



MUSEO CORBETA ESMERALDA: A diez años de su inauguración

(*) Elías Tramón Martínez

Capitán de Navío AB (R)

INTRODUCCIÓN

En una solemne y significativa ceremonia nocturna, el 20 de mayo de 2011, se inauguró en el Paseo Lynch de la ciudad de Iquique, el trascendental proyecto de construcción de una reproducción a escala de la gloriosa Corbeta Esmeralda de Prat, que en su interior cobija una muestra museográfica, la cual permite reconocer y destacar la historia de un buque que, hasta el homérico combate del 21 de mayo de 1879, no tenía la impronta histórica que se reconoció al final de la guerra y que perdura hasta el día de hoy, como la cuna donde nace la figura heroica de su capitán don Arturo Prat Chacón y toda su tripulación.



PROYECTO CONSTRUCCIÓN

La Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi, interesada en hacer un aporte de relevancia a la ciudadanía para conmemorar el Bicentenario de la Primera Junta de Gobierno de Chile, realizó en el año 2004 una encuesta entre sus trabajadores, con el fin de determinar cuál sería la mejor opción para materializar un proyecto que resultara emblemático dentro de la próxima celebración del Bicentenario de la Nación. Se buscaba que esta contribución quedase plasmada en una obra que permaneciera en esta ciudad y en la vida cotidiana de los iquiqueños y que representara, de alguna forma, el espíritu de la región.

El resultado fue la idea de construir una réplica de la *Esmeralda*. El proyecto pasó por varias etapas y la participación de importantes grupos de profesionales especializados en la materia, hasta que en el año 2009 se incorporó a él, la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, la Armada de Chile, el Gobierno Regional y la Municipalidad de Iquique, quedando su ejecución bajo la administración de la citada Corporación cultural patrimonial. Para lo anterior, la Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi suscribió dos convenios con la citada Corporación, en octubre de 2009 y marzo de 2010, y ésta contrató la construcción con los Astilleros Marco Chile de Iquique.



La concreción de este anhelo ciudadano se materializó en un proyecto cultural que era el de mayor envergadura emprendido con el aporte de una entidad privada hasta ese momento, haciendo uso de la ley de donaciones con fines culturales de 1990.

Nadie sabe, a ciencia cierta, cómo era este buque en todos sus múltiples detalles, ya que no existen los planos del buque ni de sus modificaciones, ni tampoco se ha

realizado una arqueología submarina exhaustiva, lo que no excluye que en el futuro esto se corrija.

Lo más importante en el desarrollo de este proyecto, fue que -desde un principio- se tuvo en cuenta que se trataba de un proyecto inédito en su integridad, por lo que no se tenía fuentes para recabar experiencias para su desarrollo. Debía conjugarse la reproducción de un buque sobre el cual se tenían antecedentes históricos incompletos, la incorporación en su interior de una conceptualización museológica definida y un relato de acuerdo con su característica de patrimonio cultural histórico.



PROYECTO MUSEOGRÁFICO

Para el diseño y desarrollo museográfico se contrató a Amercanda, empresa integrada por un grupo de profesionales de reconocida experiencia en este ámbito, quienes se embarcaron en la tarea de compatibilizar todos los requerimientos exigidos. Un detalle general de las principales características del museo y sus componentes se detallan a continuación.

La cubierta principal o de cañones, que es la más conocida, se replicó en la forma más exacta posible, pero se debieron hacer alteraciones que solo son evidentes para los entendidos y que se explican mediante carteles y videos para informar al público.

Algunos accesos (escalas) se alteraron, en conjunto con otras medidas. Esto, con el fin de permitir la circulación segura de los visitantes. Por el mismo motivo, debió hacerse uno de los cambios más visibles cual es de los guarnes del timón. La

evidencia señala que estaban laboreados por el piso de la chupeta, pero debieron cambiarse al techo de este recinto. Tampoco todos los espacios, departamentos o subdivisiones ubicadas en este sector son accesibles al público, pero aquí el motivo fue otro. Debieron usarse para cumplir funciones que son propias de un museo del siglo XXI e inexistentes en un buque del siglo XIX.

En el otro extremo de la cubierta de cañones, en el espacio bajo el castillo, se utilizaron las pocas evidencias que existen para aproximarse a la realidad. En este sector, también se representó la bajada de las cadenas de la maniobra de fondeo hacia el pañol respectivo, la que probablemente tendría una protección que no está representada en este museo.



La representación de la maniobra de velas es bastante fiel a lo que debió ser el buque. Aunque no hay una descripción exacta del velamen en fuentes primarias, existen fotografías de fecha incierta, tomadas dentro de los 23 años en que la corbeta estuvo en servicio, que se suman a unas pocas indicaciones de Arturo Wilson Navarrete, ya vicealmirante en retiro. Por eso debieron usarse manuales técnicos de la época, lográndose una reconstrucción que debe estar muy cercana a la realidad, excepto en las cofas que eran superficies planas, carentes de toda protección permanente.

En cuanto a la artillería, al existir en los museos los tres tipos de cañones que estaban a bordo el día del célebre combate, se pudo replicar con bastante fidelidad su diseño, no pudiendo afirmarse lo mismo respecto de los tres tipos de cureñas, debido a que no fueron rescatadas íntegramente del pecio, debiendo hacerse una representación simplificada.

Más abajo, en la cubierta de entrepuente, comienzan las incertidumbres mayores y el diseño del museo se adaptó al limitado espacio disponible para la circulación de

personas, dedicando áreas a proveer salas técnicas y recintos para organizar los grupos de visitantes y para la exhibición de material audiovisual. Esto obligó a mostrar solamente una parte de los camarotes de oficiales, agregar un camarote de suboficiales sobre el que no existen evidencias, pero que formaba parte de la habitabilidad normal en los buques construidos en Gran Bretaña del mismo tipo y época.



Sobre el mobiliario de las cámaras, no se encontraron descripciones ni otras evidencias y, por esta razón, estos artículos fueron representados en forma simple, como una indicación sobre los muebles que podrían haber estado en estos departamentos.

Respecto de los camarotes, el mobiliario se inspiró en grabados de la época y, tal vez, la representación esté más ajustada a la realidad. Una de las sillas aparece en una foto de la corbeta.

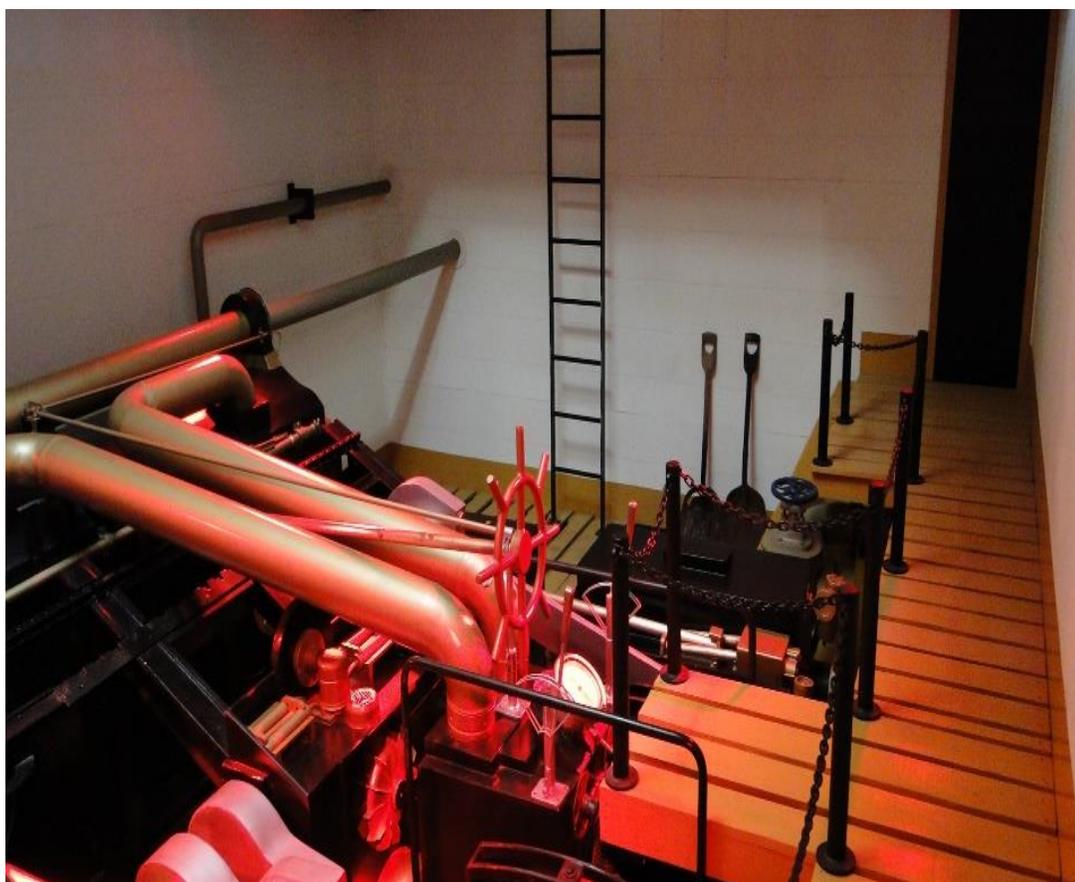


Más hacia proa debió representarse la habitabilidad de gente de mar en dos configuraciones que, en la realidad, no podían verse simultáneamente. En una parte se puede ver el entrepuente configurado para el día, con las mesas de rancho desplegadas, como podrían verse en la realidad a las horas de las tres comidas diarias. En otra parte, se muestra el entrepuente de noche, con sus coyos listos para ser ocupados para dormir, estando las mesas y bancas de rancho trincadas.



Volviendo a la cubierta del entrepuente, se representaron, en el sector del extremo de más a proa, las bajadas a las santabárbaras y pañol de granadas, que en la realidad tenían sus accesos directos ubicados en la cubierta o plataforma de más abajo que no fue construida.

Lo más obvio que no se muestra en el museo, es la cubierta de más abajo, donde estaba el importante sistema de propulsión a vapor, las santabárbaras y pañoles de granadas y otros espacios para el acopio logístico. Se prefirió representarlos de otra forma, ya que en la realidad eran recintos bastantes estrechos, a los cuales el acceso de visitantes habría resultado difícil y riesgoso.



EPÍLOGO

La entrega a la comunidad del Museo Corbeta Esmeralda concretó una iniciativa que -tal vez- estuvo en la mente de Benjamín Vicuña Mackena cuando entrevistó a los sobrevivientes del combate con el fin de redactar su célebre libro. Desconocemos si Carlos Fistenbusch, en la década de los años treinta del siglo XX, quiso construir una réplica, a partir de la maqueta que elaboró basada en datos que le proporcionó Arturo Wilson, el último oficial sobreviviente.

Lo que no admite dudas, por la calidad de las fuentes encontradas, es que en 1972 hubo un intento serio de construir una réplica que se frustró por las dificultades políticas y económicas de esos años, existiendo copia de los primeros planos elaborados por la Armada de Chile, que no fueron más allá de una idea preliminar.

A partir de entonces y con motivo del centenario del Combate Naval de Iquique, se comenzó a explorar el pecio y a confeccionar diferentes maquetas, muchas de las cuales tienen serios errores factuales, derivados de la ausencia de una investigación histórica acuciosa.

Ya en el siglo XXI y ante una nueva realidad económica, después de algunos intentos fallidos, se pudo concretar la representación a escala real de la histórica corbeta. Ésta, sustentada por la investigación emprendida por don Carlos Tromben Corbalán y sus colaboradores en 1989, que plasmó en la publicación de su libro (**), donde se resume el material encontrado en archivos chilenos y británicos, con su correspondiente análisis crítico, todo lo cual quedó a disposición de los especialistas y público en general con la esperanza que la historiografía futura contribuya a despejar las dudas que persisten sobre este buque.

Finalmente, creo necesario hacer un reconocimiento especial a todos los profesionales, técnicos y operarios que intervinieron en las diferentes etapas de este magnífico proyecto, los cuales serían largos de nominar, como asimismo el aporte profesional de las empresas nacionales que participaron en su ejecución.

Sin embargo, no podría dejar de destacar especialmente a la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, a su Presidente Almirante don Rodolfo Codina Díaz y los integrantes de su Directorio, por su fuerte compromiso en apoyar el desarrollo de las actividades de conservación, investigación y difusión del patrimonio marítimo del país; del mismo modo, al contraalmirante Hernán Barría Sarabia, quien dirigió el primer grupo que generó las bases técnicas del proyecto; al capitán de navío Carlos Tromben Corbalán por su aporte fundamental en la investigación histórica durante todo el proceso y a todos los que apoyaron permanente y desinteresadamente mi honrosa labor de Administrador de este gran proyecto patrimonial cultural histórico.



(*) Director Ejecutivo de la Corporación Patrimonio de Chile (2007 – 2018)

Consejero Regional 5ª. Región del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio (2016 a la fecha)

(**) La Corbeta Esmeralda de Prat (2012)