

RELIQUIAS HISTORICAS A FLOTE

Por

Ladislao D'HAINAUT F.

Capitán de navío, Armada de Chile



tenerse como reliquias históricas.

Tenemos la suerte de contarnos entre dichos países, con el R.H. "Huáscar", capturado el 8 de octubre de 1879 en el combate naval de Angamos y que se mantiene a flote en la Base Naval de Talcahuano.

Indudablemente que el más conocido de los buques históricos es el navío HMS "Victory", a cuyo bordo murió el almirante Lord Nelson, en Trafalgar, el 21 de octubre de 1805. Empezaremos esta reseña, entonces, por ese navío.

HMS. "Victory", Gran Bretaña

Este buque fue construido en Chatham entre julio de 1759 y mediados de 1765.

El Almirantazgo quería un buque particularmente fuerte, veloz y marinero dentro de la clase de navíos.

En otras palabras, de mejores condiciones en general que los construidos de ese tipo hasta la fecha. Básicamente era de tres cubiertas; en verdad tenía cinco y hasta seis a popa. Las líneas de su casco,

si bien más finas que las de diseño usual de la época, no representaban gran avance para obtener velocidad o grandes condiciones marineras en mal tiempo. Su diseñador fue Mr. Tomas Slade, Jefe de Construcción Naval del Almirantazgo Británico.

El Almirantazgo deseaba terminarlo en menos de 3 años, pero, luego de una rapidez inicial, y al alejarse el peligro de guerra se hicieron más lentos los trabajos y se tardó 5 años en su construcción.

El 28 de octubre de 1760 fue bautizado con el nombre de "Victory", séptimo con ese nombre. Por fin, a comienzos de 1765, fue terminado a un costo de 63.176 libras esterlinas y el 7 de mayo se echó agua al dique. Luego prosiguió un trabajo lento y sólo se completó el equipamiento del navío en 1777, con motivo de la nueva guerra.

Sus principales características son:

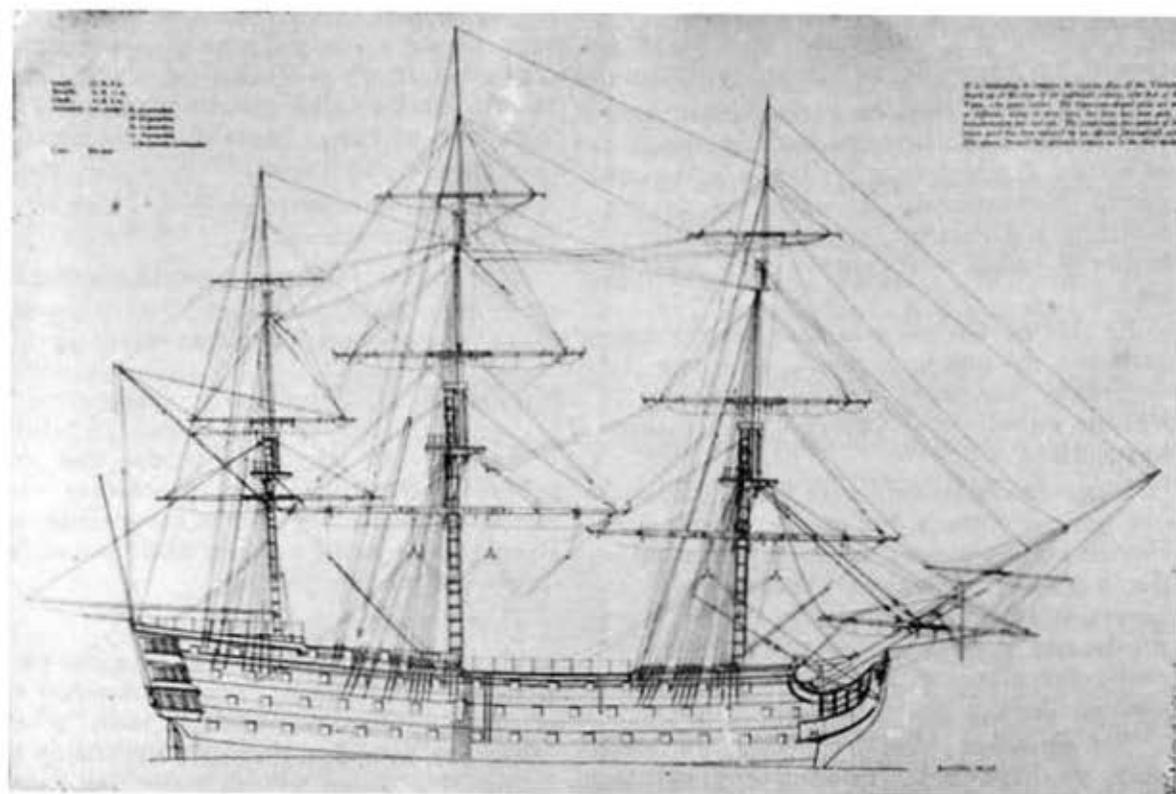
Eslora: 186' - 151'

Manga: 51' - 11"

Calado: 21' - 6"

Tonelaje: 2.162 tons.

Armamento: 102 cañones distribuidos en: 30 cañones de 42 libras, 28 cañones



H. M. S. "Victory".

de 23 libras, 30 cañones de 12 libras, 12 cañones de 6 libras y 2 cañones de 60 libras.

Las razones básicas de los diferentes calibres estribaban en la distribución de pesos por alto y en atención a la resistencia de las cubiertas. Este armamento prácticamente no varió hasta hoy.

La tripulación era de 850 hombres.

En 1777 izó su insignia el almirante Keppel y en julio de 1778 recibió el buque su bautismo de fuego en la indecisa batalla de Ushuant contra los franceses.

En 1787, bajo Kemmpenfelt, condujo nuevamente a la flota en Ushuant, acción en que se capturaron 15 transportes.

Lord Howe lo escogió como su buque insignia y tras la batalla del cabo Espartel, entró a Gibraltar con relevos para la guarnición bloqueada; desde entonces y hasta 1787 sirvió como buque de línea en misiones normales de la flota.

Más adelante sirvió de insignia a Lord Hood y atacó en Tolón en 1793, y en 1794 llevó a Hood a Inglaterra, a su retiro. Bajo el almirante Mau, volvió al Me-

diterráneo, pero no como buque insignia y en la batalla de Hijeres encabezó la línea y estuvo bajo el fuego simultáneo de 3 buques enemigos.

En julio de 1796, ahora bajo Sir John Jervis como Almirante de la Flota, vio una disciplina severísima respecto de las anteriores.

En febrero de 1797, junto a otros 14 buques sostuvo la batalla del Cabo San Vicente, donde se distinguió Nelson capturando 2 buques. Por su parte el "Victory" capturó otro.

En noviembre regresó a Chatham, bajando de buque insignia a barco prisión; sin embargo, en 1799 volvió a decidirse su reacondicionamiento. En dique seco, fue prácticamente reconstruido y cuando salió al servicio, en 1803, su apariencia había cambiado totalmente.

Casi todos sus ornamentos dorados se sacaron. Sus cañones de 42 lbs. se cambiaron por 32 lbs. Tomó la apariencia que tiene ahora.

El 30 de julio de 1803, al mando del capitán Hardy, bajo la insignia de Nelson, llegó al Mediterráneo.

El 19 de enero de 1805, al anclar entre Cerdeña y Córcega, se tuvo conocimiento del zarpe de las flotas francesas.

Luego siguió la persecución que culminó en Trafalgar. En esta batalla murió a su bordo el almirante Nelson y el buque quedó severamente dañado, siendo remolcado a Gibraltar, reparado temporalmente y luego por completo en Inglaterra.

En 1808, vuelto a la mar, sirvió nuevamente de buque insignia, esta vez del almirante Saumarez, antiguo segundo de Nelson en el Nilo. Operó en el Báltico hasta 1811.

Después de la caída de Napoleón volvió con la flota a Inglaterra. Fondeó en Portsmouth y nuevamente fue desactivado, haciendo su última anotación del bitácora el 18 de diciembre de 1812, "Brisa moderada y nevando. Ocupados en desembarcar el resto de provisiones al Oficial en Avituallamiento y de Diques".

Sin embargo, fue reparado una vez más, y alterada la forma de su castillo, pero no vería ya más acción hasta 130 años después.

Como no había más guerras en qué emplearlo, fue condenado el desguace y venta. Fue tal la crítica pública, que esto debió ser revocado. Los actuales administradores del buque deben agradecer a John Poole, cuyo artículo en la "Brighton Gazetha" levantó la indignación pública.

En 1825, el "Victory" fue activado como buque insignia del Almirante en Jefe en Portsmouth, reteniendo ese honor hasta 1869. En 1901 fue restaurado y permaneció durante años al ancla saludado por todos los buques de la Royal Navy que pasaban.

Los buques de madera no pueden durar eternamente.

A comienzos de este siglo, se temió que pudiese hundirse en su fondeadero.

En 1921, la Sociedad de Investigación Náutica, bajo la presidencia de Lord Milford-Haven inició una cruzada para salvar el barco, y en enero de 1922 fue varado en el más antiguo dique seco del mundo, el dique N° 2 de Portsmouth. El Almirantazgo reconoció a los miembros de la Sociedad como Consejeros Oficiales y, cuando se recolectó suficiente dinero, el viejo buque fue reconstruido y aparejado tal como lo estaba el día de su mayor triunfo, octubre 21 de 1805.

Aun en retiro, el "Victory" no podía estar ajeno a los peligros de la guerra, pues durante un raid aéreo de la II Guerra Mundial estalló una bomba entre su costado y el dique, pero el casco resistió muy bien la explosión.

Ahora se encuentra en muy buen estado de conservación.

Nos hemos explayado particularmente en la carrera del H.M.S. "Victory", pues no cabe duda que se lo merece.

Monitor R H. "Huáscar"

Tenemos la suerte de contar con una reliquia histórica a flote, el célebre monitor "Huáscar", que fue construido en Birkenhead, Inglaterra, en 1865 y con las siguientes características:

Desplazamiento: 1.130 tons.

Casco de fierro con una faja de blindaje de 4,5"; cuatro compartimientos estancos; espolón, 6 pies de la roda; eslora 300'; una máquina de triple expansión de 1.200 H.P.; una hélice; velocidad máxima 11 nudos.

Armamento: una torre giratoria, de 5,5" de espesor con 2 cañones Armstrong de 10" y proyectiles de 300 libras; 2 cañones de 40 libras; 1 de 12 libras y 1 ametralladora Gatling.

Dotación 200 hombres.

Aprovisionado, su franco bordo era de sólo 4,5 pies.

Este monitor fue supervigilado durante su construcción por el capitán de navío don José María Salcedo, chileno al servicio de la Marina del Perú. Zarpó bajo su mando a comienzos de 1866, acompañado del vapor "Thames", el que transportaba pertrechos de guerra y carbón.

Recalaron en Brest, donde esperaron 35 días a la fragata blindada "Independencia".

Toda esta travesía fue muy accidentada, debiendo recalcar en las Islas Madeira, Cabo Verde y Río de Janeiro, puerto al que arribaron el 1° de abril de 1866 y donde estuvieron un mes. Finalmente, continuaron viaje vía Estrecho de Magallanes, recalando en Punta Arenas el "Huáscar" y la "Independencia" el 25 de mayo y luego el 6 de junio en Ancud.

Habiendo prácticamente terminado la guerra con España, la escuadra aliada se dirigió a Valparaíso. Salcedo, ahora al

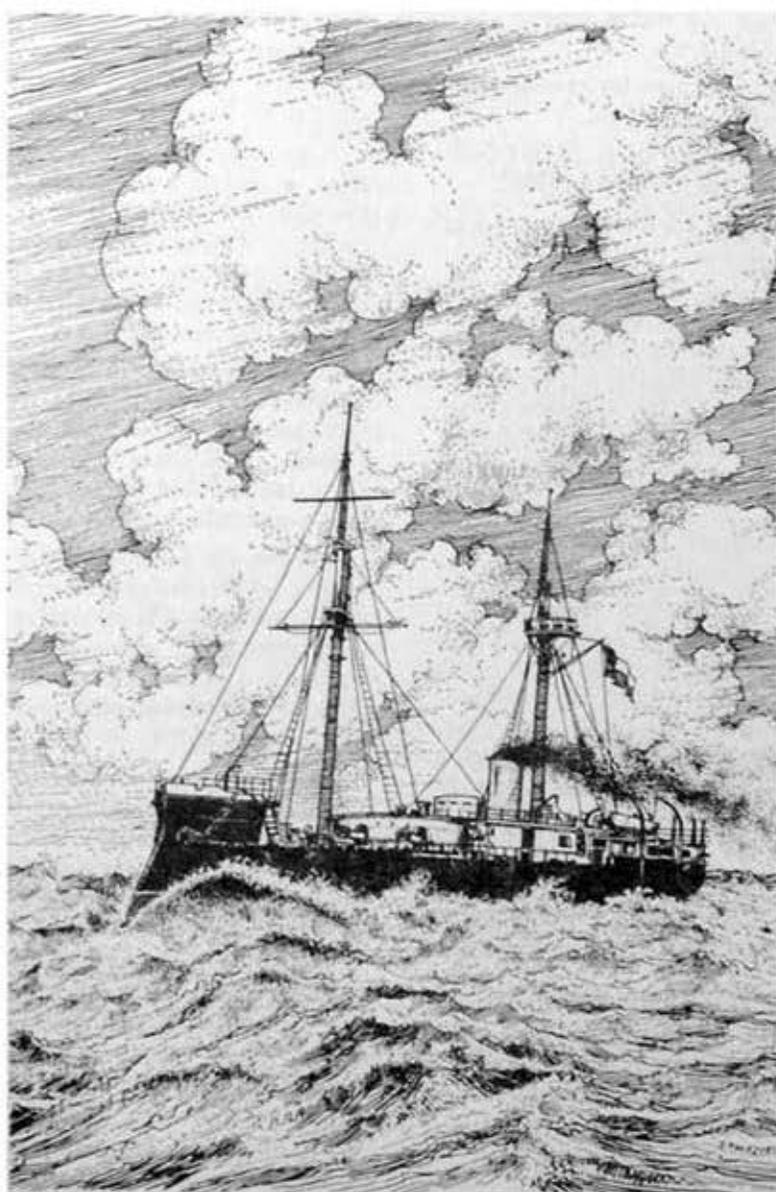
mando de la división peruana y el almirante Blanco Encalada con su insignia de Comandante en Jefe de la Escuadra Aliada, a bordo de la corbeta "Unión", comandada por el capitán de fragata don Miguel Grau, arribaron a Valparaíso el 22 de junio, prosiguiendo días más tarde hacia El Callao.

En los años siguientes, el "Huáscar" tiene poca actividad, y casi nula en 1877. El 6 de mayo es capturado por un grupo de oficiales, con lo cual inicia una serie de actos que caen en el terreno de la piratería. El gobierno el 8 de mayo decla-

ra que no son de responsabilidad de la República los actos de los sublevados y autoriza su aprehensión y ofrece recompensar debidamente a los que lo sometan a la autoridad del gobierno.

Para esto se organiza una división naval al mando del capitán de navío Juan Guillermo Moore, compuesto por la "Independencia", "Unión", "Pilcomayo", monitor "Atahualpa" y transporte "Limeña".

El 22 de mayo, el caudillo rebelde Nicolás de Piérola embarca en el "Huáscar" en el puerto de Cobija.



"Huáscar" incorporado a la escuadra chilena.

El gobierno peruano, por circular al cuerpo diplomático, recalca la posibilidad de los daños que pudiera causar el monitor rebelde, y que el buque había dejado de tener categoría de buque de guerra, por lo que no tenía derecho a enarbolar el pabellón y menos la insignia del presidente, que izara Piérola, añadiendo a sus tropelías el delito de usurpación de emblemas nacionales.

Los insurrectos del "Huáscar" habían cometido violaciones al derecho internacional, entre otras:

- a.—Toman 70 toneladas de carbón de un vapor inglés en Pisagua.
- b.—Exigen la valija de correspondencia del gobierno, de parte de los buques mercantes ingleses.
- c.—Obligan a algunos maquinistas ingleses a servir a bordo.
- d.—Sacan por la fuerza a dos oficiales peruanos de un vapor inglés.
- e.—Toman carbón de dos barcos chilenos, en Cobija.

Ante estos hechos, los ingleses residentes en Lima, a través de su representación diplomática, pidieron la protección de la División Naval del Pacífico, compuesta por la fragata "Shah" y corbeta "Amethyst" al mando del almirante Horsey.

Tomando en cuenta el decreto del gobierno peruano, el agente diplomático transmitió al almirante Horsey las instrucciones correspondientes.

El 16 de mayo, Horsey notifica al comandante del monitor rebelde, L. G. Astete, advirtiéndole que de repetirse los hechos que en su nota señala, se verá en la necesidad de tomar posesión del buque y entregarlo a las autoridades legales, no obstante sus deseos de observar la neutralidad en las disensiones internas del Perú.

El 22 de mayo, el comandante Astete, fondeado en Cobija, contesta al almirante británico, rechazando su nota enérgicamente. Por otra parte, Piérola entrega una declaración pública en que protesta por la actitud de Lima al solicitar ayuda al extranjero para aprehender un buque peruano, lo que además estimulaba con recompensas.

El 28 de mayo el buque recalca en Pisagua y desembarca tropas. Moore, informado de este hecho, zarpa de Iquique y

un poco al sur de Pisagua libra un combate. El monitor se retira hacia el norte.

El 29, y a la altura en Pacocha, los buques de guerra ingleses "Shah" y "Amethyst" le intimidan rendición, a lo que se niega, trabándose en combate.

El "Huáscar" entra en Pacocha y maniobra de suerte que obliga a los ingleses a suspender el tiro para no dañar a la población. Luego se mueve hacia afuera, momento en que los buques británicos le lanzan un torpedo, el cual es eludido.

Durante la noche, un nuevo intento con torpedos, pero el monitor se había escabullido durante la obscuridad.

El buque se dirigió a Iquique, donde Piérola intentó convencer a Moore que adhiriera a la revolución, sin resultado. En vista de ello, Piérola y Astete entregaron el buque, quedando prisioneros.

La rebeidía del "Huáscar" duró 24 días y estos incidentes dieron origen a muchas intervenciones posteriores, incluso en el Parlamento, siempre en torno de si era un buque rebelde al servicio de una fracción revolucionaria, o sólo actuó como un buque pirata.

Por último el almirante Horsey, muy británicamente, dijo: "que el status del "Huáscar", antes de la acción con el "Shah" y "Amethyst" era si no de pirata, a los menos de buque rebelde que había cometido actos piráticos".

Luego de la iniciación del conflicto de 1879, el Presidente del Perú zarpa el 16 de mayo y traslada audazmente el ejército a Arica. El mismo día zarpaba desde Iquique hacia El Cailao la escuadra chilena, cruzándose ambas flotas en altamar sin avistarse.

En Arica, el Presidente aprecia la situación y se decide un Plan de Operaciones, en el cual el monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia" deberían atacar a los buques chilenos que quedaron bloqueando Iquique.

Destruídos éstos, deberían interceptar comunicaciones marítimas provenientes de Valparaíso, atacar Antofagasta y eludir combate con fuerzas superiores chilenas, salvo que se presentaran condiciones muy favorables.

Estas actividades se inician con el combate de Iquique en un 21 de mayo que significó para el Perú un duro revés con

la pérdida de la "Independencia" y el fracaso del excelente plan ideado en Arica.

A pesar de ello, el monitor, durante su breve participación, cumple su misión brillantemente. En efecto, el 30 de mayo elude a la escuadra, la que lo persigue con el "Blanco" y la "Magallanes".

El 3 de junio es avistado por estos mismos buques, que habían salido de Iquique, logrando el "Blanco" estrechar distancia hasta 4.700 mts. rompiendo el fuego, el que es contestado. No hay impactos. Luego de 18 horas de persecución se rompe el contacto.

El 8 de junio, el "Huáscar" fondeó en El Callao, sometándose a reparaciones, lo que dura un mes de intenso trabajo y eran producto de las averías recibidas del fuego de la "Esmeralda" y desgaste de su actividad reciente. En la noche del 9 al 10 de julio entra a Iquique obscurecido, con el objeto de hundir a la corbeta "Abtao", pero esa corbeta había finalizado sus reparaciones en ese mismo día y zarpado. En lugar de ello ataca al "Matías Cousiño", acudiendo la cañonera "Magallanes" al mando de Latorre. Se produce un dramático combate, en el cual ambos comandantes maniobran diestramente. Ante la aproximación del blindado "Cochrane", el "Huáscar" se retira, siendo perseguido hasta Pisagua.

El 17 de julio, el "Huáscar" y corbeta "Unión" zarpan de Arica al sur, con orden de llegar hasta Caldera, pero fueron avistados desde Mejillones, por lo que el almirante Grau incursiona los puertos de Taltal, Chañaral, Caldera, Carrizal y Huasco, destruyendo faluchos y capturando 3 presas, las que envió a El Callao.

En Caldera, y por el periódico chileno, se informa que el 20 de julio zarpará desde Valparaíso el transporte "Rímac" sin escolta. Inmediatamente el monitor y la "Unión" zarpan al norte y lo esperan a la cuadra de Antofagasta. El 23 de julio, capturan al transporte "Rímac" al que conducen a Arica.

Esta captura tuvo grandes efectos en Chile.

Renuncia el almirante Williams Rebolledo, el que es reemplazado por el capitán de navío Juan Esteban López.

El 1º de agosto el monitor zarpó al sur, siendo su intención atacar al "Co-

chrane" con torpedos, en Caldera. No lo encuentra, pero obtiene información que el blindado estaba en Coquimbo, persiguiendo al "Huáscar" al sur, pero debe regresar debido a un temporal. El 7 de agosto avista al "Blanco" que lo persigue, pero lo elude, y luego de recalar en Iquique fondea en Arica el 10 de agosto.

El 22 de agosto sale el monitor de Arica para atacar por sorpresa a la escuadra en Antofagasta.

Es un ataque audaz, que fracasa por falla de los torpedos. Por otra parte y en plena obscuridad, maniobra entre numerosos buques neutrales, saliendo de la bahía al amanecer. Recaló en Taltal y vuelve al norte reconociendo caletas.

El 28 entra a Antofagasta y bombardea la ciudad y combate contra la "Magallanes" y la "Abtao". Suspende el combate en la tarde dejando entrar al "Blanco", que no lo avista. Por falsas informaciones, el "Blanco" zarpa en su persecución hacia el sur en circunstancias de que el enemigo se había dirigido a Arica, donde permaneció hasta el 30 luego de sus exitosas operaciones.

El 28 de septiembre asume el mando de la escuadra el capitán de navío Galvarino Riveros, quien la organiza en 2 divisiones de acuerdo a la velocidad de los buques.

El 30 de septiembre zarparon de Arica el monitor y la corbeta "Unión". El almirante Grau tenía conocimiento que los buques chilenos habían sido recientemente reparados.

El 2 de octubre la escuadra chilena zarpó de Antofagasta rumbo a Arica para atacar al enemigo, recalando al amanecer del día 4, pero el "Huáscar" y la "Unión" habían zarpado el 30 habiéndose cruzado sin avistarse.

Al fondear la escuadra en Mejillones, se le comunica por telégrafo que los buques peruanos habían sido avistados al sur de Antofagasta, Latorre propone darles caza a la altura de Mejillones, situando una división en Antofagasta y la otra, frente a Mejillones. Mientras tanto, el "Huáscar" regresa al norte desde Coquimbo, Los Vilos y Tongoy.

El día 8 la División Riveros avista a ambos buques, los cuales continúan al norte, los que se encuentran con la División de Latorre frente a Mejillones. No

puede escapar entre ellos y la costa, pero sí lo hace la corbeta "Unión".

A las 09.25 el "Huáscar" rompe el fuego. A 2.220 metros lo hace el "Cochrane" y el primer disparo de 9 pulgadas perfora la torre de artillería, causando serios destrozos y matando 12 artilleros, inutilizando el telégrafo y sistema de gobierno. El siguiente destroza la torre de mando y con ello al almirante Grau y su ayudante, teniente Ferré.

El monitor, bajo sucesivos comandantes, se defiende obstinadamente, y a las 10.55, prácticamente su capacidad de combate está agotada.

Las órdenes de Grau eran hundir el buque, lo que se estaba cumpliendo al abordar el buque el teniente Simpson.

Después de Angamos, el "Huáscar", reparado provisionalmente y recalando en varios puertos, arriba a Valparaíso el 20 de octubre.

El 1º de abril de 1896 en Valparaíso estalló una de las calderas, dando muerte a 14 tripulantes e hiriendo a muchos otros.

A raíz de esto, fue enviado a Talcahuano, donde quedó amarrado muchos años y fue dado de baja del servicio en 1901.

En 1951 y 1952 se le restauró, siendo Comandante en Jefe de la II Zona Naval el contraalmirante don Pedro Espina Ritchie, impulsador y ejecutor de tan necesaria tarea de honor.

Posteriormente, en 1971-72 se le sometió a una reparación y restauración muy completa, la que incluyó ciertos departamentos que estaban clausurados. De particular interés fue restaurar su interesante máquina.

Llama la atención haberle restablecido un pequeño bauprés, el que no aparece en los cuadros clásicos, y que ya no usaba el 79 pero lo había tenido antes.

Con la reparación y restauración última, esta reliquia podrá subsistir muchos años, constituyendo un interesante motivo de visita, tanto desde el punto de vista de su condición de buque de guerra de esa época, como por las reliquias que se conservan a su bordo y que enaltecen a las Armadas de Chile y del Perú.

