

21 de MAYO de 1879

LO QUE SUCEDIÓ *bajo* LA CUBIERTA DE LA *ESMERALDA*

*Rainer Puvogel Hirsch **

Con orgullo, nuestra Armada conmemorará siempre el Combate Naval de Iquique, donde marinos chilenos enfrentaron al enemigo de entonces, hasta rendir sus vidas. Las crónicas de la época describen detalladamente el heroico desempeño de los oficiales y tripulantes *de cubierta*. Sin embargo, a veces se olvida que la “*Esmeralda*” era un buque a vela y a vapor, y que por tanto, también hubo tripulantes *bajo cubierta*, en la sala de máquinas. Estimo que la actuación de esa valiente tripulación de máquinas no ha sido suficientemente mencionada y destacada. Para rendirles un merecido homenaje, se destaca en estas líneas lo que sucedió *bajo la cubierta* de la *Esmeralda* en ese combate.

Para mejor comprensión, cabe resumir brevemente la historia técnica de ese buque. Era una corbeta *de madera* construida en 1855 en un pequeño astillero inglés, ubicado en el río Támesis. En esa época se iniciaba y aun experimentaba con la construcción de buques de guerra con propulsión *mixta a vela y a vapor*. La *Esmeralda* tenía apenas 800 toneladas de desplazamiento, con aparejo a vela de fragata, y una máquina a vapor de 200 caballos de potencia. Portaba 18 cañones principales de ánima lisa, más 12 cañoncitos pequeños de menor significación. Las *especificaciones de compra* de Chile al Gobierno inglés, pedían una presión de vapor en las calderas de 80 libras por pulgada cuadrada, y una velocidad máxima de 16 nudos. Pero, como es habitual en la conducta de las potencias extranjeras que construyen buques de guerra para países pequeños, mañosamente modificaron estas especificaciones, diseñando las calderas para solamente la mitad de la presión de vapor, y la mitad de la velocidad pedida, lo que dejó la velocidad máxima de la corbeta en unos 8 nudos. Dentro del casco de madera, de 12 metros de ancho, se instaló a una banda dos maquinitas recíprocas a vapor, con cilindros de apenas 25 centímetros de diámetro. Y en la otra banda se instaló dos condensadores horizontales. Tenía 2 calderas principales de diseño antiguo, con tubos de fuego que atravesaban la masa de agua contenida. Contaba con ocho fogones abiertos que debían ser alimentados continuamente con carbón que se paleaba a mano, produciéndose una temperatura ambiental de 45 grados centígrados. El alumbrado era precario y consistía de 4 lámparas de aceite.

Ese 21 de mayo en Iquique, la *Esmeralda* contaba con 120 a 140 tripulantes, cuyos nombres y funciones están detallados en los archivos de la excelente biblioteca del Museo Naval y Marítimo ubicado en Playa Ancha, Valparaíso, y también en ese notable libro “*Tierra de Océano*” de Benjamín Subercaseaux. Una quinta parte del total de esos tripulantes, alrededor de 25, eran “*de máquinas*”. Eran cuatro Ingenieros Civiles, contratados por la Marina ante la falta de Ingenieros Navales de carrera, más 2 mecánicos, 4 fogoneros, 4 carboneros y 11 marineros. Sin embargo, en la base del monumento a Prat en Valparaíso, donde están esculpidos los nombres de 100 de los tripulantes que participaron en ese combate, sólo diez son mencionados como tripulantes de máquinas. En la cripta del monumento, que acoge los restos de héroes fallecidos con rango de Oficial, sólo dos son de Ingenieros. Y las 4 estatuas adicionales del monumento sólo representan a tripulantes de cubierta. Es por esta desafortunada omisión que estas líneas desean rescatar y destacar la memoria de esa valiente tripulación de ingeniería que integraba la dotación de la *Esmeralda* en ese memorable combate.

Cuando se le ordenó al comandante Prat bloquear el puerto de Iquique, la *Esmeralda* ya tenía 24 años de servicio y había participado varias veces en operaciones bélicas, en una época en que las reparaciones mecánicas marinas eran precarias o inexistentes. Y como el diseño de los buques de

propulsión mixta era aún incipiente, la planta de máquinas ya estaba en mal estado, por insuficiente manutención y falta de repuestos. Las dos calderas principales tenían precarios parches externos que dejaban escapar agua hirviendo. Los cilindros, bielas, eje cigüeñal y válvulas, todos de fierro simple, estaban desgastados. El casco estaba sucio y necesitaba ser carenado. Todo ello reducía la velocidad máxima a la mitad, a sólo 4 nudos. Era la típica situación en que se debía operar con buques excedidos en edad, con insuficientes recursos fiscales y pocas o precarias reparaciones. Por esta razón, la *Esmeralda* ya no podía participar en la Escuadra activa, y se la destinó a la tarea más modesta de bloquear el puerto de Iquique, acompañada por la pequeña goleta artillada *Covadonga*, también de propulsión mixta.

Cuando comenzó el enfrentamiento de la *Esmeralda* con el acorazado *Huáscar*, al primer pedido urgente de velocidad máxima que se hizo desde el puente, reventó el precario parche externo de una de las dos calderas principales, quedando ésta fuera de uso. El escape de agua hirviendo quemó la piel de varios marineros que trabajaban a dorso desnudo, mientras intentaban apagar la caldera reventada y cerrar sus circuitos de vapor. Con sólo una de las dos calderas principales funcionando, la velocidad máxima se redujo a la mitad, apenas 2 nudos. Cuando poco después el *Huáscar*, a una velocidad de 8 nudos, le asestó el primer espolonazo en la aleta de babor, se produjo un estruendo en el interior del buque y con la concusión se apagaron las lámparas de aceite, y la gente quedó a oscuras, mientras el agua ya le llegaba a los tobillos por incapacidad de las bombas de achique. Sólo se contaba como alumbrado ahora con el resplandor de los fogones de la única caldera principal que continuaba en servicio.

Después de ese primer espolonazo, el puente ordenó a la sala de máquinas “*dar atrás a toda fuerza*”. Con la magra velocidad de 2 nudos se intentó esquivar al *Huáscar*, pero poco después la *Esmeralda* recibió por la amura el inevitable segundo espolonazo, con el *Huáscar* embistiéndola a 8 nudos. Esta vez la gente vio con sobresalto cómo se cortaban las cañerías de vapor con el consiguiente escape de vapor, lo que quemó aún más la piel del personal. El casco comenzó a hacer agua lentamente, lo que inició una gradual escora del buque. Estando el personal de máquinas ya con agua hasta los muslos, el Ingeniero Jefe Eduardo Hyatt subió al puente para solicitar permiso a que su gente subiera a cubierta para ayudar a los artilleros. El comandante Prat ya había caído, y fue el teniente Uribe, sucesor en el mando, quien autorizó el pedido. Pero el ingeniero Hyatt no alcanzó a regresar de vuelta abajo, pues murió destrozado por una granada enemiga que lo alcanzó. Ante su no regreso, el Segundo Ingeniero ordenó aclarar la inundada sala de máquinas. La mayoría de los hombres de máquinas ya tenía serias quemaduras por agua hirviendo en su cuerpo.

Cuando la *Esmeralda* recibió el tercer y último espolonazo por una banda, y con el *Huáscar* embistiéndola a su velocidad máxima de 10 nudos, la corbeta comenzó a naufragar, escorada y encabuzada, por la masiva entrada de agua que se produjo por el costado del buque. Al hundirse la corbeta con su bandera al tope, quedaron flotando 62 tripulantes sobrevivientes, la mitad de la dotación original, según el parte oficial del comandante Grau, y que fueron recogidos por embarcaciones del *Huáscar*. Entre los supervivientes, sólo 6 eran de máquinas, apenas la cuarta parte de la dotación original. Es de imaginar el dolor físico de sus quemaduras en contacto con el agua salada de mar, mientras intentaban mantenerse a flote, esperando ser recogidos.

Medio siglo más tarde, en 1942 y también en un mes de mayo, se produjo otro episodio naval heroico, en cierta forma similar al de Iquique, cuando las fuerzas inglesas hundieron en el Mar del Norte al superacorazado alemán *Bismarck*, con su comandante Lindemann, y el Jefe de la agrupación almirante Lütjens, ambos a bordo. Como dato anecdótico que me fuera proporcionado por el vicealmirante Sr. Alfredo Gallegos, ese almirante Lütjens admiraba a Prat, y estaba bien documentado sobre el Combate de Iquique. En una visita oficial que él hiciera a Valparaíso, antes de la Segunda

Guerra Mundial, al mando del buque-escuela alemán, rindió un solemne homenaje ante el monumento a Prat, sin imaginar que pocos años después también moriría a bordo de su buque insignia, sin rendirse, mientras la tripulación de ingeniería moría ahogándose, abriendo las válvulas de fondo para hundir el buque, evitando que cayera en manos de los ingleses.

Sin duda, todo episodio bélico es cruento y produce héroes, algunos recordados y otros anónimos. Del combate de Iquique, Chile heredó la visible memoria del comandante Prat y de sus tripulantes de cubierta. Pero también el Ingeniero Hyatt y su gente de máquinas merecen ser más recordados y destacados. El ingeniero Eduardo Hyatt Barnard era estadounidense nacido en Cincinnati, Ohio. Emigró a nuestro país, donde se casó con una chilena y de cuyo matrimonio tuvieron siete hijos. A los 28 años se enroló como Ingeniero 2° en nuestra Marina de Guerra y participó en diversas situaciones bélicas. En el combate de Papudo de 1865, mientras el almirante Williams capturaba la goleta *Virgen de la Covadonga*, la que entonces aún enarbolaba bandera española, el ingeniero Hyatt se lució al abordar temerariamente ese buque y evitar que sus tripulantes españoles abrieran las válvulas de fondo para intentar hundirla. En premio por esta acción, el Gobierno de Bolivia, a la sazón aliado de Chile, le concedió una medalla de oro. Durante algún tiempo Hyatt sirvió a bordo de esta corbeta, ahora chilena y rebautizada *Covadonga*, junto con Prat y Condell, y donde ascendió a Ingeniero 1°.

Después de 9 años de desempeño a bordo y por motivos de salud, renunció al servicio, y se dedicó a labores agrícolas en su quinta en Limache. Después de diez años y cuando estalló la Guerra del Pacífico, el ingeniero Hyatt no dudó en reincorporarse de inmediato a la Marina, y fue destinado a la *Esmeralda*. Aunque el monumento a los héroes de Iquique no incluye ni una estatua ni los restos del Ingeniero Hyatt, posteriormente, y en su honor, la Armada bautizó con su apellido, sucesivamente, una torpedera, un destructor y un submarino. También existe un busto destacado de él en el patio de honor de la Escuela de Ingeniería Naval y otro en la Escuela Naval Arturo Prat.

Ahora que estamos en el Mes del Mar 2003, rememorando la epopeya de Iquique, es de toda justicia recordar y destacar también lo que aconteció *bajo* la cubierta de la *Esmeralda* en ese emblemático combate de Mayo 1879, y rendir así un muy merecido homenaje a estos valerosos marinos de máquinas quienes no dudaron en rendir sus vidas y también fueron héroes en Iquique.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

- “Anuarios de Marina”, biblioteca del Museo Naval y Marítimo, Valparaíso.
- Fuenzalida Bade, Rodrigo: “Marinos Ilustres y Destacados”, Síntesis Biográfica, 1965.
- Ferrer Fougá, Hernán: “Los Combates Navales del Pacífico”. Revista de Marina 3/2001.

* Capitán de Corbeta (R). Ing. Naval.