

EL HISTORICO PUERTO DE IQUIQUE

*Carlos A. Aguirre Vio
Capitán de Navío*

Antecedentes

Algunos historiadores estiman que el nombre Iquique es de origen aymará, que significaría "por qué duermes"; otros, en el mismo origen, citan la palabra lqueique, que quiere decir "dormida en el camino", pero también se le atribuye origen quichua, cuya traducción sería "el mentiroso".

Cuando los españoles llegaron a la región había aborígenes establecidos que explotaban el mineral de plata de Huantajaya, y los changos del norte de Chile navegaban el litoral en sus embarcaciones de piel de lobo.

De simple caleta y poblado colonial logró, con los años, imponerse por su riqueza en minerales, especialmente el salitre.

El nombre comienza a figurar en los mapas peruanos al promediar el siglo pasado. Entre los primeros exploradores aparecen los chilenos formados en la "escuela" del desierto de Atacama, que llegaron previamente a poblar Antofagasta extrayendo sus riquezas y especialmente el salitre. Justamente, este abono aparecía luego en Tarapacá, departamento del Perú, complementando y superando la producción de guano y bórax. Hacia

1836, Iquique ya anticipaba lo que sería el futuro puerto; una ley peruana de 1855 lo declaró puerto mayor, pero sólo 25 años después (1861) se construyeron los primeros ferrocarriles salitreros.

Los chilenos llevaron a la zona su indomable energía ante los rigores de la pampa con su sol abrasador; dieron ejemplo de empuje y laboriosidad comprometiendo en ello a muchos peruanos. Entregaron su experiencia y proporcionaron trabajo a chilenos y peruanos por igual; también, sencillamente, trabajaron como peones para ser luego productores, terminando por avecindarse en la zona sin que inicialmente se produjeran dificultades.

Desgraciadamente, los gobernantes beneficiados, lejos de corresponderles, encontraron medios o arbitrios para limitarlos u hostilizarlos. Fueron víctimas especialmente del gobierno del presidente Pardo, quien —entre 1872 y 1876— planteó la política: "todo el salitre controlado por Perú (1873)"; y de aquí salta a la vista el fantástico proyecto, para él, del Tratado Secreto de 1873, cuya gestación y proyecciones son bien conocidas, hasta llegar a crear las condiciones para un casi "cuadrillazo" contra Chile.

Entre 1873 y 1875 hubo reclamos frecuentes de Chile por malos tratamientos a compatriotas dispersos por las pampas salitreras de Tarapacá; se calcula en

16 mil el número de chilenos que vivían laborando en esa zona y otros sitios.

Agentes de inmigración los atraían ofreciéndoles precio de oro; oro valía su trabajo y la resistencia física que el obrero local no era capaz de desplegar; además, nunca se arredraron ante las enfermedades endémicas, el clima y la carestía.

El chileno fue la obra de mano de las obras públicas del Perú, especialmente las ferroviarias, como las de la Oroya, o las de Ilo a Moquegua, para las cuales fue recomendado por el propio ingeniero don Enrique Meiggs, que los conocía en sus trabajos en Chile; pero millares fueron a parar a los hospitales o a los cementerios.

La competencia guano-salitre fue causa de crisis en Perú, impulsada por otros factores de orden interno, malas administraciones o incompetencia, y no podían en modo alguno competir con el salitre chileno.

Perú expropió las salitreras de Tarapacá; los chilenos afectados se trasladaron a Taltal, y siguió la competencia (rivalidad de 1878). Perú solicitó un empréstito para seguir trabajando (ley de compra a particulares, pagadero en bonos). Al ser expulsados, los chilenos resultaron ser —a la postre— los mejores soldados, por razones obvias, pues previendo un conflicto ya patente en 1879, exclamaban: "volveremos con las armas en la mano". La guerra tuvo carácter popular. Sonó la hora de la petición de cuentas del chileno al patrón que los había hostilizado. El chileno de las salitreras y ferrocarriles formó gustoso en los regimientos que se organizaban en Antofagasta.

Breve descripción hidrográfica

Las coordenadas geográficas de Iquique son: latitud 20° 12' 30" sur y longitud 70° 10' 36" oeste. La rada, según accidentes geográficos, se ubica entre Punta Piedras por el norte y Punta Gruesa por el sur. Así pues, al sur de Punta Piedras se abre una bahía rodeada de cerros cuyo saco está formado por una

planicie, donde se cimentó la ciudad. Su extensión llegó a ser por entonces de unos 500 metros de largo por 150 metros de ancho. La altura de los cerros circundantes llega a unos 1.000 metros.

La bahía, en su zona de fondeo, ofrecía buen surgidero entre 14 y 20 metros, con fondo de arena y fango, libre de rocas y bajos; no así cerca de tierra. Para llegar al muelle principal se interponía la restinga, o bajo, llamada Patilliguaje, que era necesario escapular a prudente distancia con las embarcaciones, especialmente cuando arreciaban las rompientes, según las marejadas y vientos que reinaran fuera de la rada.

Tenía Iquique cinco muelles. En el principal, o de pasajeros, desembarcó el comandante Prat cuando bajó a tierra desde el blindado *Blanco Encalada*, para notificar el bloqueo el día 5 de abril. Y en él desembarcaron su cadáver y el del Teniente Serrano, después del heroico combate; también al Sargento Aldea, dado por muerto, siendo que en realidad estaba moribundo; falleció en la noche del 24 de mayo.

Iquique, como puerto, se consideraba cómodo y seguro; de fondo más o menos parejo en su medianía, iba aumentando progresivamente a medida que se alejaba de tierra, en que rápidamente llega a sondarse 40 metros.

La isla del Faro, que así pasó a denominarse al serle instalado uno, limitaba la bahía por el oeste y proyectaba hacia ese lado, mar afuera, bajos de piedra y rocas hasta los 500 metros; bajos en los que la mar rompe con una marejada constante. Muy cerca de allí pasó Condell con su *Covadonga* en los comienzos del combate, cuando puso proa al sur, manteniéndose en "bajos fondos", como lo ordenara el comandante Prat, jefe del bloqueo y de bahía, para enfrentar adecuadamente al adversario.

Hoy, las obras del puerto han anulado los efectos de la marejada, desde que la isla quedó unida a tierra firme por el molo. Las bravezas de mar, ocasionales y

comunes a toda la costa, llegaban antes a paralizar las faenas de movilización para la carga y descarga, pues los muelles existentes no eran de atraque para buques de tonelaje. Se fondeaba "a la gira" o se acoderaba a boyas que mantenían algunos particulares o armadores.

Describiendo el tramo Punta Piedras-Punta Gruesa, o sea, los dos accidentes notables que limitan la costa de Iquique, cabe destacar que los une, como se observa en casi todo el norte, una sola cadena de cerros que llegan al mar presentando una costa abrupta con numerosos arrecifes, ya sea ahogados o aflorados; por eso es mayormente notoria la parte plana donde se estableció la ciudad, lo que ha permitido su desarrollo periférico. Hay playas de arena, tales como El Colorado, Cavanca y El Molle. Y siguiendo hacia el sur se llega a una ensenada abrupta, de forma muy extendida, que va a toparse con Punta Gruesa. De este punto parte una cadena de cerros que va al interior, terminando en el oasis o quebrada de Tarapacá.

Punta Gruesa, en sí, es baja y barrancosa, pero se eleva un poco hacia el lado oriente. Por el norte presenta tres manchas blancas que son muy visibles desde bastante distancia. Casi a 500 metros al noreste existen tres rocas de color obscuro, visibles a flor de agua. El conjunto es el accidente geográfico más notable que se distingue siempre, ya sea viniendo del norte o del sur.

Punta Gruesa se ubica a unas 10 millas al sur de Iquique; su ubicación, precisada por coordenadas geográficas, es: latitud 20° 22' sur y longitud 70° 12' oeste, aproximadamente.

El redoso es sucio, en sentido hidrográfico; no se pasa hoy en día a menos de tres millas de distancia; hay marejada permanente y a veces rompientes.

Toda la costa, entre Iquique (isla del Faro) y Punta Gruesa, es accidentada y con rompientes. Esta es la zona de costa que sorteó hábilmente el comandante Condell con su *Covadonga*. Desde la isla del Faro, y desde El Molle, es donde el

buque fue atacado por fuego de fusilería, lo que demuestra cuán cerca de costa se desplazaba hacia lo que sería la meta de un triunfo no sólo táctico-hidrográfico, sino estratégico.

Hoy existe un faro en Punta Gruesa, conocido con el nombre de Condell, pues ese faro se instaló, entre otros considerandos, como un homenaje al héroe; muy significativo, por lo demás, constituye un verdadero monumento a su nombre y a su memoria, y baliza el sitio histórico en el que culminó su prodigiosa hazaña el 21 de mayo de 1879.

El faro fue inaugurado en 1946, con asistencia de autoridades. Tiene una altura, su fanal, de 16 metros, en torre de cemento, y funciona automáticamente, es decir, con acumuladores y "sin guardián" (sin cuidador).

Tuvo su origen en un Parte de Viaje del comandante del petrolero *Maipo*, Capitán de Fragata Carlos Aguirre Vío, complementado por un oficio en que se hacía referencias a la historia y sus consecuencias, proponiéndose esta ayuda a la navegación, aunque no se estimara ser de una necesidad imperiosa, pero que no estaría de más. Y, por sobre todo, un motivo de recuerdo permanente hacia el héroe, para todo navegante.

La ciudad y sus recursos

La planta de la ciudad estaba originalmente bien trazada; aún puede vislumbrarse lo que era, marginando lo que se ha expandido y pese a las modificaciones o ampliaciones por consecuencia de terremotos o incendios, o por imperativos del progreso y los planos reguladores a que son sometidas las ciudades.

Respecto a construcciones y edificaciones, la ciudad era —en general— de un estilo que se podría catalogar de regional.

Las viviendas eran de material ligero, ya sea barro o madera, encontrándose algunas de buena manufactura. Las casas

eran sin techo o éste lo era de cañas, dado que allí no se conocen las lluvias. Había, sí, obras sólidas, mansiones o edificios públicos, como el caso de la Aduana, que aún existe y que es histórico porque allí fueron encerrados los naufragos prisioneros de la *Esmeralda*, que recogió el *Huáscar* al hundirse la nave gloriosamente el 21 de mayo.

Los técnicos y arquitectos tienen hoy material para investigaciones. Se recuerda, por ejemplo, la glorietta de la plaza.

Actualmente, toda la calle Baquedano —el entorno de la plaza— ha sido declarada monumento nacional. Y como noticia histórica cabe agregar que la ciudad fue destruida, en parte, por los terremotos habidos en 1868 y 1877 y por un incendio en 1875.

La población, en vísperas del estado bélico o de la iniciación del bloqueo, se estima en unas 14 ó 15 mil personas; se había reducido algo por ausencias o evacuaciones motivadas por el estado de guerra. En cambio, se concentró en ella un núcleo militar que pronto llegó a los 6.000 hombres, al mando del general don Juan Buendía.

El Perú tenía constituida la extensa zona (departamento de Tarapacá) por cuatro distritos: Pisagua, Iquique, Patillos y Pica.

De Iquique partía al interior un ferrocarril que en su trazado se dirigía primero al sur, y luego de pasar cerca de El Molle seguía a la pampa. Este ferrocarril acarreaba los productos mineros. A 15 kilómetros estaban las minas de plata de Huan-tajaya, que eran de difícil explotación por falta de agua.

Justamente, la gran falla de la ciudad era la escasez de agua dulce; había que obtenerla destilando agua de mar. Muy poca era el agua de pozos o vertientes, pequeñas y distantes. De Arica se proveía, en buques cisternas, para la industria.

El estado de guerra (bloqueo) repercutió precisamente en tan vital elemento para la población, que la impulsó a emigrar, en parte; y en la vida militar debía producir restricciones y privaciones, según trascendió, lo que estuvo a punto de precipitar una rendición.

En la ciudad se conocían tres clases de agua:

a) La resacada, que desde el bloqueo no se suministraba regularmente, porque las resacadoras tenían prohibición de funcionar so pena de sufrir el fuego de la artillería de los buques bloqueadores.

b) El agua de cañería. Así era denominada la que provenía de la Oficina La Unión, desde 7 leguas; era francamente mala, porque la cañería era la misma que antes servía para vaciar el caldo de caliche, y por lo tanto era salitrosa. Esta agua, buena en su origen, se maleaba a poco de circular; así, en Iquique resultaba intomable y producía dolor de estómago. Los habitantes creían que era obra intencional de los chilenos, y tuvo que cargar la supuesta culpa un ciudadano español, comerciante de la calle Maipú, que nada tenía que ver en el asunto; fue tomado preso injustamente y tratado arbitrariamente, al igual que su hijo.

c) El agua buena procedente de pozos y norias, traída por negociantes desde lejos, según se ha dicho, y que era para las autoridades o gente que la pagaba bien.

En cuanto al agua de Arica, demás está decir que debido al bloqueo no llegaba a puerto ningún buque cisterna.

Para los días del bloqueo escaseaban también los víveres; siendo árida la zona, todo debía llegar de fuera, y el bloqueo no lo permitía por mar. Lo que lograba llegar era por rutas terrestres, a través de Pisagua o vía cordillerana.

Era opinión de más de alguno que si el bloqueo se prolongaba, la plaza tendría

que entregarse por hambre. Como referencia se puede citar una carta del presidente Prado al General Buendía, fechada en Arica el 8 de junio de 1879, que dice:

"Está bien que se haya mandado esa condensadora a Chucumata, y conviene que se mande otra a Punta Colorado, y con tal motivo le reitero la prevención de antes, de que en ambas partes se hagan depósitos de agua en estanques, en previsión de que puedan descomponerse las condensadoras o que el enemigo tome el mar y no puedan condensarla.

"Mande Ud. al Coronel Méndez, a Pisagua, un oficial que le sirva de auxiliar, porque está solo en el servicio; pero que el oficial sea andador a pie, para cuando se ofrezca ir a Junín.

"La situación económica es cada vez más tirante y tal vez empeorará, por lo que debe Ud. ser lo más económico y prudente, teniendo en mira los fondos que existan y asegurando ante todo la peseta del soldado.

"P.S. Evite Ud. que nuestros oficiales entren en murmuraciones respecto a las tropas bolivianas, particularmente sobre la diferencia de diarios. Esto es por lo demás imprudente en las actuales circunstancias y espero que Ud. lo evite con mucha discreción".

Ciudad y puerto ante el estado de guerra

La notificación del bloqueo fue una difícil y delicada misión encomendada al comandante don Arturo Prat Chacón, el 5 de abril de 1879. La Escuadra había entrado al puerto a las 14.00 horas, en son de campaña pero no provocativa, sin estridencias. El pueblo, novedoso e indeciso de lo que se tenía a la vista, algo vislumbró hasta que recibió la noticia oficial del bloqueo y del estado de guerra con el país del sur.

La actividad militar peruana, o mejor dicho, la movilización, había comenzado

en la zona Pisagua-Iquique, mucho antes de que se declarara la guerra.

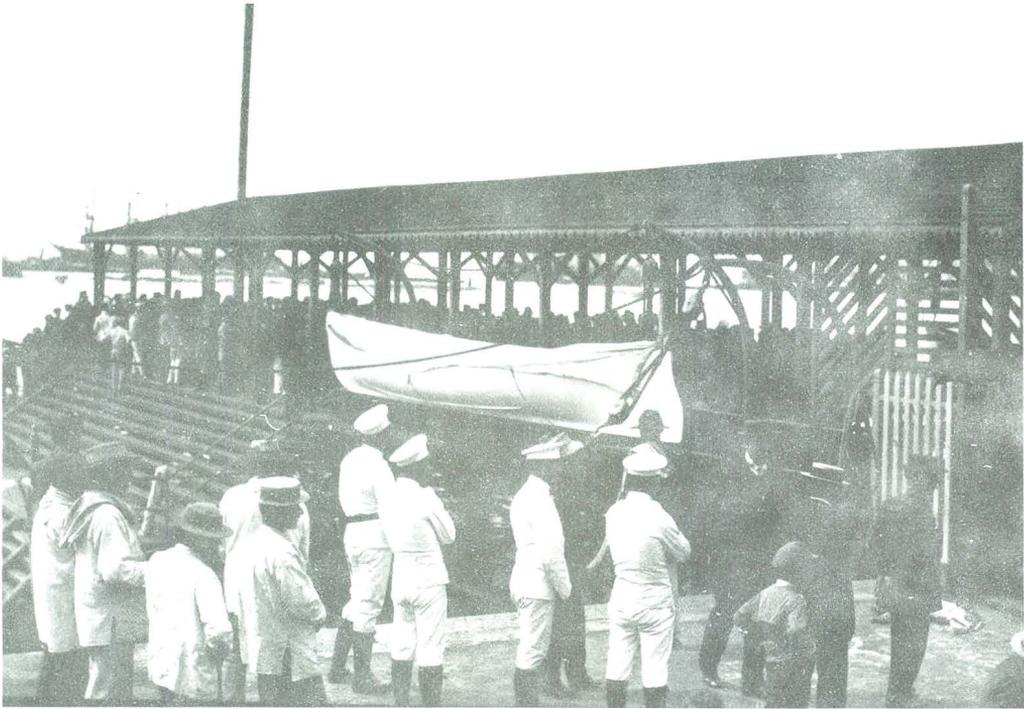
El 7 de marzo había llegado la División del Coronel Velarde, y el 25 del mismo mes la 2ª División al mando del Coronel Suárez. Y esta movilización no cesó con el bloqueo, que aunque éste fue efectivo en lo económico y comercial, luego se vio que por tierra, a través de Pisagua, pudieron los peruanos completar su plan.

Con todo, el bloqueo se justificaba por el momento a fin de organizar, planificar y alistar los buques, y por ende, en espera de los medios logísticos que no fueron proporcionados oportunamente a tono con un plan.

El día 6 la ciudad presenció a la Escuadra bloqueadora fondeada; había sentido su vigilancia durante la noche; era el primer día de inquietudes y restricciones. La mayor parte del comercio y muchos particulares se trasladaron a la Sábana, cerca del cementerio, tras unos promontorios; allí instalaron carpas y cavaron pozos, rodeándolos con sacos de arena. Era una medida prudente. La *Chacabuco* tuvo que hacer forzosamente un disparo para confirmar la prohibición de funcionamiento de la condensadora; y luego, a eso de las ocho, sonaron hasta ocho cañonazos que disparó la *Magallanes* contra el tren que salía sorpresivamente a toda velocidad hacia el interior, logrando traspasar la colina sin mayores daños que un impacto en el furgón de la máquina. También una de las corbetas disparó, por el lado de Cavancha, sobre una caravana presumiblemente de aprovisionamiento; pero eran sólo arrieros.

Estas medidas, ingratas pero legales ante un bloqueo de guerra, eran absolutamente necesarias para hacer ver a las autoridades que esto era serio y debía respetarse.

Días después, el 14 de abril, el Perú disponía de una guarnición de más de 3.000 soldados, a los que se sumaban 500 más en Pisagua; estos últimos habían llegado allí el día 7, o sea, sólo dos días



MUELLE DE IQUIQUE HACIA EL AÑO 1910

después de la declaración de guerra. Esto prueba que Perú estaba movilizado militarmente desde mucho antes.

Tanto en Pisagua como en Iquique, los peruanos acentuaron entonces las obras de defensa y fortificaciones. El punto más fortificado era el alto de El Molle, con 1.000 hombres bien armados y 6 piezas de artillería de poco calibre.

La Escuadra chilena se mantenía al principio en sus fondeaderos, pero luego optó por salir a las afueras de la bahía durante la noche, por peligro a los torpedos y otros recursos bélicos que presumiblemente preparaban en tierra, lo que era efectivo. Se lanzarían torpedos de fabricación norteamericana que se instalaban con ayuda de técnicos de la firma proveedora.

Entretanto, el Almirante chileno preparaba secretamente una expedición bélica sobre El Callao, para batir allí a la

Escuadra peruana. El 16 zarpó rumbo a ese puerto, dejando a cargo del bloqueo a la *Esmeralda* y a la *Covadonga*, comandadas por los Capitanes de Fragata Arturo Prat Chacón y Carlos Condell, respectivamente. Había quedado allí también, como buque carbonero, el transporte *Lamar*.

Lo que pasó el día 21 es del conocimiento de todos los chilenos: la heroica lucha de los dos buques en sus escenarios de Iquique y Punta Gruesa, respectivamente.

El día del combate, en la ciudad

El 21, ante el anuncio de los buques peruanos, la población se puso eufórica y se movilizó a tomar colocación en los sitios de mejor visión para presenciar el hundimiento fácil de las naves chilenas o celebrar su rendición, según creían los observadores, como en un teatro. En todo

caso los librería, pensaban, de los odiosos bloqueadores que los asfixiaban en su vida doméstica y comercial, limitándoles actividades.

Por su parte, el General Buendía dispuso su ejército en orden de batalla a lo largo de las playas, para presenciar –al igual que los civiles– una rendición sin combatir o bien un triunfo fácil, para luego rendir honores a sus hermanos vencedores.

Al principio todos aplaudían por igual los disparos del *Huáscar* y de la *Independencia*, pero tuvieron que presenciar lo que no esperaban: una lucha valiente, sin claudicaciones. Por eso, Buendía dispuso colocar contra la *Esmeralda*, en la playa de El Colorado, una batería de 4 cañones de 9, para cañonearla desde tierra, ya que el buque se encontraba tan cerca; fueron unos sesenta balazos hasta que el buque se alejó.

Las caras, alegres al principio, se tornaron serias y en seguida de asombro. Hubo estupor y se guardó silencio con un dejo de desaliento, al decir de un testigo. Así, los extranjeros residentes habrían de expresar después su admiración por lo que vieron, o sea, cómo la dotación de la *Esmeralda* realizaba verdaderos prodigios, pues no se arredraba ante la enorme ventaja material de sus adversarios, que la tomaban entre dos fuegos, y seguiría combatiendo hasta completar cuatro horas, para luego terminar hundiéndose con la bandera al tope y el último cañonazo del Guardiamarina Riquelme. Esa nave sucumbía sin haber sido vencida su formidable fuerza moral.

La *Covadonga*, en dos oportunidades recibió el ataque de fusileros, primero al momento de escapular la isla del Faro y después desde la caleta de El Molle, como a 3 millas al sur de Iquique. Los observadores la creyeron perdida, pues esperaban el rápido éxito de la *Independencia*, lo que lamentaban no ver dada la distancia, pero lo que no presenciaron fue la pérdida de ésta en Punta Gruesa. Y finalmente se les ocultó el episodio, para ellos desfavorable, de lo que significaba per-

der a su mejor nave. Se ocultó el hecho pese a que muchos vislumbraron un incendio en esa dirección. Inicialmente, lo silenciaron para Lima, El Callao y Arica, que no para Pisagua y lugares cercanos, que pronto lo supieron.

El *Huáscar* recogió sobrevivientes de la corbeta y los entregó en tierra al jefe de la plaza, General Buendía. Eran 9 oficiales que fueron ubicados en la Compañía Salvadora, y 49 tripulantes en el edificio de la Aduana. Dejó en el muelle los restos de Prat y Serrano, y al Sargento Aldea, que moribundo falleció tres días después...

Interrumpido el bloqueo durante ocho días, a raíz del 21 de mayo, el *Huáscar* rondó por la zona, sin permanecer en Iquique, pues temía ya el regreso de los buques chilenos desde El Callao, lo que efectivamente ocurrió el 30 de mayo.

Nuevo bloqueo de Iquique

La Escuadra volvió, pues, a establecer el bloqueo con sus zarpes en la noche y el consiguiente buque de guardia.

La rutina descrita sólo se vio alterada la noche del 9 al 10 de julio, cuando el *Huáscar* entró sorpresiva y silenciosamente para hundir a la *Abtao*, que se mantenía en reparaciones; pero fue interceptado por la *Magallanes*. El pueblo, alarmado, sólo escuchó cañonazos y vio los fogonazos de éstos para luego saber que el monitor había sido rechazado y había huído. Era la "noche feliz de La-torre".

Preocupaba a los peruanos un posible desembarco chileno, y era desvelo notorio el completar adecuadamente las defensas. El fuerte de su guarnición estaba en El Molle, con una playa prácticamente toda arenosa; si se producía un desembarco, éste lo controlarían desde las alturas de El Morro, que tenía bodegas habilitadas.

En Chucumata, caleta árida y sin recursos de agua dulce pero de extensa

playa arenosa, instalaron cuatro barricadas de sacos de arena. Había una edificación y mantenían 50 soldados con un pequeño cañón. En resumen, todas las caletas las tenían protegidas.

En la población, a orillas del mar, tenían tres barricadas que defendían los puntos que estimaban abordables desde el mar.

También, a lo largo de la playa, hicieron una zanja a modo de trinchera para ocultar la infantería.

En realidad, Chile, dentro de la idea de atacar a Iquique, presumiblemente con un desembarco dentro de la zona panorámica, hizo las estimaciones del caso, motivando las posibilidades desde el mar.

Aporte importante en las fortificaciones peruanas significó el emplazamiento en tierra de los cañones que lograron sacar de la *Independencia*; no les fue posible sacarlos todos y se conformaron expresando: "¡lástima grande que no se puedan sacar los demás". Ingenieros y buzos desistieron del trabajo porque en ese lugar del encallamiento, cerca de costa, el mar permanece en constante agitación, pero más que nada por temor de ser sorprendidos y bombardeados.

El 16 de septiembre las baterías de tierra estaban completadas y listas, como final de una labor comenzada en el mes de marzo de 1879, o aun antes. Sin duda, el Perú se preparaba entonces para la guerra, mientras su embajador Lavalle se presentaba en Santiago ofreciendo su mediación ante el diferendo boliviano-chileno. Es indudable, también, que el bloqueo de Iquique evitó la celeridad de los alistamientos peruanos, al evitarles el desembarque de pertrechos por mar; la ruta terrestre desde Pisagua tenía limitaciones.

El día de Nuestra Señora de las Mercedes, 24 de septiembre, fue considerado el más apropiado para la inauguración del sistema defensivo.

Pero la situación cambió después de

Angamos; de nada valían las formidables defensas después del desembarco y toma de Pisagua.

Después del combate nocturno entre el *Huáscar* y la *Magallanes*, ya referido (noche del 9 al 10 de julio), Chile pensó más seriamente en un desembarco para la captura de Iquique; era lógico que así fuera, y por lo tanto fue practicado, desde el vapor *Itata*, un estudio naval-militar de toda la costa de Tarapacá, que culminó el mes de agosto. Ya de antes se tenía una estimación de las playas y caletas vecinas de Iquique, sus recursos y defensas, lo que había arrojado un saldo de posibilidades.

La comisión del vapor *Itata*, compuesta de idóneos jefes navales y militares, fue integrada por baqueanos chilenos de costa y tierra adentro, que por haber vivido o frecuentado la zona podían suministrar datos prácticos, aunque no siempre seguros, que los profesionales uniformados debían evaluar y catalogar. Así se obtuvo un panorama informativo de tramos costeros, tanto al norte de Iquique como al sur. Naturalmente, Pisagua entró en los cuestionarios, con sus fortificaciones en plena construcción en el norte y sur de la bahía.

Dichas fortificaciones quedaron terminadas casi en vísperas del asalto y toma del puerto, que tuvo lugar el 2 de noviembre. El General Buendía había llegado, entonces, para la inauguración y también para presenciar, como vencido, un exitoso desembarco chileno, el más grande del mundo hasta entonces como operación anfibia, y que metió una cuña entre las guarniciones peruanas de Tacna e Iquique. El triunfo de Dolores, el 19 de noviembre, consolidó posiciones en el alto de Pisagua, con su ferrocarril y oficinas salitreras.

La plaza de Iquique, bloqueada por la Escuadra, quedó de hecho amenazada por tierra. Además, el 17 había sido capturada la cañonera *Pilcomayo*, por el blindado *Blanco Encalada*.

Últimos días y caída de Iquique

Según lo referido, los hechos se precipitaron. El bloqueo marítimo se dejó sentir sin contrapeso, y los peruanos vislumbraron que el ejército vencedor de Germania y Dolores marcharía hacia el sur.

El General Buendía dispuso la concentración en el valle y poblado de Tarapacá, llamando para ello a las tropas de Iquique. Se desguarnecía Iquique!!

Antes de abandonar la ciudad, el Coronel Ríos dispuso una serie de medidas destinadas a no entregar nada a los chilenos. Como no podía llevarlo todo, muchos pertrechos fueron echados al mar, y los cañones –al menos los principales– fueron clavados.

La población, al darse cuenta de la situación, en su mayoría tomó el rumbo que seguía la formación militar, internándose en la pampa, y otra parte se dirigió a embarcarse en los buques mercantes extranjeros. El jefe de la plaza, Coronel Ríos (Buendía no volvió a Iquique) habló con el Cuerpo Consular, notificándole que abandonaba la ciudad en cumplimiento de orden superior, y que dejaba allí a los prisioneros de la corbeta *Esmeralda*, sin sus oficiales, que habían sido trasladados a Tarma. Esto ocurría el 22 de noviembre.

Una comisión constituida por los cónsules de Alemania, Inglaterra e Italia, presidida por el decano, que lo era el de Estados Unidos, se dirigió esa tarde al *Cochrane* para imponer al jefe del bloqueo, comandante don Juan José Latorre, de lo que ocurría en tierra, estando mientras tanto la ciudad reguardada por el Cuerpo de Bomberos como única organización de respeto, en la cual formaban miembros de las colonias extranjeras.

Al día siguiente, a primera hora, por orden del comandante Latorre desembarcaron 115 marineros con sus oficiales, al mando del segundo comandante del blindado chileno, Capitán de Corbeta don Miguel Gaona, designado jefe de la plaza;

asimismo, enviaba de inmediato a la *Covadonga* a Pisagua a dar cuenta al ministro de Guerra en Campaña. La *Covadonga* recaló allí justo cuando el ministro llegaba al puerto, procedente del triunfante campo de Dolores.

La primera labor que se impuso al capitán Gaona fue la de libertar a los tripulantes prisioneros de la *Esmeralda*, quienes permanecían encerrados en el edificio de la Aduana. Fueron recibidos triunfalmente a bordo del blindado *Cochrane*. Igualmente, visitó el cementerio, tras los restos de los héroes del 21 de mayo.

Los oficiales de la *Esmeralda*, junto con los del *Rímac*, fueron canjeados por los prisioneros del *Huáscar* y de la *Pilcomayo*, que había sido capturada días antes (17 de noviembre).

Mientras tanto, el ministro se embarcaba el mismo día 23 en la *Covadonga*, con un batallón del Regimiento Esmeralda para relevar a la marinería de desembarco del *Cochrane*, y era designado el Capitán de Navío Patricio Lynch –para reemplazar al capitán Gaona– con los títulos de Comandante de Armas y Gobernador Marítimo.

El propio ministro, el mismo día, tomó posesión de Iquique y lanzó una proclama ofreciendo garantías y amplias libertades, al tiempo que dispuso medidas de seguridad.

El gobierno confirmó el nombramiento del comandante Lynch, el 12 de diciembre, con el título de Jefe Político y Militar de Iquique. Secretario fue designado el abogado don Daniel Carrasco Albano.

La nueva autoridad tuvo especial interés en ubicar el sitio del cementerio en que estaban sepultados los restos del comandante Prat, del Teniente Serrano y del Sargento Aldea. En ceremonia militar se rindió honores y se depositó una corona de recuerdo, la primera construida con jarcia de a bordo por los tripulantes del *Cochrane*. Se recordó que el sepelio había sido privado, en secreto y de noche,

a cargo de los ciudadanos españoles Benigno Posadas y Eduardo Llanos, que habían gestionado la entrega de los cadáveres en un gesto humanitario, de admiración y de hidalguía, propio de españoles.

Los cadáveres de los tripulantes habían ido a parar, por orden del jefe peruano de la plaza, a una fosa común, sin identificar y sin señalarse siquiera el sitio con una modesta cruz o señal; los peruanos la llamaban "la zanja".

Iquique bajo el gobierno de Lynch

A los pocos días del mando y administración Lynch, ya había organización y funcionaban tanto la Aduana como el puerto, en actividades comerciales y embarques de salitre, especialmente. Así, las arcas fiscales, muy necesitadas por imperativo de la guerra, recibían oportunos recursos.

Además, se consolidó la situación al retirarse a Arica las fuerzas peruanas después de la batalla de Tarapacá, cuyo precario triunfo de nada les sirvió. Esa retirada era una derrota para ellos, a la par que se alzaba la figura del heroico comandante Eleuterio Ramírez, quien sucumbió abrumado por la superioridad numérica.

El Capitán de Navío don Patricio Lynch se hizo notar, de partida, con una serie de medidas administrativas, iniciando una brillante carrera de gobierno interior que, ante todo, proyectó orden y tranquilidad.

Desde luego, se organizó el gobierno militar, designándose a don Miguel Carreño como encargado de restaurar las Oficinas de Hacienda, y a don David McIver en el puesto destinado a la recaudación de rentas. Además, como medida de continuidad, eficiencia y confianza, se mantuvo en su puesto al administrador del ferrocarril de Iquique a Pozo Almonte, al ciudadano inglés Federico I. Rowland y al inspector de las salitreras fiscales, don Roberto Harvey, también inglés.

Enumerando las medidas internas, propias de un capacitado mandatario, puede decirse, entre otras cosas, que:

a) Reemplazó a la Junta Municipal por una Junta de personalidades locales;

b) Ordenó retirar todo material que hubiera quedado en los cuarteles o en casas particulares, dejado por la rápida retirada del ejército de Buendía;

c) Dictó normas de orden y limpieza, que fueron bien recibidas por la población;

d) Reacondicionó y dejó listos para la acción los fuertes que se ubicaban en El Morro y El Colorado, que eran cañones de 300 y 150 libras;

e) Estimuló la producción y exportación de salitre;

f) Tomó otras oportunas medidas, procurando no herir el sentimiento peruano.

En resumen, demostró dotes de organizador, de diplomático y humanista, a la vez que energía y cualidades de mando, como ya las volverá a mostrar dos años más tarde durante la ocupación de Lima.

Con la ocupación de Iquique, como debía suceder, aparecieron problemas financieros de importancia cuya solución era necesario resolver en el plazo más breve, y evitar así alteraciones mayores. Y eso se consiguió.

En todo caso, estretégicamente hablando, el hecho de quedar la zona en poder de las fuerzas terrestres cimentó mayormente el control de las rutas marítimas, porque los buques bloqueadores quedaron en libertad de movimientos. Así, se entró a mantener sin problemas una corriente logística continua para apoyo del ejército en cualquier punto y donde fuera menester. Y paralelamente una actividad comercial que iba en aumento.

El gobierno central decretó un impuesto para la exportación de salitre, llegando a ser una entrada permanente para las arcas fiscales. El primer embarque se efectuó, así, el 5 de enero de 1880.

La ocupación de Iquique el 23 de noviembre de 1879, involucró tácitamente el dominio de todo el departamento peruano de Tarapacá, y pasó desde entonces a permanecer bajo la bandera de Chile.

Para esos días, el Jefe Militar y Político dispuso patrullar ese territorio, ante la información de que montoneras y guerrillas habían aparecido y alarmaban los poblados. Estas guerrillas eran fomentadas desde Tacna.

Iquique, al término del conflicto, en 1881, tenía una actividad comercial que iba en aumento, y ese ritmo lo mantuvo muchos años.

La zona de Tarapacá se convirtió luego en una provincia de Chile, acorde con su organización administrativa y jurídica. El Tratado de Ancón había confirmado la ocupación, a perpetuidad, a favor de Chile.

Hoy, Iquique es la capital de la Primera Región, una de las trece en que está constituido el país. Sus posibilidades mineras, industriales y pesqueras son dignas de mención.

Iquique es zona franca y ha retomado su camino al progreso.

Iquique tiene un privilegio, y los iquiqueños se identifican con ello. Su rada ostenta una boya que indica el sitio preciso en que se encuentran los restos de la histórica nave que un 21 de mayo se hundió con su bandera al tope, y que con su casco impactado de balas, destrozado, se llevó a la tumba los muertos y heridos de su heroica tripulación.

Igualmente, en las inmediaciones de cabo Negro se alza el monumento representativo de esa heroica tripulación que dio ejemplo de patriotismo y sacrificio tras la estela de su digno jefe, el comandante Arturo Prat Chacón.

La boya se ubica a 2.040 metros del actual pequeño faro del extremo del molo, en dirección al 018 grados, y ostenta el nombre de "Esmeralda". Está pintada en forma significativa; de arriba abajo, con los colores nacionales: azul, blanco y rojo; de noche emite un destello rojo cada tres segundos.

Todo buque de guerra que recalca a Iquique gobierna convenientemente para rendir allí honores conforme a ceremonial. Y todos los años, el día 21 de mayo, unidades de la Escuadra lucen empavezado completo y el pueblo acude a la boya en romería, en toda clase de embarcaciones. Un programa oficial enumera los actos oficiales a celebrarse allí y en tierra. Estarán en formación las Fuerzas Armadas, las Escuelas y numerosas organizaciones civiles, laborales y de la juventud, reunidas todas con un mismo espíritu de cohesión nacional frente al recuerdo de esa gesta inmortal.

BIBLIOGRAFIA

- *Diccionario Hispano Americano* (antiguo).
- *Derrotero de la Costa de Chile*.
- Artículos varios de prensa (*El Mercurio*, 1979, y otros).
- Augusto Pinochet Ugarte: *Campaña de Tarapacá*.
- Gonzalo Bulnes: *Guerra del Pacífico*.
- Jaime Puig Verdaguer: *Memorias del bloqueo de Iquique*.
- Parte Oficial del combate de Iquique.
- Parte Oficial del combate de Punta Gruesa.