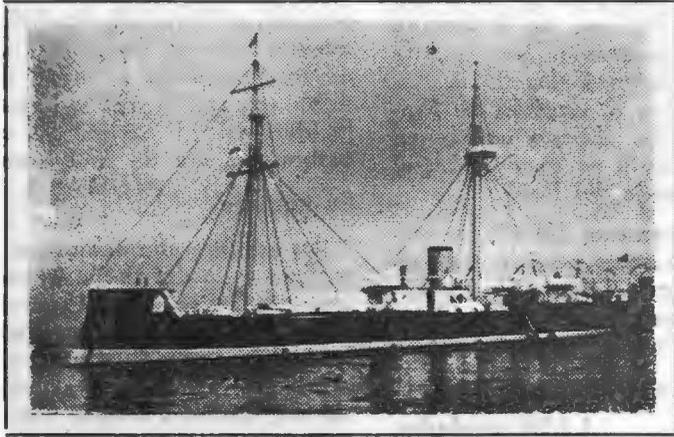


EL "HUASCAR"



TESTIGO DE LA HISTORIA

Por

Federico THOMAS Cavieres
Capitán de Fragata (U. I.)
Armada de Chile

Sin duda alguna, uno de los buques más ilustres del continente americano es el monitor chileno "Huáscar" que luce con hidalguía su centenaria y recia estampa marinera, sobre las tranquilas aguas del puerto militar de Talcahuano en la bahía de Concepción.

Mandado construir a Inglaterra por el Gobierno del Perú en 1865 y capturado por la Armada de Chile casi trece años después, el buque tomó parte en casi todas las campañas navales de importancia ocurridas en sudamérica en el último cuarto del siglo XIX y ha sido mudo testigo de la historia por algo más de cien años. A su bordo, murieron heroicamente defendiendo su bandera, héroes de países hermanos.

Entre los mártires más ilustres que rindieron su vida sobre su cubierta figuran los Comandantes Arturo Prat Chacón y Manuel Thomson Porto de la Armada de Chile y el Contraalmirante Miguel Grau y Seminario, de la Armada del Perú.

En la actualidad, este glorioso buque está convertido en un museo flotante, donde se rinde por igual, homenaje de admiración y respeto a chilenos y peruanos que ofrecieron sus vidas en defensa de sus respectivas patrias.

Por cumplirse este año, más de un siglo de su llegada a América y por haber sido testigo de la gloria y del sacrificio de nuestros antepasados damos a conti-

nuación una síntesis de las principales acciones en que participó.

Características originales de construcción

El monitor "Huáscar" fue mandado a construir a Inglaterra, para el Gobierno del Perú a los Astilleros de Laird, en Birkenhead. Su construcción fue vigilada por el Capitán Cowper Coles de la Armada británica y por el Capitán de Fragata Ramón Salcedo, chileno nacido en Tomé, que a la sazón se encontraba al servicio de la Armada del Perú.

Debido a la guerra con España, se trató de terminarlo lo antes posible, de modo que el 10 de agosto de 1865 fue botado al agua, siendo terminado a fines de ese año.

Sus principales características eran:

Desplazamiento ...	1.130 toneladas
Eslora	200 pies
Manga	35 pies
Calado	15 pies

Armamento

Su principal armamento lo constituían dos cañones de 10 pulgadas de calibre (300 libras) de avant-carga, o sea cargados por la boca, montados en una torre giratoria blindada situada en la línea de crujía. La torre diseñada por el Capitán Cowper Coles era movida por mecanismos accionados a mano y estaba protegida por una coraza de 7 pulgadas en la parte delantera de los cañones y de cinco pulgadas en su parte posterior. Estaba montada sobre una barbeta de 14 pulgadas de madera de teca.

Contaba además el monitor, con dos cañones de 40 libras situados a ambas bandas del alcázar y con uno de 12 libras ubicado en toldilla; completaba lo anterior un fuerte espolón de acero.

Protección

La nave estaba protegida por una coraza lateral de 5,5 pulgadas de espesor en el centro del buque la que disminuía hasta 2,5 pulgadas hacia proa y popa. El sostén de la coraza era similar al de la torre de artillería, es decir madera de teca.

El casco estaba dividido en cinco compartimientos estancos y la cámara de la torre y salones de máquinas y calderas estaban protegidos contra el fuego de inclinación por mamparos de 4,5 pulgadas.

Propulsión

Para su propulsión, el buque contaba con dos calderas elípticas diseñadas para quemar carbón inglés de llama corta y de una máquina a vapor horizontal de doble expansión que le imprimía una velocidad de 11 nudos. Su capacidad de carboneras era de 300 toneladas.

Su nombre

Su nombre conmemora a Huáscar, penúltimo Inca del Perú. Al morir su padre Huayna Capac en 1525 dividió su imperio entre su hijo legítimo Huáscar, a quien legó el Imperio del Cuzco y su hijo bastardo Atahualpa, quien recibió el Imperio de Quito. Huáscar fue derrocado y mandado matar por su hermano en 1532, después de una guerra civil entre ambos Imperios.

Llegada a América

Apremiado por el conflicto con España, el "Huáscar" zarpó de Inglaterra el 17 de enero de 1866 y recaló a Brest, donde esperó 35 días a la "Independencia" zarmando ambos buques en convoy para llegar a Ancud el 6 de junio del mismo año, después de un viaje sumamente accidentado.

Como se ve el "Huáscar" al llegar a América, vino primero a Chile, como siguiendo un dictado del destino. Aquí entró a formar parte de la Escuadra del Almirante Blanco Encalada, quien tomó el mando después de la renuncia del Capitán de Navío Williams Rebolledo.

Sólo después de terminada la guerra con España, se dirigió al Perú donde pasó a formar parte de la Escuadra de ese país.

PRINCIPALES ACCIONES EN QUE TOMO PARTE

Combate con los buques ingleses "Shah" y "Amethys".

Desde su llegada al Perú, el "Huáscar" no participó en ningún hecho de importancia hasta 1877. Ese año estalló una de

las numerosas revoluciones que aquejaron a nuestro vecino país. En ausencia de su Comandante, su segundo que estaba de acuerdo con Piérola, Jefe de los revolucionarios, entregó a estos su buque, el que de inmediato fue alistado para efectuar una operación insurreccional.

En esta misión, el "Huáscar", tuvo la temeridad de atentar contra sujetos y propiedades británicas. Retuvo prisionero por 60 horas al "John Elsner" y a otro vapor inglés, le tomó 50 toneladas de carbón.

De estación en el Pacífico se encontraban la fragata inglesa "Shah" y la corbeta "Amethys", ambas al mando del Almirante Horsey. La primera era un buque de acero, sin coraza, construido en 1873, tenía un andar máximo de 16 nudos y su armamento principal consistía en dos cañones de 9 pulgadas, de carga por la boca, 16 cañones de 7 pulgadas, ocho cañones de 64 libras y dos armazones para lanzamiento de torpedos. Su tripulación era de 602 Oficiales y personal. El segundo buque, algo más pequeño, era también de acero sin coraza, desplazaba 1.970 toneladas y llevaba 14 cañones de 64 libras.

El 29 de mayo de ese año, el Almirante inglés encontró al "Huáscar" en el pequeño puerto de Ilo, y lo instó de inmediato a rendirse, tratando de persuadir a Piérola de que entregara el buque, dándole toda clase de facilidades para que él y su gente desembarcaran en un puerto neutral. Al ser rechazado su ofrecimiento, el Almirante Horsey, le dio un plazo de 5 minutos para que arriara el pabellón. Transcurrido éste, se disparó primero un tiro a foguero, luego otro a bala, como advertencia, trabándose enseguida un combate entre los buques ingleses y el monitor peruano.

El "Huáscar" avanzó a toda máquina tratando de escapar y hacer encallar a la fragata que calaba 13 pies más que él.

A las 11.00 horas maniobra frente a la ciudad, obligando a los ingleses a suspender el fuego para no dañar a la población.

Después de unas dos horas, el monitor abandonó la zona de escollos y los ingleses, le lanzaron un torpedo, aprove-

chando que les presentaba su través; pero el "Huáscar" cayó enfilándose con la estela del torpedo y este no lo pudo alcanzar debido a su poca velocidad (*).

Esa noche los ingleses trataron de hundirlo atacándolo con un torpedo de botalón, pero el "Huáscar" había huído aprovechando la obscuridad, para entregarse al Gobierno peruano. En este encuentro indeciso, el monitor recibió unos setenta impactos de los buques ingleses, los cuales prácticamente no le provocaron daños. Posteriormente el buque quedó en desarme hasta la víspera de la guerra del Pacífico en que entró a reparaciones; estado en que lo sorprendió la declaración de guerra, el 5 de abril de 1879.

GUERRA DEL PACIFICO

Preparativos

Declarada la guerra, el "Huáscar" aceleró sus reparaciones al mismo tiempo que completaba y entrenaba a su dotación, de modo que el 16 de mayo pudo zarpar al sur, acompañado por la "Independencia". Ambos buques se cruzaron con la Escuadra que navegaba en demanda de El Callao, el día 19 a una distancia de 31 millas y sin avistarse debido a las condiciones del tiempo, recalando a Arica el día 20.

Combate Naval de Iquique.

En Arica supo Grau que en Iquique se encontraban manteniendo el bloqueo, solo dos viejas naves de madera, la "Esmeralda" y la "Covadonga" y recibió instrucciones de destruir dichos buques y caer luego por sorpresa sobre el convoy que por esos días debía zarpar de Antofagasta. Para ello zarpó ese mismo día de Arica, llegando al atardecer a Pisagua para estar en Iquique al amanecer del 21 de mayo.

Al reconocer a los buques chilenos el Jefe peruano arengó a su tripulación en los siguientes términos:

(*) Estas armas denominadas "torpedos", eran artefactos con explosivos diferentes a los torpedos automóviles y que se lanzaban a boca de jarro, a escasísimos metros, impulsados por pólvora. Así mismo, se les denominaba torpedos, a las minas y cargas explosivas de hoy.

"Tripulantes del "Huáscar": Ha llegado la hora de castigar al enemigo de la Patria y espero que lo sabréis hacer, cosechando nuevos laureles y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y 2 de mayo. ¡Viva el Perú!"

Casi al mismo tiempo, Arturo Prat, Comandante de la "Esmeralda" dirige a su tripulación formada estas palabras que constituyen un código de honor en las tradiciones de la Armada de Chile:

"Muchachos: La contienda es desigual. Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo y espero que no sea esta la ocasión de hacerlo. Mientras yo viva, esa bandera flameará en su lugar y os aseguro que si yo muero mis Oficiales sabrán cumplir con su deber" y sacándose la gorra la agita en el aire y lanza un sonoro "¡Viva Chile!", que de inmediato es coreado por las voces de sus emocionados tripulantes.

Estas solas palabras, que encierran la decisión inquebrantable de morir peleando elevan al héroe chileno al mismo plano que a Nelson en Trafalgar.

Prat es inmolado sobre la cubierta del "Huáscar", después de saltar al abordaje seguido por el Sargento Juan de Dios Aldea y un marinero; cuando después de más de tres horas de desigual lucha, Grau decide hundir a la "Esmeralda" con el espolón, para así acabar con tan porfiada e inútil resistencia y terminar de una vez por todas con tan horrenda carnicería. La vieja corbeta se hunde disparando sus cañones hasta el último momento con el tricolor flameando arrogante en lo más alto de su pico de mesana. Así terminó este drama que no conoce igual en la historia universal.

Los botes del "Huáscar" lograron recoger algunos Oficiales sobrevivientes y a 49 marineros de la corbeta chilena. Grau, impresionado con la defensa de la "Esmeralda", rindió hidalga admiración al heroísmo de los chilenos.

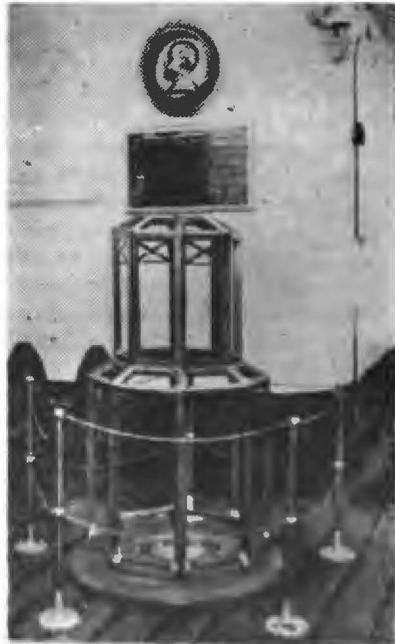
Correrías del "Huáscar"

Después del hundimiento de la "Esmeralda", el formidable monitor se convirtió en el baluarte de la flota de su patria y en afortunado merodeador de las

costas chilenas merced a su rápido andar y potente artillería. Durante los seis primeros meses de la guerra, fue una amarga pesadilla, mantuvo en constante zozobra a las diversas poblaciones costeras del Norte con sus repetidas e impunes correrías y amenazó las comunicaciones del Ejército Expedicionario. Periódicamente y acompañado de la veloz corbeta "Unión", el "Huáscar" llegaba hasta cerca de Valparaíso, perseguía a los transportes a lo largo de la costa, bombardeaba puertos y detenía convoyes. También eran frecuentes los ataques nocturnos y las sorpresas a los buques de la Escuadra. En vano trataron nuestros blindados de darle caza y obligarlo a presentar combate en varias ocasiones; siempre lograba huir prolongando de este modo la duración de la campaña que pudo haber terminado en breve tiempo. Su táctica era clara; destruir los elementos de desembarco en los puertos indefensos, atacar a los débiles y no hacerlo con aquellos que podían hacerle frente.

Persecución del "Rimac". Cañoneo con la "Covadonga" y fuertes de Antofagasta.

El "Huáscar" permaneció en Iquique hasta el 24 de mayo, fecha en que zarpó para continuar sus operaciones de acuer-



Lugar donde cayó Prat herido de muerte.

do a instrucciones superiores. El 25 avistó al vapor "Itata", tratando de darle caza durante cuatro horas, con resultados negativos. En seguida tocó en Mejillones y zarpó en la noche para presentarse en Antofagasta, pero antes de entrar en el puerto avistó al transporte "Rimac" que salía de él. De inmediato inició su persecución por espacio de más de dos horas pero sin lograr darle caza. Regresó entonces a Antofagasta en donde hizo varios disparos que fueron contestados por la "Covadonga" y por las baterías terrestres.

En la mañana del 27 se presentó nuevamente en Antofagasta, e intentó rastrear el cable submarino para cortarlo, pero no logró su objetivo. Regresó en seguida al norte tocando el 28 en Cobija, donde apresó dos buques mercantes, pasó luego a Tocopilla y en la mañana del 29 estuvo en Patillos e Iquique.

Persecución del "Huáscar" por el "Blanco" y caza del "Matías Cousiño"

En la noche del 29 de mayo rondó el "Huáscar" por las afueras del puerto de Iquique y al regresar al día siguiente avistó a la Escuadra chilena que volvía de El Callao. Williams lo persiguió con el "Blanco" y la "Magallanes", logrando acortar la distancia que lo separaba del monitor; pero la falta de carbón lo obligó a suspender la caza después de siete horas de activa persecución.

En su rauda huida el "Huáscar" avistó a la altura de Camarones al "Matías Cousiño" y tomándolo por un blindado huyó también de él; al anoecer convencido de su error empezó a perseguirlo sin resultado, el "Matías Cousiño" había logrado burlarlo y llegar a toda máquina a Iquique. El "Huáscar" se dirigió al norte llegando a El Callao el 31 de mayo, donde carbonó para zarpar nuevamente al sur.

Segunda persecución del "Huáscar" por el "Blanco"

Una vez llenas sus carboneras, el monitor se dirigió a Arica y después de informarse sobre la Escuadra chilena, zarpó al sur el 2 de junio, apostándose a la altura de Guanillos.

El Almirante Williams, decidió zarpar de Iquique hacia el norte con el objeto de encontrarse con las corbetas "O'Higgins" y "Chacabuco" que navegaban a vela, solas y sin carbón de modo que a las 0600 horas del día 3 avistó al "Huáscar" frente a Guanillos.

"Blanco" emprendió la caza a una distancia de 8.000 metros y cerca del mediodía los buques estaban a solo 4.700 metros. Williams rompió el fuego y no pudiendo hacerlo con todos sus cañones de caza directamente por la proa, comenzó a dar bordadas de 30 grados con lo que el "Huáscar" logró aumentar la distancia que los separaba. A las 2330 la distancia era de 4.600 metros pero habiendo quedado la "Magallanes" muy atrás suspendió la caza a las 0015 horas regresando al sur. El "Huáscar" siguió al norte, fondeando en El Callao el 8 de junio para someterse a reparaciones exigidas por el combate de Iquique, en las que pasó el resto del mes.

Sorpresa de Iquique del 10 de Julio de 1879. La noche feliz de Latorre

Reparado el "Huáscar" zarpó de El Callao el 6 de julio llegando a Arica el 9 del mismo mes. De inmediato zarpó rumbo a Iquique para efectuar un ataque a la "Abtao" que se encontraba reparando sus máquinas, aprovechando que el grueso de la Escuadra chilena salía fuera del puerto todas las noches.

A las 0040 horas de la noche del 10 de julio, penetró a la bahía, pero el blindado peruano no encontró a su presa pues esa noche la "Abtao" había salido también a voltejar con los demás buques por las afueras del puerto. El monitor salió entonces de la bahía y a poco andar se encontró con el "Matías Cousiño" al que Grau le intimó rendición, primero de viva voz y después con fuego de cañón, lo que atrajo a la "Magallanes" que se encontraba cerca, apareciendo en los momentos en que el monitor arriaba sus embarcaciones para tomarse el carbonero. En la obscuridad, el "Huáscar" abandonó a su presa tratando de escapar, pues confundió a la "Magallanes" con el "Cochrane"; pero al darse cuenta de su error gobernó sobre la cañonera. Latorre al ver que el "Huáscar" gobernaba para espolonearle, gobernó con rapidez para

evitarlo, rompiendo a la vez un nutrido fuego de fusilería y con el cañón de 9 libras que tenía en toldilla. Grau comprendiendo la importancia del silencio, no empleó su artillería y trató de espolnearla por segunda, tercera y cuarta vez, ataques que fueron eludidos por la cañonera.

El fuego de cañón y varios cohetes disparados por la "Magallanes" atrajeron al "Cochrane" al lugar del combate. Al ver aproximarse al blindado chileno el "Huáscar" emprendió la fuga al norte siendo perseguido por este y por la "Magallanes" hasta el paralelo de Pisagua, debiendo abandonarse la persecución por el mal estado de las calderas del "Cochrane". El "Huáscar" fondeó ese mismo día en Arica de donde salió nuevamente el 17 de Julio en convoy con la "Unión".

Captura del "Rimac"

El 17 de Julio, zarpó el "Huáscar" de Arica en compañía de la "Unión" para seguir hostilizando las líneas de comunicaciones marítimas chilenas, visitaron los puertos indefensos de Chañaral, Caldera, Carrizal, Huasco y Pan de Azúcar, en los que destruyeron y echaron a pique las lanchas y demás embarcaciones menores que encontraron a flote y sólo regresaron al norte obligados por el mal tiempo.

En su ruta de regreso, cerca de Antofagasta, el 23 de Julio avistaron al "Rimac" que llevaba a su bordo al escuadrón de Carabineros de Yungay con 300 hombres y parte de la caballada, equipo, elementos de guerra y la correspondencia oficial del gobierno. Después de una caza de cuatro horas durante la cual se le hicieron 55 disparos de los cuales 18 dieron en el transporte, el "Rimac" fue capturado y conducido a Arica.

Últimas correrías del "Huáscar", Combate del 28 de Agosto en Antofagasta

El 1º de Agosto el "Huáscar" volvió a zarpar al sur con el objeto de torpedear al "Cochrane" en el puerto de "Cochimbo", pero sus planes fueron casi

totalmente desbaratados a causa de un temporal que lo obligó a regresar al norte y casi lo hace zozobrar; la buena estrella de Grau comenzaba a eclipsarse. Frente a Taltal fue perseguido por el "Blanco" al que nuevamente logró burlar. De allí el "Huáscar" se fue a Iquique y después a Arica donde arribó tras una semana de aventuras sin conseguir el uso de sus torpedos.

A mediados de agosto, Grau con el "Huáscar", se dirigió al sur con el objeto de atacar la plaza de Antofagasta, ciñéndose a un plan que consultaba ataques de torpedos y un bombardeo a la ciudad, de preferencia contra la máquina resaca-dora de agua. El 24 de agosto entró en la bahía y preparó los torpedos para lanzarlos contra la "Magallanes" o la "Abtao". Los alambres de los aparatos se enredaron y debido a este accidente sus proyectos quedaron de nuevo desbaratados.

El 28 se presentó nuevamente en Antofagasta alrededor de las 1100 horas y se dedicó a rastrear el cable submarino para cortarlo. En una de las pasadas, el Comandante Sánchez de la "Abtao", le disparó un cañonazo que provocó un combate general, en que cruzaron también sus fuegos la "Magallanes" y los fuertes de tierra. Un proyectil tocó al "Huáscar", causándole algunas bajas; los buques chilenos también sufrieron serias pérdidas en sus tripulantes, especialmente la "Abtao" que se encontraba inmobilizada. Después de tres horas de combate, el "Huáscar" se retiró colocándose fuera del alcance de los fuertes. Al caer la noche avistó al "Blanco" e inmediatamente se alejó en dirección al norte fondeando en Arica el 31 de agosto.

Batalla de Angamos

Después de trasladar de Arica a Iquique a una división del Ejército, el "Huáscar" y la "Unión" zarparon ambos con rumbo al sur.

Grau elevado al rango de Contraalmirante por su brillante actuación y cediendo al aplauso que despertaban sus correrías en América, se empeñó ante el Presidente Prado por hacer un nuevo cruce-ro por el Norte de Chile.

Mientras tanto en Chile, los dirigentes de la guerra decidieron cambiar el sistema empleado hasta la fecha. El 1º de octubre estuvo listo el nuevo plan que consistía en buscar al "Huáscar" y atacarlo aunque se encontrara bajo el amparo de las baterías de Arica o de El Callao. Para esto se dividió la Escuadra en dos divisiones. La segunda o ligera, compuesta del "Cochrane", "O'Higgins" y "Loa" y la primera o pesada compuesta por el "Blanco", "Covadonga" y "Matías Cousiño".

Organizada de este modo, la Escuadra se dirigió a Arica; pero por unos botes pescadores apresados en el trayecto, supo Riveros, quien había asumido al mando después de la renuncia del Contraalmirante Juan Williams Rebolledo, que el "Huáscar" no se encontraba en ese puerto. La Escuadra regresó entonces a Mejillones, en donde se supo que el "Huáscar" regresaba al norte después de hostilizar los puertos chilenos. Corría el 7 de octubre de 1879.

En estas condiciones, el Ministro Sotomayor ideó el siguiente plan: la primera división, al mando de Riveros, debía esperar al "Huáscar" a la altura de Punta Tetas, para cortar la retirada por el sur y la segunda división al mando de Latorre, debía cruzar frente a Mejillones a 50 millas de la costa, lo que fue sabiamente modificado por Latorre, quien redujo esta distancia a 20 millas.

A las 0300 horas del 8 de octubre, el "Blanco" navegaba rumbo al sur, cuando avistó dos humos por la proa que eran del "Huáscar" y de la "Unión", los que al reconocer al "Blanco" navegaron hacia el SW a una velocidad de 10,5 nudos y unas horas después cayeron al W. Alrededor de las 0540 horas la división peruana cayó al norte, disminuyendo su andar a 9,5 nudos.

A las 0715 horas el "Huáscar", divisó humos al norte, reconociendo después al "Cochrane" que venía con una corbeta y un transporte. Viendo Grau que el blindado chileno, le estaba cerrando su demarcación, aumentó su andar al máximo y cayó un poco más a estribor tratando de pasar entre la costa y la segunda división chilena; pero Latorre siem-

pre atento a las maniobras de Grau, puso proa a Punta Angamos para cortar la retirada. El reloj marcaba las 0800 horas y el monitor peruano había caído por fin en la trampa.

A las 0925 horas, cuando mediaba una distancia de 3.000 metros, el "Huáscar" rompió el fuego con su torre el que no fue contestado por el "Cochrane", hasta que estuvo a 2.200 metros por la aleta, para aprovechar el defecto que desde el combate de Iquique tenía el monitor y que le impedía ronzar la torre en un sector de 25 grados a cada aleta. A las 0945 horas el blindado chileno rompió sus fuegos, disparando dos granadas de nueve pulgadas, una de las cuales inutilizó el cañón derecho de la torre del "Huáscar" y la otra le voló la torre de combate, protegida por una coraza de tres pulgadas, poniendo fin a la existencia del bravo Contraalmirante Miguel Grau, produciendo ambas, gran número de bajas e inutilizando el telégrafo de órdenes a las máquinas y la rueda de gobierno. Así después de una hora de lucha, entró en acción el "Blanco" y 40 minutos después, el "Huáscar" se rendía, sufriendo cerca de 70 bajas, entre muertos y heridos.

Rendido el "Huáscar", fue tripulado por marinería chilena al mando del Capitán de Corbeta Guillermo Peña, de dotación del "Blanco" y sus tripulantes fueron hechos prisioneros y trasladados a los buques de nuestra Escuadra. Reparadas las averías de mayor importancia, el monitor que enarbolaba ahora nuestro emblema nacional fue conducido al puerto de Mejillones, donde se dio digna sepultura a los que murieron en defensa de su Patria.

La corbeta "Unión" logró huir aprovechando su mayor andar, a pesar de los intentos de la "O'Higgins" y el "Loa" por darle alcance.

El "Huáscar" presa de guerra

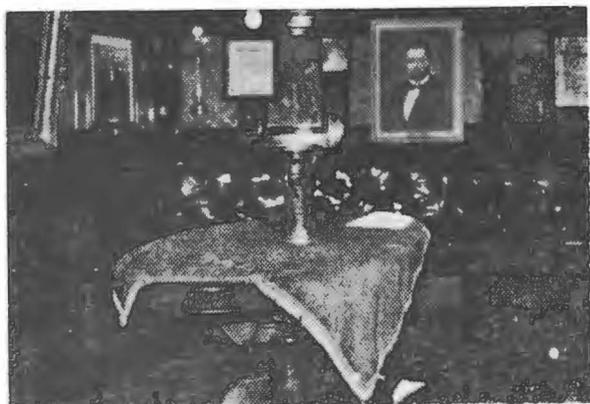
Después de su captura por la Escuadra chilena, el 8 de octubre de 1879, el monitor "Huáscar", pasó a ser la más importante Presa de Guerra hecha por nuestra Armada en el conflicto con las Repúblicas del Perú y Bolivia.

En virtud de la resolución suprema del 26 de enero de 1819, por la que se mandó adoptar en la República el reglamento de la marina inglesa sobre distribución de presas, se dictó un Decreto Supremo con fecha 16 de septiembre de 1879, por el que se ordenaba que las que hicieren los buques de la Escuadra, obrando solos o en conjunto se repartiesen entre los individuos de todos los buques que la formaban en la proporción que correspondiese según las disposiciones que rigieran en la materia.

Fue así, como al aplicarse dicho reglamento correspondió repartir entre 1977 hombres la suma de 226.994,40 pesos de la época.

Bombardeo de Arica. Muerte de Thomson

En Mejillones se efectuaron al "Huáscar" las reparaciones más necesarias para ser llevado primero a Antofagasta y luego a Valparaíso. Aquí el monitor fue sometido a rigurosas reparaciones exigidas por los desperfectos sufridos la última vez que llevara al tope la bandera del Perú.



Para del Comandante del "Huáscar" donde se aprecia fotografía de Thomson.

Listo el monitor entró al servicio de la Armada chilena y fue comisionado para ir a Arica a reemplazar al "Cochrane" que mantenía el bloqueo por más de tres meses y que necesitaba limpiar sus fondos con urgencia. Para cumplir lo anterior zarpó hacia Arica el 24 de febrero

de 1880 al mando del valeroso Capitán de Fragata Manuel Thomson Porto.

Aburrido Thomson de la inactividad en que se encontraba, efectuó el 27 del mismo mes un ataque contra las fortalezas de Arica y el "Manco Capac" que se encontraba en ese puerto para asegurar su defensa. El "Huáscar" hizo varios disparos contra la población y poco después al ver que el "Manco Capac" se movía para presentarle combate, describió con su buque un semicírculo para situarse en el lugar que este ocupaba y cortarle la retirada. En esta audaz maniobra, Thomson fue alcanzado por una bala esférica de 500 libras del monitor peruano, que le destrozó completamente, quedando sólo su cabeza y un poco más allá su espada clavada en cubierta.

Bombardeo de Arica.

En represalia por la muerte de Thomson y debido a las continuas provocaciones de las baterías que defendían la plaza, el Comandante en Jefe de la Escuadra, Comandante don Galvarino Riveros ordenó bombardear Arica.

La acción fue ejecutada por el "Huáscar" y el "Angamos" y llevada a cabo durante cuatro días consecutivos desde el 29 de febrero al 3 de marzo de 1880. La población debió huir a Tacna y las tropas se retiraron al interior. A raíz de esto las fortalezas cesaron para siempre en sus provocaciones.

Ultimas acciones de la Guerra del Pacífico

El 17 de marzo de 1880, el "Huáscar" volvió a participar en un combate con la "Unión" y el "Manco Capac" y las baterías de tierra, el cual no tuvo mayores consecuencias pues la corbeta "Unión" logró huir yendo a refugiarse a El Callao de donde no salió más, hasta el fin de la guerra en que fue varada e incendiada por sus tripulantes.

El "Huáscar" participó también en el bloqueo de El Callao iniciado el 10 de abril de 1880, empresa que resultó sumamente difícil y llena de sacrificios para los bloqueadores.

El 22 de abril, el monitor chileno participó en el bombardeo realizado a El Callao, con el objeto preliminar de co-

nocer sus defensas y en el bombardeo que se realizó el 10 de abril para destruir, los buques e instalaciones de la dársena. En esta última acción recibió tres impactos de los fuertes de tierra, uno en la obra viva que rompió el forro exterior y llenó de agua un compartimiento longitudinal.

El "Huáscar" se distinguió también en el bombardeo de las tropas y fortificaciones peruanas en Miraflores, originado por el rompimiento del armisticio por parte de éstas.

Cuando el 18 de enero de 1881 la Escuadra chilena entró a la dársena de El Callao para fondear en ella, después de haber sido rendida la plaza por los peruanos, el "Huáscar" era uno de esos buques, en el que flameaba entonces nuestro emblema tricolor.

Actuación terminada la guerra del Pacífico

Terminada la guerra, el "Huáscar" siguió prestando sus servicios en la Armada.

En el año 1886 fue sometido a importantes reparaciones de máquinas, en las que se le cambiaron calderas y se le instaló una máquina a vapor para ronzar la torre, con lo que ésta quedó en condiciones de ronzar todo su campo de tiro en cinco minutos, en circunstancias que antes lo hacía en quince minutos con la ayuda de 16 hombres. También fue mejorado su armamento con dos cañones de tiro rápido. A fines de año entró al dique para cambiar su hélice, con la que dio 12 nudos, mientras que en las pruebas efectuadas en Inglaterra dió 12,2 nudos aún cuando entonces calaba dos pies menos.

Con estas reparaciones, el "Huáscar" quedaba convertido en el buque más eficiente de nuestra Escuadra.

Revolución de 1891

Durante ella el "Huáscar" formó parte de la Escuadra, que se sublevó contra

el Presidente Balmaceda permaneciendo la mayor parte del tiempo fondeado en Iquique, pues se encontraba prácticamente en desarme.

Ultimos años en servicio activo

Después de la Revolución de 1891, el monitor siguió formando parte de la Escuadra. El año 1899 estando fondeado en Valparaíso, se le reventó una caldera, siendo declarado en desarme poco después de esa fecha, no volviendo a ingresar más al servicio activo.

El año 1923 se efectuó una colecta pública nacional, para llevar a cabo su reconstrucción; pero por razones que se ignoran, esta no fue llevada a cabo.

Futuro del Monitor

El futuro del monitor quedó determinado cuando por disposición de la superioridad de la Armada, se decidió convertirlo en Reliquia Histórica, es decir en un Museo para rendir homenaje a todos aquéllos que ofrendaron heroicamente sus vidas defendiendo el honor de su bandera.

El estado actual de esta nave, más que centenaria, hace temer que no será mucho el tiempo que pueda continuar flotando sobre las azules aguas del Pacífico.

Para preservar a este incansable guerrero de los mares, sería necesario trasladarlo a tierra y así el viejo "Huáscar" podría continuar su actual misión ya sea en un dique seco construido especialmente para este objeto, o bien sobre un espejo de agua.

Así podríamos conservar por mucho tiempo esta reliquia para mostrar a las generaciones actuales y venideras este verdadero santuario dedicado a honrar la memoria de héroes de países hermanos, especialmente de aquellos que un día zarparon a su bordo para ir a luchar por su Patria en peligro y que jamás regresaron porque no vacilaron en entregar sus vidas en cumplimiento de su noble ideal.