las audaces quillas que compitieron en lo que entonces se llamó la "Carrera del Salitre". Alemanes y franceses fueron quienes más se distinguieron caballerescamente en ella. Aún ahora, después de tanto tiempo, los viejos Capitanes que viven todavía cuando sus barcos ya murieron, recuerdan con el agrado de una gesta lo que fue su hazaña:

"Volábamos en 75 días desde Dunkerque, en Francia, hasta Antofagasta, en Chile —me dijo una vez, en Saint Maló, el viejo piloto Pierre Ducastel—. El regreso nos tomaba menos. Sólo dos meses, porque nos impulsaban los vientos del weste. Pero la cosa era brava. Los vapores habrían quemado todo su carbón luchando contra los demonios bramadores que soplan en el Cabo de Hornos. Era la época, mi querido amigo, en que ganaban los veleros..."

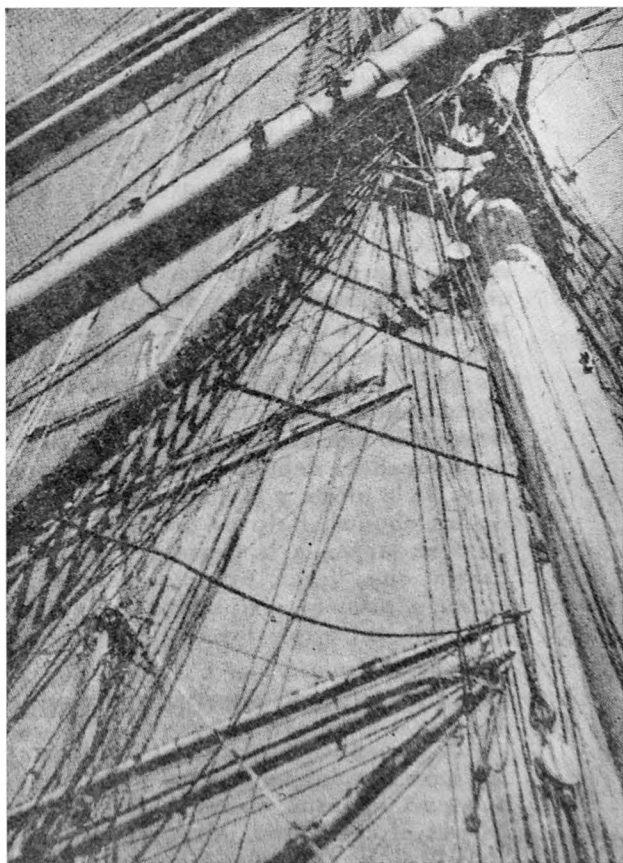
### MISTER SALITRE, UN DESCONOCIDO EN EUROPA

Las palabras son certeras. La Carrera del Salitre siempre resultó ganada por los veleros. Pero antes fue menester que se le echasen otras sogas al trompo, para

Raúl MORALES Alvarez

El autor fue Cadete naval de 1925 a 1928. Periodista desde 1930. Premio Nacional de Periodismo en 1964, en la Mención de Redacción. Escribe en diferentes diarios del país.

Autor de las novelas "La Monja Alférez", publicada por "Ercilla" en 1938, "Denso viene el día", editada por "Zig-Zag" en 1956 y "Soldado de Fortuna", aparecida en 1965 con el sello "Orbe".



hacerlo bailar al gusto de todos. El primer cargamento de caliche-salitre a granel en bruto, fue enviado a Europa, a Inglaterra, en 1820. Llegó como un perfecto desconocido, un harapiento Don Nadie que no atrapaba ningún interés mercantil. Míster Salitre no encontró aceptación en el comercio. Repudiado en todas partes, blanco de burlas y de sátiras en los periódicos agropecuarios que se preguntaban para qué diablos podía servir "eso que venía de las antípodas", su destino inicial fue el de un suicida resignado a su suerte sin futuro. Lo botaron al agua, en Liverpool, junto al viejo Muelle de las Ejecuciones, desde cuyas horcas los piratas de antaño hacían su última pirueta, con un par de varas de cáñamo atadas a su cuello. Era un lastre inútil. Según los entendidos, era un lastre inútil. "No era negocio —dijeron textualmente—, y nunca lo sería, traerlo a Europa".

Pero el empuje visionario de un chileno, Santiago de Zavala, sostuvo lo contrario. No cejó jamás en los esfuerzos que le llevaron diez años de su vida. En 1830, el bergantín "El Intrépido", fletado por Zavala, desembarca en Francia la primera partida de salitre elaborado que llega a Europa, y las cosas cambian de inmediato. Ya no se trataba del desdichado caliche a granel. Lo que el bergantín sacaba de su vientre, "era salitre verdadero". Y ya, entonces, no se ríen de él. Con una exigencia de nuevos pedidos, que crecen con los días, Europa comienza a preocuparse del nuevo asombro nacido en América del Sur. Los mismos que se habían burlado del caliche, en 1820, saludan ahora con respeto a Míster Salitre, dándole su justa jerarquía. No es sólo una presencia más que llega a los mercados, debutando en los escaparates de la oferta y la demanda. Es el rey de los abonos. Bajo su imperio, los veleros se lanzan a la Carrera del Salitre. Había que llegar primero, para llenar también primero con salitre las estibas, y zarpar antes que los rivales de regreso a Europa.

### LOS FRANCESES ABREN EL RUMBO

Un armador de Burdeos, "monsieur" Antonin Dominique Bordes, fue quien inauguró la justa, cuando 1868 asomaba por el calendario. Muy francés hasta

en el más íntimo detalle de las cosas. Bordes saludó con la alegre galantería de un gentil hombre naviero, la lejana geografía hacia la que irían a viajar sus barcos, bautizándolos en su más copiosa mayoría con nombres de Chile. Así surgieron sobre el mar el "Bío-Bío", el "Almendral", el "Aconcagua", el "Tarapacá", el "Valparaíso", y tantos otros. En su mejor época, entre 1890 y 1914, la flota de veleros franceses llegó a tener hasta cien unidades en su nómina. Con los cascos y los palos pintados de blanco, y de negro las bordas y las líneas de flotación, simulaban gigantescas gaviotas, volando al ras del agua. El término es exacto. Los veleros de antaño "volaban" realmente. Los viejos marineros todavía hablan del "Sovereign of the Sea", un clipper inglés que cortaba el agua —"clipper" significa tijera—, con singladuras hasta de 424 millas. No hay que extrañarse mucho de la cifra. Otro clipper británico, el "Lightning", cruzó el Atlántico con un andar medio de 19 nudos. Eran los días gallardos de las velas en el viento. En ellos y con ellas debutó el francés Bordes, incorporado a la Carrera del Salitre, dejando marcas que todavía despiertan celos. Una de sus naves, la "Carioca", fue de Tocopiella a Saint Pierre en 63 días y sólo se demoró 68 en el viaje de Cardiff a Coquimbo.

### GIGANTE SE ESCRIBE CON "P"

Estos halagos hacían dormitar un poco al armador francés. Monsieur Bordes no encontraba rivales que le salieran al paso en los caminos del mar. Año tras año, la Carrera del Salitre era ganada por sus barcos. Pero en 1874, otras manos entran a tallar también el naípe, disputándole su arrastre de triunfos navegantes. Ese año, "Herr" Fritz Laeisz, un armador de Hamburgo, participa de la ambicionada competencia con los veleros de su famosa Línea "P". Con la única excepción de la "Henriette Vehn", uno de los primeros que tuvo, todos los demás barcos de su flota siempre lucieron nombres que comenzaban con la letra "P". Pintados de negro, con los palos y las vergas de amarillo, Laeisz los fue sacando de sus astilleros uno a uno. Así surgieron el "Professor", la "Poly-

nesia", el "Plus", el "Pampa", la "Pamelia", el "Pestalozzi", el "Potrimpos", la "Paposo", el "Pirat", el "Parchim", la "Palmyra", el "Prompt", el "Pamir", y todos los demás que siguen en la larga lista. El último fue el "Priwald", donado a nuestra Armada cuando sobrevino la segunda guerra mundial. Rebautizado entonces como "Lautaro", convertido en Buque-Escuela, pereció después en un desdichado incendio ocurrido frente a las costas del Perú. Con él se fue el último gran velero de su tipo.

Todos los de la Línea "P" mostraron este rango. Laeisz fue el primero que lanzó al mar a los gigantes a la vela de dos mil toneladas, contruidos íntegramente de acero. Bordes, su rival francés, no demoró mucho en responder al desafío. Su flota ya disponía de la "Chili", la "Agustín Edwards" y la "Valparaíso", naves que estaban a la misma altura que las alemanas, cuando en 1890 botó al agua al "France", un coloso de 6.200 toneladas, con cinco mástiles que requerían una extensión de 47.000 pies cuadrados de lona en su velamen. En su primer viaje, el "France" puso 75 días

de Dunkerque a Iquique y apenas 63 en las bordadas de regreso, de Valparaíso a Prawlle Point. La Carrera del Salitre volvía a ser de nuevo del francés.

Entonces Laeisz contestó con el "Potosí", un velero que sólo tenía 100 toneladas menos que el "France". Su palo mayor se empinaba a una altura de 60 metros sobre la cubierta. Su primer Capitán, Karl Hilgendorf, juró sobre la Biblia cortarse la mano derecha si alguien lo ganaba en la Carrera. No se la cortó. Doblando el Cabo de Hornos con todas sus velas al viento, el "Potosí" fue en 73 días de Hamburgo a Iquique y en

57 de Iquique a Prawlle Point. Con este andar, el cetro de la Carrera quedaba otra vez en poder del alemán.

Pero Laeisz no se contentó sólo con este galardón. El armador quería que verdaderamente la palabra "gigante" se escribiese en el mar de los veleros con la letra "P". Lo logró en 1902, cuando tuvo a flote al "Preussen", el velero más grande que haya visto el mundo. Desplazaba 11.150 toneladas. Sus bodegas tenían capacidad para almacenar 62.000 sacos de salitre que pesaban 8.000 toneladas,

cantidad de sobra para nutrir de pólvora a un ejército en guerra o fertilizar 40.000 hectáreas de terrenos yermos. El "Preussen" ha sido hasta hoy la única fragata de cinco mástiles, con aparejos de cruz en todos los palos. Tenía 133,5 mts. de eslora y 16,4 de manga. Su palo mayor se erguía a 68 metros. Utilizaba 13 kilómetros de cable metálico y 17 kms. de cabullería, y entregaba a las manos del viento 48 velas que totalizaban una superficie de 59 mil pies cuadrados, con un andar normal de 17 nudos sin apuro. Era una maravilla, inimitable, cuya nostalgia hace suspirar a



los viejos marinos, ya muy abuelos, que vieron navegar al "Preussen" el gigante de la Línea "P".

Suspiro hasta yo mismo, que sólo pude conocerlo en su versión más diminuta. En los negocios marineros de la antigua Calle Verde, en Hamburgo, ofrecen al visitante admirables miniaturas del "Preussen", navegando en el interior de una botella. Una de estas miniaturas reposa ahora sobre mi escritorio. Yo he escrito las presentes líneas, pues, mirando al más hermoso velero que surcó los mares, aceptando estar bajo su perenne hechizo.