



La bajada a Pisagua desde la Panamericana Norte debe ser una de las nuevas rutas menos frecuentadas de Chile. En los cerca de cuarenta minutos que tomó el descenso bordeado por altos cerros apenas nos topamos con un vehículo en dirección contraria. Si bien abandonó su aislamiento desde principios del 2000 —con la pavimentación del camino, la instalación de *wifi* y luz eléctrica—, esta caleta pescadora todavía parece no haber salido del letargo al que entró en el curso del siglo XX.

Nuestro objetivo es conocer la zona resguardada más nueva de Chile y su entorno. Creada recién el 2023, el Área Marina Protegida de Múltiples Usos Mar de Pisagua cubre 73.500 hectáreas desde Punta Gorda a Mejillones del Norte, y es la mayor del Norte Grande.

Nos recibe en la hostería el buzo e ingeniero pesquero Marcos Tobar, quien junto a su pareja, la bióloga marina Tamara Marín, impulsan el proyecto Pisagua Sumergido y han sido motores para la materialización de la zona de conservación con el apoyo de la ONG Oceana.

Marcos y Tamara llegaron por primera vez en 2003 atraídos por los peces, y también escapando de la gran ciudad. "Pisagua es un lugar donde afortunadamente no hay mucha intervención relacionada con emisarios u otro tipo de instalaciones invasivas o contaminantes. Entonces los sectores aledaños son reconocidos por te-



COMUNIDAD. Unas 300 personas viven en el pueblo, que espera tiempos mejores.



TORRE DEL RELOJ. Reemplazó a un monolito dedicado a los caídos en la batalla de 1881.

POSTAL. El pueblo, visto desde el mar, se guarece bajo los cerros desnudos del desierto nortino.



La nueva esperanza de PISAGUA

Pocos lugares del país acopian tantos recuerdos, tragedias y frustraciones como esta caleta donde alguna vez llegaron a fondear hasta cuarenta barcos en forma simultánea. Un área protegida marina busca ponerla nuevamente en el radar no solo de los chilenos sino también internacional, gracias a su espectacular biodiversidad, que incluye la presencia frecuente de ballenas y un sorprendente patrimonio arqueológico submarino.

TEXTO Y FOTOS: *Richard García*, DESDE LA REGIÓN DE TARAPACÁ.

ner buena captura de peces", dice Marcos Tobar.

Con el tiempo descubrieron que el valor de sus aguas era todavía mayor. "Era el mejor lugar para bucear en Chile comparado con todos en los que habíamos estado. Por eso nos quedamos", dice.

Es así como, mientras en lugares como Los Molles, los días buenos para buceo no pasan de 120 al año, aquí pueden superar los 300, aseguran. Pese a ello, son contados los buzos que conocen el secreto y vienen a solicitar los servicios de la escuela de buceo que dirige.

Una vez sumergidos, el espectáculo se despliega.

"La riqueza de sus aguas que en algunas partes llegan a ser cristalinas, hace que el buceo nunca sea aburrido porque ves una fauna increíble. Muchos peces, crustáceos, delfines, lobos marinos. Incluso el otro día vimos una ballena saltando; fue alucinante. Siempre hay algo que sorprende", dice el arqueólogo submarino francés Christophe Pollet, que ha desarrollado gran parte de su labor de investigación en la zona.

El paseo por la superficie igualmente vale la pena. A bordo de un bote podemos ver la caleta desde una perspectiva distinta, como los actores de una obra que estudian al público en las galerías. Es también la perspectiva que tenían los viajeros e in-

vasores cuando llegaban al puerto en tiempos pasados. La antigua torre del reloj destaca imponente sobre el resto de las construcciones, como un faro sin reflector. También sobresalen las ruinas del viejo hospital. Pero el pueblo completo se empequeñece a la sombra de los altos y desnudos cerros que lo cobijan.

A medida que nos desplazamos hacia el sur, sorprenden los islotes cubiertos de guano —otrora tesoro tan apreciado como el salitre— que nos acompañan junto a los farellones costeros. Varias loberas dan cuenta del mamífero rey de las costas chilenas, y que hoy se ha transformado en un dolor de cabeza para los conservacionistas ya que, por la sobrepesca, ha ido cambiando su dieta de anchovetas a tortugas marinas y peces luna.

Marcos Tobar cuenta que por estos acantilados desnudos de vegetación se transportaba el salitre a pequeñas caletas, y que incluso en el desaparecido puerto de Caleta Buena había empinados andarivales para bajar el nitrato con eficiencia y rapidez. Hoy todo ha sido desmantelado.

Pasado

Cuesta creer que en esta misma gran bahía, hoy casi vacía salvo por unos botes pesqueros, en su mejor momento había fondeados permanentemente más de cuarenta veleros diarios que esperaban su carga de salitre destinada a puertos como Liverpool, Hamburgo o Yokohama. Era también la punta de rieles norte del ferrocarril salitrero, que enlazaba con la vía de trocha angosta a Caldera en la estación Pintados.

Deambular hoy por sus calles, especialmente en otoño e invierno, es sinónimo de silencio, salvo contados ecos lejanos de conversaciones o el paso de algún vehículo local por las mismas arterias que recorrían tranvías arrastrados por caballos, mostraban un comercio bulente que atendía las necesidades de las oficinas salitreras del interior, mientras había un flujo constante de ferrocarriles para atender los cinco muelles. Pisagua tenía consulados y edificios como el teatro municipal, el cuartel de Bomberos o la estación de trenes y, en su mejor momento, hasta 20 mil habitantes.

¿Dónde se metió toda la gente? La respuesta está un par de kilómetros al norte, en el cementerio: una silenciosa ciudadela de cruces de madera apolillada. En su mayoría, los nombres en las tumbas se han



CUARTEL. El edificio central de bomberos data de 1888.



PISAGÜINO. Oscar Wong, uno de los últimos conocedores del Pisagua antiguo.

borrado y no han recibido flores en cien años. Es probable que muchas sean de niños porque son pequeñas y algunas están rodeadas por barandas de madera como si fueran cunas, lo que nos recuerda que la guerra contra la alta mortalidad infantil recién se ganó entrado el siglo XX.

La muerte ha acosado a Pisagua por largo tiempo. En 1868 y 1877, todavía bajo dominio peruano, fue víctima de dos grandes maremotos y posteriores epidemias. El 18 de abril de 1879 sufrió el bombardeo de la escuadra chilena que luego, el 2 de noviembre, la convirtió en escenario del que se considera el primer desembarco anfibio de los tiempos modernos.

En 1891, durante la guerra civil que desangraba a balmaedistas y congresistas, nuevamente fue bombardeada y objeto de un desembarco. Todavía sobreviven algunos de los cañones que defendieron la ciudad.

Ninguno de esos azotes fue tan fuerte como la decadencia del salitre.

La gran depresión mundial que golpeó a Chile desde 1930 aceleró el cierre de las oficinas salitreras. La consecuencia fue un éxodo de la población. Los pocos que quedaron tuvieron que hacer frente al aluvión de 1940. Los inéditos 20 milímetros



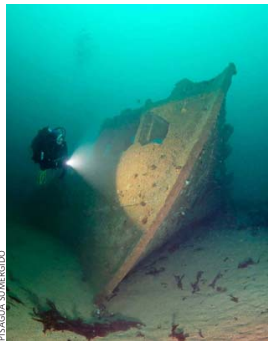
de agua caídos entre el 12 y 13 de junio de ese año dieron forma a dos grandes lagunas en la zona alta que, alrededor de las 10 am, desbordaron arrastrando piedras y barro cerro abajo. Si quedaba algo del antiguo esplendor, esa fue su hora del juicio.

Ese año nació Oscar Wong. Con 83 años, es el pisagüino residente más antiguo. Para esa época, el hospital ya no atendía partos así que su madre tuvo que partir a Iquique. Su padre había llegado de China huyendo de la guerra civil, y atraído por las oportunidades de una mejor vida. Junto a dos hermanos, formó un negocio cuyo local se mantiene en pie.

Para mediados del siglo pasado, el otrora próspero puerto ya languidecía y la comunidad comenzó a recibir otro tipo de residentes. Esta vez, forzados. Primero fueron los del presidio especial para homosexuales en 1942; después, en 1948, militantes comunistas afectados por la llamada "Ley Maldita" de Gabriel González Videla. Pero el momento más infame lo alcanzó después del golpe de Estado de 1973 cuando se transformó en campo de concentración para opositores de la dictadura militar.

Wong recuerda ese episodio. "Fue otra clase de relegación. Los llamaban prisioneros de guerra. A los que decían que tenían menos delitos los llevaron al teatro; a las mujeres, a la parte alta, y en la cárcel estaban los que eran más peso pesado", dice. Algunos fueron ejecutados y llevados a una fosa clandestina descubierta en 1990 cerca del viejo cementerio.

Aunque pareciera que la caleta quedó congelada en el tiempo, durante el siglo



ROSS SHIRE. Este velero de la época del salitre yace a pocos metros bajo la bahía.



FERROCARRIL. Llegaba hasta los muelles de la bahía, donde se embarcaban el salitre y otras mercancías.



ENCUENTRO. Un buzo y un pulpo durante una de las inmersiones en el área marina.

XX hubo varias iniciativas para sacarla de su letargo. Como la planta pesquera que funcionó en los años 60 y que primero administraron unos empresarios noruegos. Wong fue uno de sus operarios. "Ellos conocían muy bien la pesca. Tenían barcos de 500 toneladas que no había ni en Iquique. Sacaban harta harina, hartos aceites. Todo estaba bien. Pero después las capturas comenzaron a disminuir y se la vendieron a unos españoles. Ellos pusieron unos administradores que no sirvieron. Uno venía de la carbonera de Lota y no sabía nada de pescados por lo que al final quebraron. Cuando cerró la pesquera, se llevaron todo y quedó otra ruina más para el pueblo".

A mediados de los 50 también hubo una colonia penal pesquera y tampoco resultó. "Entregaban su pesca a la fábrica de El Colorado, pero los presos pescaban poco porque no sabían hacerlo y varios se arrancaron", dice Wong.

El tren dejó también de correr en esa década. Wong guarda recuerdos de sus últimos viajes. "Hasta el 56 yo anduve en

tren a Iquique. Salía de acá como a las 7 de la mañana y llegaba a las 7 de la tarde. Eran máquinas a vapor y aquí teníamos para echarle agua, y también había una casa de máquinas con dos chimeneas grandes donde está ahora la cancha de fútbol".

Futuro

Lo último que perdió Pisagua fue su condición de municipalidad. Fue transferida en 1979 a Huará, en el interior, y las consecuencias todavía repercuten. Cualquier trámite obliga a desplazarse y apenas quedan activos una posta y un retén de Carabineros. El Gran Hotel solo tiene el nombre. La educación también es un problema. Solo hay una pequeña escuela y los niños deben hacer la Media en Huará, donde llegan a casas de acogida.

Por eso lo que más se ve en estas calles, cuando deciden salir, son mayores y niños muy chicos.

La infraestructura gastronómica también es limitada. Como se nos pasó la hora de almuerzo, encontramos la cocina cerra-



RESTOS. La antigua estación, construida en pino Oregón. También queda la huella por donde pasaban los rieles.



CAÑONES. Alguna vez defendieron infructuosamente la bahía de Pisagua, que fue protagonista de dos desembarcos.

da en los tres locales más confiables. Tuviémos que conformarnos con unos berlines de un boliche aledaño.

Pese a las dificultades, Pisagua tiene condiciones para transformarse en un imán para el turismo de intereses especiales.

"El avistamiento de ballenas aquí es bastante común. Es parte de la ruta migratoria de la ballena fin y también de la jorobada", dice Tamara Marín. "El agua es fría y rica en nutrientes, lo que hace que esta zona sea importante para la proliferación de microalgas, principal comida de peces como la anchoveta. Entonces entran cardúmenes a la costa, lo que atrae y hace que las ballenas se queden un par de días y algunas veces hasta semanas alimentándose".

Bajo el mar, otro tesoro aguarda más investigación. "Ya conocemos al menos tres pecios, es decir restos de naufragios que yacen en la bahía y con toda seguridad pertenecen a la era salitrera", dice Christophe Pollet, que es investigador del Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática (IANS). "Hay dos embarcaciones de las que venían

a cargar nitrato y que son de las más grandes del mundo para la época. Cada una constaba de cuatro palos y tenían unos 85 metros de eslora y unos 12 metros de manga. Además de constituir un sitio patrimonial de interés, son un punto de buceo muy interesante, ya que están a poco más de 30 metros de profundidad, y en un lugar de fácil acceso, a escasos metros del muelle de Pisagua", destaca.

Uno de esos barcos es el Ross Shire, un velero tipo Clipper de bandera escocesa, que se incendió en la rada de Pisagua la Noche Buena de 1900. El segundo es la fragata norteamericana Frederick Billings; colapsó también por un incendio en sus bodegas siete años antes, el 29 de julio de 1893. El capitán Williams, alertado por el peligro, hizo evacuar a los 25 tripulantes. Según crónicas de la época, en quince minutos el casco ardió hasta que una fuerte explosión, efecto de la carga de salitre, fracturó en dos la estructura.

Un tercer barco yace en el extremo norte de la bahía. Correspondería a un vapor de ruedas de paleta y casco metálico. Lo habrían construido en Inglaterra en los años 60 o principios de los 70 del siglo XIX y recorría todo el litoral Pacífico hasta el canal de Panamá, transportando pasajeros y mercancías. La tradición local dice que se trata de La Limeña, que fue capturado por los peruanos durante la Guerra y sirvió como pontón. Está adosado a la llamada punta Pisagua y a una profundidad de entre 7 y 14 metros, en una zona con dificultad para el buceo. "Mi hipótesis es que la embarcación probablemente cortó las amarras o, si fue un pontón, lo dieron de baja y lo fueron a hundir en ese sector. Hemos visto durante nuestras exploraciones algunas lozas con inscripciones que dan a pensar que este naufragio ocurrió en la década de 1910".

Rastrean además una barca italiana que venía a cargar salitre y se incendió y hundió, como las anteriores, pero durante la Guerra del Pacífico, en 1881. El capitán de puerto tomó sus funciones en junio de ese año por lo que ese hundimiento no generó documento oficial. Por eso, no hay información exacta de su ubicación.

El arqueólogo submarino reconoce que esto es apenas una muestra de lo que espera a los que se aventuren a explorar el patrimonio sumergido de la bahía. "No creo que alcance a 10 por ciento de toda la bahía lo que hemos explorado hasta ahora", dice Christophe Pollet. ■