

HONORES A LA “ESMERALDA” **

Hace más o menos tres años el autor desempeñaba el cargo de Capitán de Puerto de Caleta Buena, cuando un buen día arribó a él el crucero *Chacabuco*, que al mando del Capitán de Navío don Olegario Reyes del Río llevaba a su bordo, en viaje de instrucción, un Curso de jóvenes Guardiamarinas.

Después de permanecer tres días en el puerto nombrado, que fueron empleados en hacer una gira de estudios y conocimiento objetivo de varias importantes oficinas salitreras de esa industriosa zona, el *Chacabuco* zarpó para Iquique, viaje de sólo dos horas, que el autor aprovechó para trasladarse a ese puerto por asuntos particulares.

La exquisita amabilidad del comandante y oficiales me aconsejaron aceptar el ofrecimiento de tan corto pasaje.

A las 9:30 de la mañana se avistó Iquique y momentos después un toque de corneta llamaba a “repetido”.

Simple pasajero de ocasión, extraño al servicio militar y a las maniobras de fondeo, permanecí en la cámara de oficiales esperando que la nave echara anclas, para dirigirme a tierra, cuando un teniente ayudante del comandante me indicó que tuviera a bien subir al puente para presenciar un acto que seguramente sería de mi agrado.

Fui conducido a dicho lugar, pudiendo ver entonces un espectáculo que no podré olvidar mientras viva.

La nave, con su pabellón izado, sus cañones para hacer salvas en batería, la tripulación formada a proa con la oficialidad en sus puestos respectivos y los jóvenes Guardiamarinas en colocación visible y conveniente; el jefe de ella, severo y grave en su puesto de mando, con sus respectivos ayudantes. La población de Iquique al frente y el histórico y legendario cerro del Colorado por la proa; el azul purísimo del cielo y el tranquilo y diáfano mar sobre el cual se balanceaba airosamente tan gentil como hermoso y fuerte barco de guerra; todo ese conjunto, guardando un perfecto y religioso silencio, hizo que mi mente y mis recuerdos retrocedieran 46 años y me pareciera ver reflejadas sobre las mansas aguas de tan apacible mar la sublime e inmortal escena que en época ya tan lejana me tocara en suerte presenciar, siendo aún niño, cuando Prat, el héroe mártir, paseándose, modesto y sin alardes ni bravatas, preguntaba a Condell, de la *Covadonga*, desde el puente de mando de la vieja y carcomida corbeta: —¿Almorzó la gente?

Y me pareció ver como a través de una cortina transparente que se elevaba desde el sitio en que la boya que marca el lugar donde se hundió la nave gloriosa con su pabellón al tope, a cuyo costado se encontraba sobre sus máquinas el *Chacabuco*, surgían del seno de las aguas las sombras de los héroes y mártires que prefirieron hundirse y sacrificar sus vidas antes que arriar la santa enseña de la querida patria.

En esos momentos, en que del fondo del corazón de todos los jefes, oficiales y tripulantes del crucero se elevaba indudablemente una oración patriótica y muda en homenaje a la memoria de aquellos héroes, la grave y austera voz del jefe de la nave se hizo oír en la siguiente forma:

“Señores jefes, oficiales, cadetes y tripulantes del crucero *Chacabuco*: Antes de tomar fondeadero he creído mi deber detener la marcha de nuestro buque frente a la boya que marca el lugar en que la vieja corbeta *Esmeralda* se hundió con su tricolor al tope y en que el Capitán Prat con sus demás

* Sección que presenta al lector cortos textos literarios de clara ambientación marina. Pueden provenir de colaboraciones originales e inéditas, remitidas especialmente, o ser reproducidas de textos aparecidos anteriormente en *Revista de Marina*, o bien extractos de obras ya publicadas que han devenido en verdaderos clásicos en su género.

** Extracto del artículo “Reminiscencia patriótica”, publicado en el diario *La Unión* del domingo 1 de abril de 1928. Su autor, don J. Arturo Olid Araya estuvo, como Aprendiz de Mecánico, en las acciones del 21 de mayo. Su participación en el Combate de Punta Gruesa fue publicado en *Revista de Marina* 2/1990.

compañeros de sacrificio encontraron la más gloriosa de las muertes abordando la cubierta del buque enemigo, para rendir a su memoria el merecido homenaje de nuestra admiración y respeto.

Ha tocado, por rara y casual coincidencia, que se encuentra a bordo en estos momentos el Capitán de Puerto de Caleta Buena, don Arturo Olid, que, muy niño aún, tuvo la suerte de encontrarse como Aprendiz Mecánico de la *Covadonga* en tan memorable acción. Hagamos extensivo nuestro homenaje a los héroes de la *Esmeralda* al señor Olid, que tiene la felicidad de saludar 46 años después la memoria de sus compañeros sobre este mismo y memorable sitio, y sirva esto al mismo tiempo de ejemplo y enseñanza a los jóvenes cadetes y Guardiamarinas, a quienes toca presenciar este solemne acto."

Terminada la patriótica alocución del comandante señor Reyes del Río, los cañones del *Chacabuco* dispararon una salva de 21 cañonazos, dirigiéndose enseguida a tomar su fondeadero.

ACCIDENTES NAVALES*

NAUFRAGIO DEL VAPOR "ANKAA"

Juan González Sendra
Capitán de Alta Mar

Los hechos

El 12 de noviembre de 1965 zarpaba de Iquique con destino a Coquimbo el vapor nacional *Ankaa*, ex *Carmelita*, de 678, 96 toneladas de registro bruto, construido el año 1921 por John Chambers, en Lowestoft, Inglaterra. Su propietario era la Compañía Naviera Latinoamericana. La nave estuvo reparando sus máquinas en aquel puerto durante tres meses, al cabo de los cuales la autoridad marítima le extendió un certificado de navegabilidad provisorio para el viaje a Valparaíso, donde debía entrar a dique para carena.

A pesar de que en las pruebas el *Ankaa* logró desarrollar seis nudos con su máquina recíproca de vapor y su única caldera, en la navegación al sur —debido al estado precario de la planta y a los vientos contrarios que encontró— el andar bajó tanto que el Capitán tuvo que hacer recalada forzosa en Chañaral para reabastecerse de combustible.

La faena no pudo efectuarse en este puerto por dificultades técnicas, por lo que el Capitán resolvió dirigirse a Taltal, 63 millas al norte, donde la nave permaneció desde el 26 de noviembre al 23 de diciembre envuelta en todo tipo de dificultades de orden laboral, ya que al parecer la solvencia de los armadores no era de las mejores y la heterogénea tripulación andaba mal pagada y peor alimentada. Finalmente, el 20 de diciembre el *Ankaa* pudo acoderarse al muelle de la Pesquera Algama, haciendo petróleo y agua. La nave tocó fondo varias veces por la parte de popa debido a las aguas someras allí existentes, por lo cual se debió virar cadena para quedar en mayor profundidad. El Capitán no informó esto a la autoridad marítima ni elevó protesta. El día 23 de diciembre, después de haber hecho combustible y agua para llegar a Coquimbo, probar la radiotelefonía y firmarse un acta de acuerdo entre los representantes de la tripulación y las autoridades civiles y marítimas por cuestiones laborales, el *Ankaa* zarpó con destino a Coquimbo.

Las condiciones del pequeño barco de cabotaje eran tales que el Director del Litoral envió un

* Relatos verídicos de naufragios y accidentes navales ocurridos en aguas chilenas, basados en antecedentes fidedignos consultados por el autor y cuyo contenido es de interés por ser experiencias que es conveniente aprovechar.