

El Huáscar, el titán del Pacífico sur



Por

Víctor Hernández
Sociedad de
Escritores
de Magallanes

Parte III y final

En la mañana del 8 de octubre de 1879, el monitor peruano y la corbeta Unión, se encontraron con el blindado Cochrane, la corbeta O'Higgins y el transporte artillado Loa, los que les cerraron el paso hacia el norte. El almirante Grau ordenó disparar los cañones de 300 libras de la torre giratoria al Cochrane, para así ganar tiempo y poder acercar su nave a la costa. Uno de los proyectiles del monitor provocó diversos daños en la máquina del blindado chileno, aunque el comandante Latorre se mostró imperturbable y mantuvo la decisión de navegar en línea recta acortando distancia al Huáscar. A esas alturas, la Unión huía al norte perseguida por los demás buques de la división ligera. Cuando el Cochrane se halló a poco menos de 2 mil metros del monitor, Latorre decidió que era el momento de usar los tres cañones de estribor de 250 libras.

Durante una hora y media, el blindado chileno bombardeó implacablemente al Huáscar, el que sufrió daños materiales considerables y numerosas bajas en su tripulación. De una dotación de 200 hombres, el monitor tuvo un total de 33 muertos, incluyendo al capitán de corbeta Elías Aguirre, los tenientes 1's Diego Ferré y José Rodríguez; el teniente 2º Enrique Palacios y el propio almirante Miguel Grau, quien falleció instantáneamente en su puente de mando alcanzado de lleno por uno de los proyectiles del Cochrane. Después del combate, los escasos restos hallados del comandante peruano se depositaron en una pequeña caja los que fueron trasladados primero a Mejillones y después, a Santiago, ubicados provisoriamente, en el mausoleo del general Benjamín Viel Gomets, padre de su cuñado, el capitán de fragata de la Armada de Chile, Oscar Viel Toro.

Con respecto al combate naval librado en punta de Angamos, historiadores chilenos y peruanos han escrito varios

libros destacando un hecho en particular: la actitud heroica del teniente 2º Enrique Palacios, quien aun estando herido, al ver arriada la bandera peruana, no dudó enizar nuevamente su pabellón, lo que significaba en la práctica, que el Huáscar no se rendía; de modo, que la lucha continuó hasta cerca de las 11 de la mañana cuando el último comandante del monitor, teniente Pedro Gárezon Thomas, ante la imposibilidad de seguir prolongando la resistencia, decidió detener las máquinas y hundir la nave.

Algunos marineros chilenos del Cochrane, al mando de los tenientes Juan Manuel Simpson y Juan Tomás Rogers, consiguieron abordar el monitor y procedieron a cerrar las válvulas, achicar el agua y tapar los orificios provocados por los disparos del blindado al casco del Huáscar. El almirante Galvarino Riveros determinó que Guillermo Peña Urízar, comandante del blindado Blanco Encalada, buque que llegó al lugar del combate en los instantes en que el monitor peruano sucumbía ante los cañones del Cochrane, fuera al mismo tiempo, el encargado de trasladarlo desde Mejillones hasta Valparaíso, lo cual, lo convertía de hecho, en el primer comandante que tuvo el

Huáscar luego de ser capturado por la escuadra chilena.

La mayoría de los historiadores que han escrito de la gesta de Angamos coinciden en señalar, acerca de la importancia que revistió para el futuro de la industria armamentística en naves de guerra, el enfrentamiento entre dos blindados equipados con la mejor tecnología de la época; especialmente, concitaba el interés de las grandes potencias, los efectos generados por las granadas tipo Palliser perforantes, o proyectil de tipo fundido, de paredes gruesas y ápice endurecido, sin espoleta, que explotaba al momento del impacto, utilizado por el Cochrane, por primera vez en un combate naval.

En su documentado libro sobre el Huáscar, el almirante Espina Ritchie recuerda que al llegar a Coquimbo, donde se encontraba el "Pensacola", buque insignia de la flota del Pacífico sur de la Armada de Estados Unidos, el almirante Carl Rodgers, comandante de esa fuerza naval solicitó permiso para cerciorarse de los daños sufridos por el monitor,

elevando un documento al secretario de Marina de su país, fechado el 24 de octubre de 1879, que certificaba la cantidad total de disparos efectuados contra el Huáscar, con la particularidad que los 24 proyectiles Palliser que perforaron la coraza, explotaron en el forro de madera que separaba el casco de las estructuras de la torre de mando y de la torre de cañones.

El impacto que tuvo el apresamiento del Huáscar fue de terrible amargura para los peruanos y de inmensa alegría para los chilenos. El pueblo salió a las calles de los principales puertos y caletas del norte para observar al mítico barco, que aunque averiado, flanqueado por los grandes buques de la Armada Nacional, parecía acrecentar su aura legendaria. En Antofagasta, en Chañaral, en Caldera, en Huasco, en Coquimbo, la gente se agolpó en los muelles con la esperanza de tocarlo; y en Valparaíso, las autoridades organizaron varios convoyes de trenes para conducir a miles de personas que venidos desde los pueblos del interior, intentaban visitarlo.

Incorporado a la Marina de Guerra de Chile

Sometido en Valparaíso a rápidas pero rigurosas reparaciones, lo que implicó reforzar su artillería con dos cañones de 40 libras de retrocarga tipo Armstrong con un alcance de siete mil metros, que le permitió estar en condiciones para batirse con las instalaciones de Arica y de El Callao, el Huáscar, comandado por Guillermo Peña, se sumó a la escuadra chilena que lideraba Galvarino Riveros y que se encontraba apoyando el desembarco de tropas en territorio peruano.

En el tomo III de su obra "La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario 1813-1968", el almirante Rodrigo Fuenzalida Bade asegura que la primera misión del monitor desplegando bandera chilena ocurrió el 29 de diciembre de 1879 cuando asumió el bloqueo del puerto de Mollendo. A diferencia de su etapa anterior, en que era reconocido por su velocidad que superaba las once millas por hora, ahora, por diversos problemas en sus máquinas y en las calderas, su andar no superaba los seis nudos.

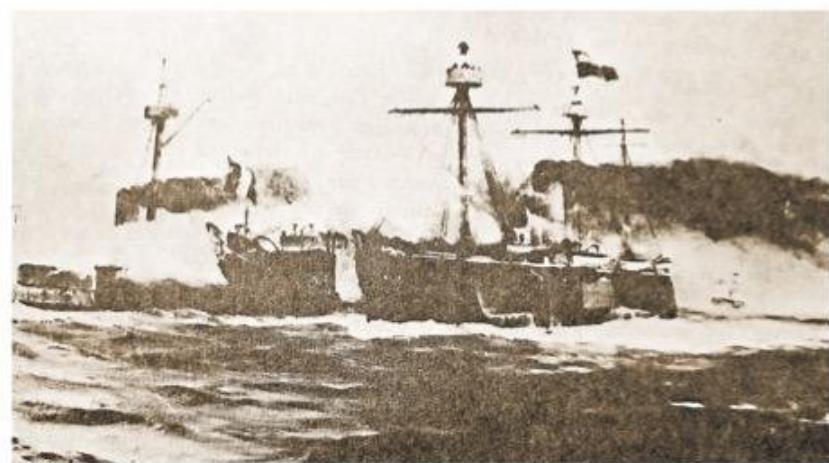
El 30 de enero de 1880, el almirante Riveros dispuso en Pacocha, que el capitán Manuel Thomson relevara a Guillermo Peña del mando del Huáscar, en momentos en que se ultimaban los detalles de la ocupación de las localidades de Tacna y de Ilo. El desembarco del ejército chileno compuesto por nueve mil quinientos hombres se realizó desde Pisagua, acción que se materializó el 25 de febrero. Ese mismo día, el monitor llegó a Arica para remplazar al Cochrane en el bloqueo del puerto. Dos días más tarde, se desataría una nueva tragedia.

Combates de Arica y El Callao

El carácter impulsivo del co-



El Huáscar en la bahía de Iquique, durante la guerra civil de 1891.



Combate naval de Angamos recreado en un cuadro de Tomás Somerscales, donde se observa una escena final de la lucha en que el Cochrane parece embestir al Huáscar.

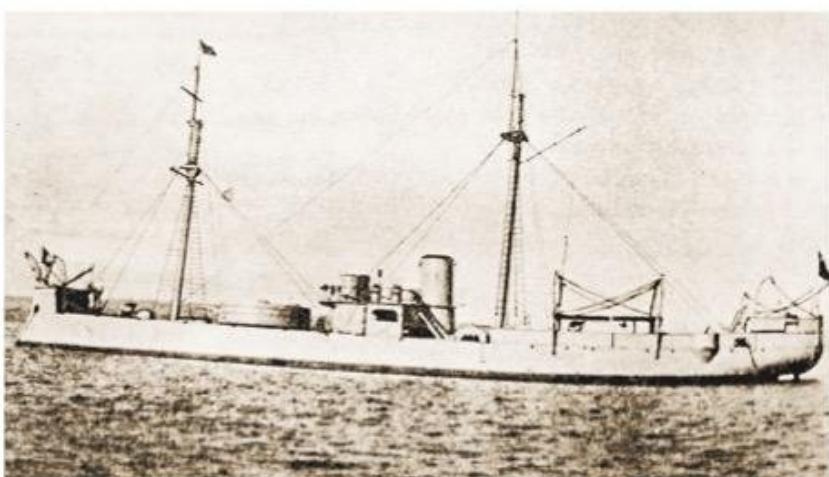
mandante Thomson lo llevó a evolucionar con el Huáscar cerca del alcance de los cañones de los fuertes que resguardaban la ciudad y del monitor Manco Cápac, cuyo casco apenas sobresalía cuatro metros del agua, pero, que dotado de dos cañones de 500 libras, podían perforar el blindaje de cualquiera de los buques chilenos.

En el instante en que el Huáscar bombardeaba las baterías de playa y la vía férrea que unía Tacna con Arica, el Manco Cápac acertó uno de sus enormes proyectiles, el que destrozó a Thomson, hirió de muerte a otros seis marinos, el aspirante Eulogio Goycolea, los marineros 1's Luis Ugarte y Benjamín Reyes; los marineros 2's Apolinario Lerzundi y Abdón Quiroz; el grumete Manuel Urrea y el soldado Pedro Sierralta y dejó con heridas de diversa consideración, a otros doce miembros de la tripulación.

Después de esta infortunada acción, el almirante Riveros ordenó que el capitán de corbeta Carlos Condell de la Haza asumiera el mando del Huáscar y de inmediato, decidió que una flotilla de la escuadra chilena conformada por el Blanco Encalada, el vapor artillado Angamos y la torpedera Janequeo, se sumaran al monitor para bombardear Arica en represalia por lo acontecido el 27 de febrero. Durante cuatro días, los buques chilenos dispararon contra la ciudad y las instalaciones del puerto, lo que obligó a la población a huir a los cerros.

A esta acción, siguió la temeraria aparición de la corbeta Unión el 17 de marzo, llevando algunos soldados, zapatos, medicinas, ametralladoras y una lancha torpedera para las tropas peruanas bloqueadas en Arica. El Cochrane, el Huáscar, el Angamos y el Matías Cousiño trataron un encarnizado combate con la Unión, el Manco Cápac y las escasas baterías que aún quedaban de los fuertes. En la noche, la corbeta peruana consiguió escapar de sus perseguidores.

El 10 de abril de 1880 la escuadra chilena inició el bloqueo de El Callao, el que duró nueve meses. El Huáscar comandado por Condell, participó activamente en los cañones de la principal base naval peruana efectuados el 22 de abril y 10 de mayo; el 30 y 31 de agosto; el 1 y 2 de septiembre. El 13 y el 15 de enero de 1881 el monitor tomó parte de las batallas de Chorrillos y Miraflores, que significó la aniquilación del resto de buques que todavía disponía el Perú, permitió la entrada victoriosa del



El Huáscar con bandera chilena, luego de varias reparaciones efectuadas en Valparaíso en 1882.

ejército chileno y la posterior ocupación de Lima. El 11 de junio, el nuevo comandante del Huáscar, capitán de corbeta Emilio Valverde tomaba posesión de Paita, con atribuciones de jefe político y militar.

Modernización, guerra civil y retiro

Concluidas las acciones navales en la contienda del Pacífico o del Salitre, el monitor fue sometido a importantes modificaciones. En 1882 en la playa de Caleta Abarca en Valparaíso, se le cambiaron las calderas, se le remplazaron los cañones de 10 pulgadas por dos de 8 pulgadas calibre 32 Elswick, de retrocarga y los de 40 libras por otros dos de 3 pulgadas. En 1885 se le adosó un winche a vapor lo que permitía mover la torre giratoria en cinco minutos, a diferencia de los quince minutos que tardaba antes, incluso con la ayuda de 16 hombres; se le cambió la hélice, con lo que aumentó su andar a doce nudos y se le instaló un cabrestante a vapor.

Por disposición del Presidente José Manuel Balmaceda, el Huáscar al mando ahora del capitán de fragata Leoncio Señoret trasladó desde Iquique a Valparaíso, los restos de Arturo Prat, Ignacio Serrano y Juan de Dios Aldea, para depositarlos en la cripta de los héroes en la plaza Sotomayor del puerto, lo que se llevó a cabo en una solemne ceremonia el 21 de mayo de 1888. El primer mandatario pronunció un emotivo discurso, que en lo medular, resaltaba lo siguiente:

"Prat se inmoló en sacrificio inmortal, y de la vorágine de aquel sacrificio brotó para nuestros marinos y soldados, la antorcha que iluminó los derroteros de la victoria. Las huestes chilenas cruzaron el océano, los desiertos y las

grandes ciudades y triunfaron en aquella gran guerra presididas por dos banderas: la inmaculada de la independencia y la bandera de la gloria del 21 de mayo de 1879. Pasarán los años y las generaciones, y desde el fondo de la rada de Iquique, lo mismo que desde el seno de esta cripta o desde lo alto de este monumento, brillará en la historia, como la estrella polar en nuestros mares del sur, una constelación de valientes, que no eclipsarán los siglos ni los horizontes venideros".

Al momento de estallar la guerra civil de 1891, producto de las diferencias insalvables entre los poderes Ejecutivo y el Legislativo, el Huáscar se hallaba en Valparaíso con sus máquinas desmontadas. Como es sabido, gran parte de los miembros activos de la Armada se plegaron a la causa de los congresales, mientras que la mayoría de los efectivos del Ejército, defendieron la opción del gobierno de Balmaceda.

Una vez vuelto al servicio activo, el Huáscar comandando por el capitán de fragata José María Santa Cruz, jugó un papel importante en los primeros meses del conflicto en la toma de varias ciudades y puertos nortinos, entre estos, Taltal, Patillós e Iquique, los que fueron ocupados por las fuerzas opositoras al gobierno.

El enfrentamiento dejó alrededor de diez mil muertos, incluyendo al Presidente Balmaceda que se suicidó al conocer la derrota del bando que le representaba. Luego del retorno de la normalidad institucional al país, la Armada incrementó el número de unidades operativas con la llegada del acorazado capitán Prat, los cruceros Pinto, Errázuriz, ministro Zenteno y los pequeños destructores Muñoz Gamero, Orella, Serrano y Riquelme. En

este nuevo escenario, el Huáscar comenzó a verse como una nave obsoleta y pese a la serie de mejoras que se le realizaron en esos años, el 1 de abril de 1896, el monitor sufrió en Valparaíso una grave explosión en una de sus calderas, que mató a catorce tripulantes, entre ellos a dos ingenieros. Este accidente apuró su retiro definitivo del servicio activo en 1900.

Restauración

En el prólogo de la segunda edición de su libro "Monitor Huáscar", publicado el 21 de mayo de 1973, el contralmirante (r) Pedro Espina Ritchie relata los pormenores del proceso que convirtió al histórico buque en un museo naval flotante.

Si bien, hubo varias tentativas para conservar el Huáscar, tanto desde la Armada como a través de distintas colectas populares como la efectuada en 1934, y aunque por años el monitor estuvo amarrado al molo 500, a la dársena de torpederas y al muelle apostadero en Talcahuano, recién, en 1951, surgió la iniciativa de transformarlo en santuario de las glorias navales de las armadas de Chile y de Perú.

Así lo entendió Espina Ritchie cuando en su calidad de jefe del Apostadero Naval de Talcahuano (1950-52) emprendió la obra de recuperación del monitor, descrito en su proyecto iniciático que buscaba, resguardar cuidadosamente al Huáscar en un dique especial, como Gran Bretaña lo hiciera con el navío Victory, donde el almirante Nelson dirigió las acciones en la batalla de Trafalgar (21-X-1805) y Japón con el acorazado Mikasa, buque insignia del almirante Togo en la famosa batalla naval de Tsushima (27-V-1905).

Espina argumentaba además, que en Chile, un país ma-



Almirante (r) Pedro Espina Ritchie 1898-1976, autor del libro "Monitor Huáscar", gestor de la restauración del buque para su transformación en Museo Naval.

ritimo y con tradición marinera por excelencia, ameritaba la habilitación de este tipo de museo que podía contribuir en la población civil y en especial en los estudiantes, a despertar el interés por el mar.

A modo de ejemplo, -citaba en 1973-, Ecuador mantenía en un dique especial en el puerto de Guayaquil al cañonero Calderón; Inglaterra sostenía en Greenwich al velero Cutty Sark como suerte de homenaje a la marina mercante y al Great Britain, el primer buque con casco de hierro del mundo (1845) que en calidad de barco mercante a vapor, atravesó el océano Atlántico. Otros ejemplos, se hallaban en Canadá con el destructor Haidea; en Grecia con el crucero Averof; en la Unión Soviética, con el crucero Aurora fondeado en los márgenes del río Neva en Leningrado (San Petersburgo), sin omitir por cierto a los Estados Unidos con los acorazados Alabama, North Carolina, Texas y Massachusetts, reliquias ubicadas en los principales puertos de los estados que llevaban sus nombres.

En el caso del Huáscar, Espina se sorprendió en 1951 al comprobar que los departamentos interiores del monitor estaban muy bien conservados, pero completamente vacíos. En los almacenes del Arsenal Naval de Talcahuano halló numerosos y valiosos objetos pertenecientes al Huáscar, que propiciaron su restauración. Posteriormente, en el periodo 1971-72, el comandante en jefe de la II Zona Naval almirante Carlos Chubretovich, decidió que Asmar Talcahuano realizará los trabajos de reparación estructural del buque, misión encargada al almirante Gerald Wood y que contempló la restauración del casco, la recuperación de la torre y de los cañones, del sistema de gobierno y la máquina motriz.

Sin duda, la preservación del Huáscar como museo, permite proyectar a Chile como un país marítimo.