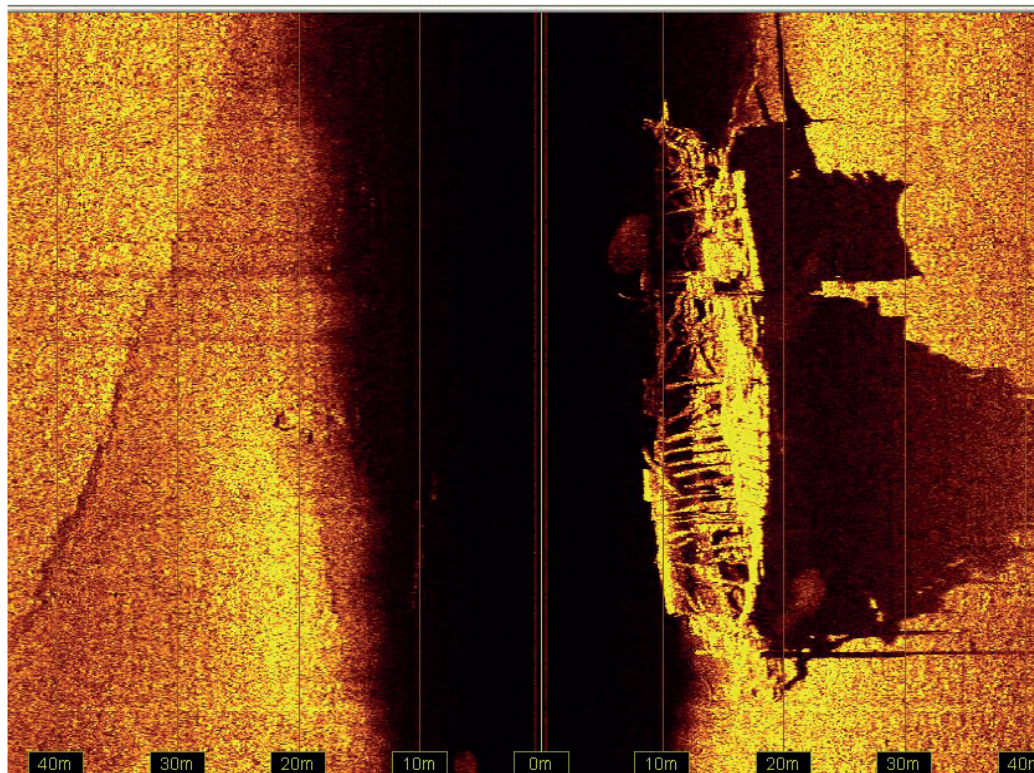


DOS NAUFRAGIOS, DOS HISTORIAS, ¿UN DESTINO?

Fernando Landeta Ahues*

El tiempo y los elementos están haciendo su trabajo, el casco se está deteriorando aceleradamente y los buzos están desmantelando ya no solo los recuerdos, sino que parte de la estructura de la Corbeta "Esmeralda".



Supe de la existencia del clipper "*Independence*" por Erick Loewer; era un marino alemán, tripulante de alguna de las naves que Chile internó en los puertos del norte durante la Primera Guerra Mundial y terminó sus días como carpintero de la empresa Marco Chilena en Iquique por los años setenta. Aunque su oficio era la carpintería, una

vez en tierra también ofició de buzo escafandra y trabajó en casi todos los terminales que entonces existían en la zona norte.

Su hija Linde, con el correr del tiempo, formó parte de mi familia política al casarse con David Burns, quien trabajó durante mucho tiempo con su suegro como su "tele", es decir, como el

* Capitán de Navío. ING.NV.MC.

ayudante del buzo y estuvieron por los puertos del norte desde Mejillones hasta Arica haciendo todo tipo de trabajos submarinos.

Cuando estaba embarcado, cada vez que recalaba en Iquique iba a visitar a don Erick, que vivía en una casa pequeña que aún existe y que estaba llena de objetos sacados del agua. Don Erick dejaba las cosas tal cual las había encontrado, sin ningún tipo de restauración ni orden, lo cual transformaba la casa en un lugar mágico lleno de baúles, muebles, claraboyas, platos, cerámicas y todo tipo de artículos náuticos.

Dentro de ese ambiente fascinante, don Erick, que era muy cálido y de conversación amena, me narraba historias de muelles viejos, pueblos ahora desaparecidos y de barcos hundidos. Para mí, que siento una gran atracción por el mar y por el norte, lo que oía de don Erik y de don David eran viajes fantásticos y mitológicos por puertos abandonados, restos náuticos y costas solitarias que hasta ahora me provocan una atracción irresistible.

La primera historia

En una de esas historias, me contó de unos restos náuticos que había encontrado en Pabellón de Pica, antiguo puerto peruano de embarque de huano y, -paralelamente- me prestó un libro llamado *The Nitrate Clippers*, en que se relata la historia de los grandes veleros que hacían la carrera del salitre entre Chile y Europa. Al inicio el autor describe "The glamour of the West Coast of South America" y entrega una detallada descripción del hundimiento del Clipper "*Independence*" debido al gran terremoto y maremoto que asoló al norte el año 1877, y de otros naufragios ocurridos por ese mismo evento.

Pabellón de Pica es una bahía pequeña y muy hermosa que queda a media hora en auto desde Iquique. Debe su nombre a un gran morro que está cubierto de guano. Antes de la guerra, empresarios peruanos tenían una instalación industrial para su extracción y había facilidades para el carguío de las naves. Aún existen los puentes que unen las laderas de las quebradas, y en ellas es posible encontrar restos de los capachos con los que se transportaba

el guano. En las rocas de la costa aún están los argollones y los cáncamos donde se afirmaban las espías de las naves. En Pabellón de Pica trabajaban muchos operarios chinos, y cuenta la leyenda, que en una caverna que está a media altura del morro, claramente visible desde el camino, estaban los huesos de los operarios que morían. Actualmente hay un monolito que recuerda esta historia y hasta ahora se continúa explotando el cerro.

La "*Independence*" estaba rematada y lista a zarpar en la madrugada del día siguiente. Como era la costumbre, los capitanes de las otras naves surtas en la bahía ofrecieron una comida a bordo del CF "*Sargent*" para despedir al Capitán Johnson de la "*Independence*", quien concurrió con su mujer, dos hijas pequeñas y un niño de ocho años. Al término de la cena regresaron en bote hacia su buque. Una hora después se produjo el terremoto, y un poco más tarde el tren de olas entró en la estrecha bahía de Pabellón de Pica. Por la forma de la bahía, con saco profundo y angosto y con la pared sur de gran altura, la marea del tsunami debe haber entrado con mucha fuerza.

Las otras naves surtas entregaron cadena con suficiente anticipación; en cambio, la "*Independence*", por alguna razón no pudo hacerlo y cuando el aumento de marea llegó, en vez de remontar la ola, el buque hundiéndose la proa y como estaba cargado, el agua entró al pañol de proa y a la bodega uno, hundiéndolo. En la tragedia murió la señora del capitán, sus dos niñas y dos mayordomos chinos. El Capitán Johnson se salvó y fue recogido por un bote del CF "*Sargent*".

Mientras estuve embarcado, me tocó recalar muchas veces en Iquique, pero nunca tuve el tiempo o la oportunidad para buscar estos restos náuticos, sin embargo, el año 1985, embarcado en el CL "*O'Higgins*" permanecimos varios días en puerto y me las arreglé para disponer de tiempo y para encontrar un buzo mariscador que aceptó acompañarme a bucear los restos de la "*Independence*".

Zarpamos en un bongo desde la playa ubicada al lado norte de la bahía, actual Caleta Chanavayita, y a pesar de la baja visibilidad producto de una fuerte marejada, no nos costó encontrar la nave.

Yace a 20 metros de profundidad, con la proa hacia el oeste y, si bien todos los elementos estructurales estaban reconocibles, el casco se encontraba destrozado debido a que los baos cedieron y los costados se abrieron. Las cuadernas estaban paradas solo un par de metros desde el fondo y el resto de los costados caídos en el fondo marino. La mayor parte del casco no tenía el forro. Desde el interior, lo que fue el casco semeja una jaula, pero sin techo. El cabrestante causante del hundimiento era claramente visible y también parte de los palos.

Lo que se pudo ver eran restos náufragos, pero no un casco.

Cuando se bucea en naufragios, las emociones hacen que el tiempo vuele y se ocupe en tratar de encontrar recuerdos, objetos personales, platos, botellas, o cualquier cosa que pueda transformarse en un hermoso descubrimiento náutico.

Después, uno se lamenta de no haber sido más racional y de no haber tomado nota de

detalles más técnicos de la nave y de su estado. Este caso no fue la excepción. Afortunadamente algunas fotos, no muy buenas, permiten graficar lo antes descrito.

Llegado a tierra, fui más acucioso. Como habíamos estado mucho tiempo en el fondo y para tratar de hacer una suerte de descompresión, fuimos a sacar unos pulpitos que estaban a baja profundidad y también, para tratar de amortizar la bencina de la camioneta. Varios de éstos se los regalamos al cuidador de los botes, el que los agradeció mucho y, al saber donde habíamos estado, me preguntó si quería conocer el cementerio de los "Gentiles". Como tenía tiempo, caminamos hacia una ladera subiendo hacia el camino, que en ese entonces llegaba solo un poco más al sur y no era tan ocupado como lo es hoy. Al llegar al lugar encontramos un pequeño cementerio con algunas cruces y muchos huesos esparcidos por la arena.

Con sorpresa, vimos restos de lona de vela calcinada con varios huesos en su interior. Había huesos que correspondían a menores y una persona mayor. Los de los menores aún conservaban parte de las blusas con los botones de concheperlas y entre la lona, había un par de chalas de niña. Sin duda se trababa de los restos de la señora del Capitán Johnson y de sus dos hijas. Con seguridad, el resto de los huesos correspondía a otros marinos muertos durante el naufragio. Primera vez que buceaba en un naufragio en que había víctimas fallecidas y tenía el raro privilegio de visitar los restos de la nave y de éstas.

Tiempo después algún organismo gubernamental levantó un osario donde



■ Buceo del Teniente Landeta en los restos de la "Independence".



■ Volante del cabrestante de la "Independence".



■ Cementerio de los "Gentiles".

depositaron los restos de los gentiles y de los chinos que -se decía- estaban en la caverna del morro.



■ Restos óseos y de vestimentas.

He visitado varios restos náufragos en que solo se pueden reconocer trozos de maderas, palos u otras piezas desperdigadas, como inevitablemente terminará la *"Independence"*, y siempre me he lamentado que no exista interés oficial de recuperar algunas piezas y recrear museológicamente la historia y el drama que siempre envuelve a cada siniestro marítimo.

La segunda historia

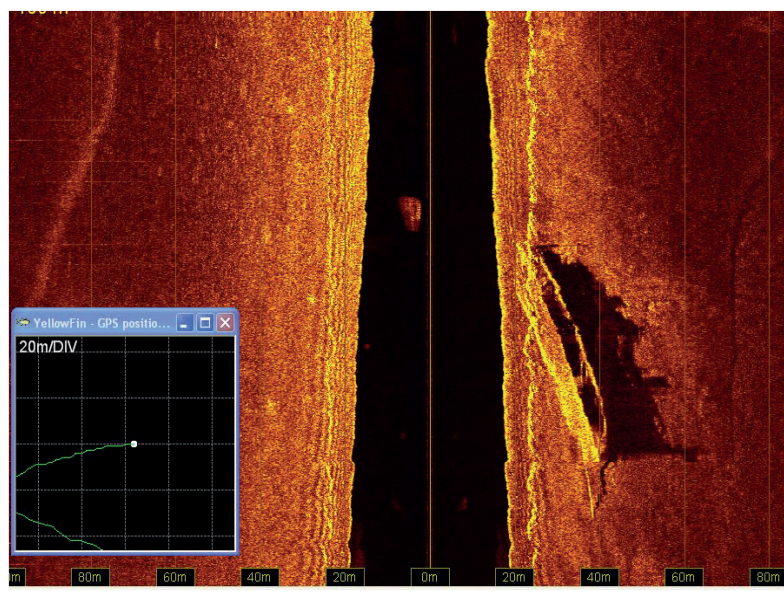
El año 2013, con motivo de una filmación de TVN a la Corbeta *"Esmeralda"*, hundida en Iquique, le sugerí a los buzos que visitaran nuevamente los restos de la *"Independence"*; lo que pudieron ver, es que el naufragio estaba mucho más destruido de como lo vi yo, 30 años atrás. Es lógico, pues el tiempo hace su trabajo y de seguro que en algunos años más, solo quedarán restos de madera esparcidos por el fondo y algunas

piezas irreconocibles de metal oxidado. Como no les interesó el naufragio, desgraciadamente no tomaron registros gráficos.

El estado de la *"Independence"* me lleva, inexorablemente, a pensar en el destino de nuestra querida *"Esmeralda"* hundida algunas millas más al norte.

La *"Independence"*, por ser una nave de carga, tenía bodegas y grandes escotillas; además, su compartimentaje era propio de una nave mercante. Está hundida en 20 metros de agua, en un sector donde la morfología de la bahía crea fuertes corrientes submarinas. Esto explica, en parte, por qué cedieron los baos y se abrieron los costados. La *"Esmeralda"*, es una nave de guerra y su compartimentaje y miembros estructurales debían ser acordes a esta condición. Está hundida en 40 metros de agua, en un sector donde las corrientes submarinas no son significativas, lo que explica su relativo buen estado en comparación con la otra nave.

Sin embargo, ambas naves fueron construidas con una tecnología y materiales relativamente similares, pues son naves contemporáneas y están hundidas la misma cantidad de años, por lo que es evidente que el destino del casco de



■ Estado actual de la corbeta *"Esmeralda"*, ecograma de abril 2013.

la "Esmeralda" será terminar como hoy están los restos de la "Independence".

El año 2013 con un ecosonda multihaz se obtuvieron imágenes de la Corbeta "Esmeralda" de muy buena calidad y en las fotos de los ecogramas se aprecia el estado en que se encuentra. Como se puede ver en el ecograma, es un casco que está erecto sobre el fondo, sin embacamiento, con continuidad estructural y con parte del forro de los costados, lo que le otorga gran resistencia a la estructura.

Pero, al comparar estas imágenes con lo que observé la primera vez que tuve la oportunidad de bajar al buque hace más de 40 años, el deterioro es evidente y, al parecer, acelerado.

El deterioro de la estructura no es lo único evidente. Si bien hace algún tiempo que no buceé en la "Esmeralda", por conversaciones con personas que lo han hecho recientemente, he sabido que no queda ningún elemento ni pieza móvil. Todo ha desaparecido y lo más grave, es que hay evidencia de que partes metálicas del casco también han sido sacadas, como son las cremalleras que abrían y cerraban las claraboyas.

La autoridad marítima hace grandes esfuerzos por cuidar el naufragio, pero es imposible tener un bote de guardia todos los días. La masificación del buceo a nivel nacional ha sido muy grande y la cantidad

de buzos se ha multiplicado por varios cientos. La profundidad a la que está el buque, que hasta hace poco tiempo atrás era una seria barrera para los buzos deportivos, ahora no lo es, ya que hay varios clubes y buzos que tienen equipos de mezcla y los usan de manera habitual. El deseo de tener algún recuerdo del buque es una tentación irresistible para quien tiene la oportunidad de llegar al casco.



Sextante.
De esta y otras piezas se levantó acta y fotografaron luego de ser recuperadas. Posteriormente, los buzos las dejaron en "la Esmeralda".

■ Sextante de la "Esmeralda".

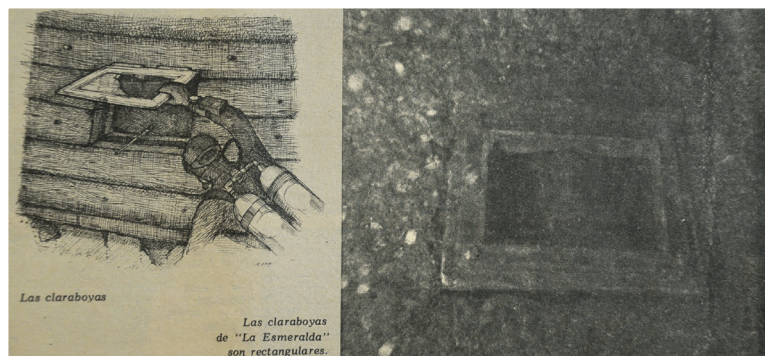
En las fotos se muestran algunos de los ítems que se encontraron en la expedición del año 1987 y que por disposición de las autoridades fueron devueltas al casco de la "Esmeralda".

El tiempo y los elementos están haciendo su trabajo y el casco se está deteriorando aceleradamente y los buzos están desmantelando ya no solo los recuerdos sino que parte de la estructura de nuestro querido buque.

¿Un mismo destino?

Por el valor intrínseco del naufragio, me parece que debería abrirse un debate, en el seno de alguna de las instituciones que cuidan nuestro patrimonio histórico, tendiente a definir el destino del casco de la "Esmeralda".

Si la conclusión es que la epopeya del



Las claraboyas

Las claraboyas de "La Esmeralda" son rectangulares.

■ Claraboya de la "Esmeralda".



■ Utensilios encontrados en la corbeta "Esmeralda".

Combate de Iquique se preserve mejor con el buque bajo agua, sería muy conveniente organizar y efectuar una operación a gran escala para recuperar el máximo de los elementos propios del buque que tengan algún interés museológico para evitar su deterioro; o bien, su robo. Los recursos técnicos, humanos y materiales están.

Si por el contrario, se piensa que reflotar la nave sería útil para perpetuar el recuerdo del hecho

histórico, alguna de aquellas instituciones debería liderar el proyecto y realizarlo. Hay tecnología para esto y, si el proyecto es de interés, los recursos económicos estarán disponibles.

Lo que no es bueno, en mi opinión, es la inactividad y pasividad que está causando que, un monumento de tamaño magnitud histórica y donde ocurrió uno de los hechos más grandes de nuestra vida como nación, sea destruido por los elementos y saqueado por el hombre.

* * *