



¿POR QUÉ ARTURO PRAT SALTÓ AL ABORDAJE DEL “HUÁSCAR” EN EL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE?

Patricio Villalobos Lobos*

Mucho se ha escrito sobre el sacrificio del Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón en el Combate Naval de Iquique el 21 de mayo de 1879, pero en la mayoría de los artículos se especula que ello habría sido una inspiración del momento, sin planificación, que al fragor del combate habría decidido el héroe. En este artículo se demuestra el análisis de los factores de fuerza y debilidad que hizo Prat, para abordar al “Huáscar” con la intención de apoderarse de él.

Desde el Combate Naval de Iquique, en aquel 21 de mayo de 1879, muchas personas se han preguntado ¿por qué el Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón saltó al abordaje del monitor “Huáscar”? ¿Acaso fue un impulso del momento, un acto irreflexivo ante la intensidad del combate o una inmolación en nombre de la Patria, como lo tratan de hacer aparecer muchos historiadores?

Chilenos, especialmente civiles, creen que Arturo Prat lo hizo por esas razones. Los peruanos en cambio, aseveran que cayó en la cubierta de esa nave debido al choque producto del primer espolonazo.

Es necesario aclarar las razones por las cuales Arturo Prat saltó al abordaje del “Huáscar”.

En primer lugar, para aquellos que desconocen el verdadero significado del concepto de abordaje en un combate, de acuerdo a lo establecido en aquella época, constituía la acción de maniobrar la nave propia a una posición en que se atracara, borda con borda, con la nave enemiga y asegurarla con ganchos o rezones de abordaje, de manera que no pudiera separarse. Hecho esto, la tripulación de la nave atacante o la más osada,

abordaba (se pasaba) a la nave enemiga y en un combate cuerpo a cuerpo, se apoderaba de ella. El propósito del abordaje era tomar el control de la nave enemiga. Y por lo tanto, lo que intentó hacer Arturo Prat era apoderarse del “Huáscar”, aprovechando sus vulnerabilidades.

Hay que tener presente que en los documentos de la época, al mencionar el concepto de “abordaje” en un combate, tenía el significado que se menciona en el párrafo anterior.

Las razones que impulsaron a Prat a saltar al abordaje se dan en las siguientes líneas.

La última vez que la marina chilena se había apoderado de una nave enemiga por abordaje había sido el 12 de enero de 1839 en el Combate Naval de Casma, durante la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. En aquella ocasión el bergantín “Arequipeño”, comandado por el corsario peruano Juan Blanchet, trató de apoderarse al abordaje de la corbeta chilena “Confederación”. Juan Blanchet murió en su intento y como resultado final, la corbeta chilena se apoderó del bergantín peruano al abordaje.

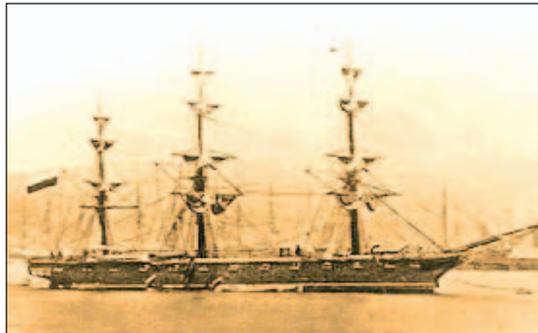
La Ordenanza General de la Armada española de 1793, había sido adoptada

* Capitán de Navío.

por la Armada de Chile desde sus primeros tiempos y en 1879, aún estaba vigente en nuestra institución. En ella se disponía que los abordajes en combate podían ser efectuados por oleadas o ser generales, con participación de casi toda la tripulación. En este último caso, el Comandante de la nave podía encabezar el ataque.

Eran disposiciones de la época de la navegación a vela que aún estaban vigentes en un escenario náutico cambiante, debido a que no había una definición absoluta en la adopción del vapor como medio de propulsión de las naves, sino que se le aceptaba como un complemento a la navegación a vela. Ello debido al diseño de las calderas que exigía un alto consumo de carbón, lo que a su vez requería un espacio considerable para almacenarlo, quitándole espacio vital a la tripulación y a la carga. Otra razón era el reemplazo de tripulación de cubierta por extraños personajes de cara tiznada que operaban maquinarias infernales, que la ignorancia técnica de la época despreciaba. También se rechazaba tener que depender de cargar carbón y que en esta faena trabajara todo el personal, no sólo los de máquinas. Era una nueva necesidad que involucraba nuevos costos y dependencias de factores exógenos al buque, como contar con la existencia de carbón en los puertos donde debía reabastecerse o un buque especialmente dedicado a transportar carbón desde el cual obtener el combustible.

Además de la introducción del vapor, la tecnología trastrocaba muchas de las tácticas navales tradicionales al diseñar la munición explosiva y cañones rayados que sustituían a las balas de fierro y cañones lisos y permitía una revolución al construir buques de casco de acero, blindados, que emergían como invulnerables e invencibles ante los buques veleros de casco de madera. Ese era el caso de los buques peruanos "Huáscar" e "Independencia" y los buques chilenos fondeados en Iquique, todos construidos



Corbeta "Esmeralda".

antes que se adoptara una definición en el uso del vapor.

De esta manera, el 21 de mayo de 1879 coexistieron dos épocas náuticas, una usando tácticas veleras y la otra, más moderna, usando los nuevos inventos de esa era.

En la Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924, segunda edición, del Ministerio de Marina, Secretaría General de Marina, del autor Capitán de Fragata Manuel I. Vegas G., se trata la actitud de Prat de abordar al "Huáscar", como una improvisación o casualidad de acuerdo a los siguientes párrafos:

Página 204. "En uno de los dos primeros intentos de espoloneo cayeron o saltaron a la cubierta del monitor el Comandante Prat y algunos tripulantes de la "Esmeralda". Si fue deliberada o no su caída, la juzgan de distinto modo aquellos que presenciaron el combate o han escrito sobre él.

Grau dice que intentaron abordar su buque y perecieron en la defensa de ese abordaje, víctimas de su temerario arrojo".

Página 205. "Melo, en su Historia de la Marina Peruana", asegura que un testigo lo vio caer (a Prat) a la cubierta, ponerse de pie, dar unas vueltas como para orientarse y luego caer nuevamente: pero ya muerto".

"Otros creen que cayó en la cubierta del monitor a causa del choque de ambos buques y que Grau no pudo verlo

por impedirse la torre de 300”.

“Nosotros no queremos opinar en este asunto. La defensa de la *“Esmeralda”* fue heroica en alto grado y suficiente para la fama de ese valeroso marino, que no necesita pues, de otros atributos para su brillo; y menos de las ampulosas frases que le dedican los historiadores chilenos, que ellos son los que más han contribuido a poner en duda las claras palabras de Grau.

Hasta llegaron a decir que Prat, días antes del combate había exclamado: “Si viene el *“Huáscar”*, lo abordo”; cuando un marino inteligente como él jamás podía suponer que su buque con la mitad del andar del monitor pudiese alcanzarlo o que el *“Huáscar”* lo esperase o que usase su espolón para acercarse a la *“Esmeralda”*, cosa que recurrió sólo cuando tuvo el convencimiento de la torpeza de sus artilleros.

Si Prat hubiese tenido esa idea, entonces no se explican ni el parte oficial de Uribe, ni la relación del historiador Bulnes: “La orden de Prat no se oyó en la confusión del combate, el estruendo de los cañonazos, los gritos de los soldados y los quejidos de los moribundos”. De esto se desprende que la orden había sido cosa del momento y por consiguiente no hubo preparación para el combate”.

Estos párrafos escritos por el Comandante Vegas de la Armada del Perú, no lo enaltecen como marino, debido a que ocupa en un libro de historia argumentos de otro autor que utiliza el periodismo de trinchera, cuando indica “...un testigo...” u “otros creen...”, sin identificar a quienes podrían certificar sus aseveraciones.

Para refutar las aseveraciones del Comandante Vegas, es necesario esta-



blecer y aclarar ciertos antecedentes.

En las biografías del Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón de diferentes autores, ha quedado claramente establecido su innato razonamiento analítico para enfrentar los problemas, desde

que siendo un niño ingresó a la Escuela Naval, hasta su muerte en Iquique.

También los diferentes autores de su biografía han resaltado el concepto del cumplimiento del deber, arraigado muy profundamente en él. Así lo demostró en el incendio del pontón *“Infernal”* el 1° de octubre de 1861 y posteriormente en el salvamento de la corbeta *“Esmeralda”* durante el temporal que azotó Valparaíso el 24 de mayo de 1875. Su arenga en la cubierta de la corbeta ese 21 de mayo lleva implícito el mensaje del cumplimiento del deber hacia la Patria.

Su bautizo de fuego fue durante la guerra contra España en 1865. Arturo Prat era Guardiamarina de 17 años de edad en su participación en el Combate Naval de Papudo el 26 de noviembre de ese año, donde se capturó a la goleta *“Virgen de Covadonga”*, que le valió su ascenso a Teniente 2°.

Retirada la escuadra española de las aguas chilenas, arribaron a Ancud los nuevos buques peruanos, *“Huáscar”* e *“Independencia”*, el 6 y 7 de junio de 1866 respectivamente, procedentes de Inglaterra, incorporándose a la Escuadra del Almirante Blanco Encalada, que posteriormente recaló en Valparaíso.

Esa fue la oportunidad en que oficiales chilenos visitaron estos buques que habían incorporado el espolón, un arma muy antigua que se remonta a los orígenes de la navegación en el mundo oriental y mediterráneo.

Herodoto en su *“Historia”* menciona su uso en las batallas navales de Alalia

en 535 A.C., entre etruscos y coceos, de Egina en 520 A.C. entre samios y egine-tas, de Salamina en 480 A.C. entre grie-gos y persas.

Posteriormente Tucídides en su "His-toria de la guerra del Peloponeso" men-ciona su uso en la lucha por apoderarse de Siracusa entre los años 415 a 413 A.C.

Julio César en su "Guerra de las Dalias" menciona haber usado el espolón en contra de los britanos en el año 52 A.C.

Esta arma estuvo olvidada por siglos, pero a mediados del siglo XIX fue usada en la Guerra Civil norteamericana, demostrando su eficacia en un combate en Hampton Roads, en el cual el "CSS Virginia" (ex "Merrimack") hundió mediante el espolón al "USS Cumberland", el 8 de marzo de 1862.

El gobierno peruano influenciado por este combate incluyó el espolón en la firma del contrato de construcción del "Huáscar" del 12 de agosto de 1864.

La experiencia que había dejado el uso del espolón desde los primeros tiempos hasta la Guerra Civil norteameri-cana, era que el buque atacante quedaba vulnerable de ser abordado y capturado, si no se retiraba inmediatamente de pro-ducido el impacto. Además, existía el peligro que la nave atacada arrastrara a las profundidades del mar a la atacante cuando se hundiera.

Por ello, en el diseño del "Huáscar" se le contempló como monitor, o sea que el buque tuviera baja obra muerta y pudiera combatir sin tener aberturas por donde pudiera introducirse el enemigo en caso de un abordaje. O sea, se convertía en una inexpugnable fortaleza flo-tante al cerrar sus escotillas.

Otro hecho relacionado con el uso del espolón sucedió poco después de arriba-das a Chile ambas naves peruanas, que validó la decisión del gobierno peruano. Fue lo ocurrido en la Batalla de Lissa, en la guerra austriaca-prusiana el 20 de julio de 1866, en la cual la fragata blindada austriaca "Erzherzog Ferdinand Max"

hundió a su similar italiana "Re d'Italia", lo que reforzó la decisión del gobierno peruano en haber adoptado el espolón, tanto en el "Huáscar" e "Independencia".

Las características de los buques peruanos fueron ampliamente conoci-das por los oficiales chilenos, entre ellos el Teniente Arturo Prat:

- "Huáscar":

- Construido en astilleros Laird Brothers, Inglaterra, en 1865.
- Desplazamiento 1.130 toneladas (B.O.M)1.
- Eslora 195 pies.
- Manga 35 pies.
- Calado 15 pies.
- Velocidad 12 nudos.
- Potencia 300 HP.
- Dos cañones Armstrong de 300 libras (10"), ubicados en una torre giratoria con coraza de 5,5 pulgadas frontalmente y 4,5 pulgadas en la parte posterior.
- Un cañón Armstrong de 40 libras, ubi-cado en cubierta en el alcázar de estri-bor y apuntado hacia la cuadra.
- Un cañón Armstrong de 40 libras, ubi-cado en cubierta a popa y apuntado hacia su estela.
- Un cañón de 12 libras ubicado en cubierta en el alcázar de babor y apun-tado hacia la cuadra.
- Los cañones de 300 libras eran de avan-carga y para su recarga debían ser retro-cedidos dentro de la torre acorazada.
- La artillería principal tenía un campo de tiro ciego teórico de 10º a cada lado



Monitor "Huáscar".

de la proa, pero aumentado por el palo trinquete que se apoyaba en un trípode metálico.

- Una ametralladora Gatling en la cofa.
- Demoraba 8 minutos al dar la vuelta en 360° al horizonte.
- Tenía un espolón modelo Ericsson.
- Su clase de buque era monitor, de baja obra muerta para dificultar la puntería de los artilleros enemigos.

- **"Independencia":**

- Construida en astilleros Samuda Brothers, Poplar, Inglaterra en 1864.
- Desplazamiento 2004 toneladas.
- Eslora 215 pies
- Manga 44 pies 9 pulgadas.
- Calado 22 pies.
- Velocidad 12,5 nudos.
- Potencia 1.500 H.P.
- Dos cañones rayados Armstrong de 150 libras, giratorios.
- Doce cañones de 70 libras.
- Cuatro cañones de 32 libras.
- Cuatro cañones de 9 libras.
- Un espolón.
- Coraza de 4,5 pulgadas en la línea de flotación
- Tres compartimientos estancos.

Declarada la Guerra del Pacífico, el "Huáscar" era el buque más poderoso de la escuadra peruana. Fue convertido en el terror de los mares por la prensa chilena y prácticamente fue elevado a ser una nave celestial, incólume a cualquier arma.



"Independencia".

Pero ello no convenció a Arturo Prat que estudió las experiencias de las civilizaciones antiguas, de los norteamericanos y austriacos y analizó las probabilidades de sobrevivir ante tal enemigo y dedujo que la nave peruana tenía debilidades que podían ser aprovechadas para capturarla. Era simplemente un buque normal, con grandes vulnerabilidades. Existían numerosas publicaciones sobre ambas guerras y las experiencias que se habían recogido sobre el uso del espolón, lo que era ampliamente conocido en la Marina chilena.

- **Vulnerabilidades del "Huáscar":**

- Demoraba alrededor de 10 minutos en recargar por la boca los cañones de 300 libras.
- Los servidores de los cañones al recargarlos por la boca, quedaban con su espalda descubierta hacia el enemigo a través de las troneras abiertas, pudiendo ser blanco de los fusileros enemigos en un combate a corta distancia.
- Si el "Huáscar" usaba el espolón a 90° con la línea proa-popa de enemigo, no podía usar con efectividad sus cañones por tener limitado el campo de tiro a cada banda desde la proa, por la superestructura del castillo y por el palo trinquete que tenía una base trípode.
- Si usaba sus cañones de 300 libras y el espolón, debía hacerlo a ángulos menores de 70° con la línea proa-popa del buque enemigo.
- Sus cañones secundarios estaban en cubierta, donde sus sirvientes podían ser abatidos por fusileros enemigos.
- Las mirillas por donde disparaban los marineros peruanos tenían la suficiente anchura para permitir disparar a su interior o lanzar tarros de metralla (granadas de mano) por ellas.

Prat pudo determinar que el "Huáscar" quedaba indefenso después de espolonear y de haber disparado sus

cañones de 300 libras, ya que necesitaba alrededor de 10 minutos en recargarlos. Si inmediatamente después del espolonazo, se le retenía al costado con garfios de abordaje o rezones, podía ser capturado en una rápida acción de abordaje, disparando a sus tripulantes o lanzando tarros de metralla a través de las mirillas y troneras.

Similar opinión tenía el coronel sueco Wilhem Ekdahl en su "Historia Militar de la Guerra del Pacífico", al tratar el Combate Naval de Iquique.

Grau sabía esto, porque también era estudioso de las experiencias extranjeras, y por ello, después de disparar sus cañones, efectuó la maniobra de retirarse inmediatamente para recargarlos. Para evitar que los sirvientes de los cañones de 300 libras estuvieran expuestos al fuego de la fusilería, Grau daba vueltas al horizonte, lo que se confirma con las maniobras del Combate Naval de Iquique que aparecen en el plano 104 A del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, donde inexplicablemente se ve que el "Huáscar" hace giros de 360°. Además, esta maniobra duraba cerca de 8 minutos, tiempo casi coincidente con los 10 minutos necesarios para cargar los cañones.

Ahora veamos algunos antecedentes sobre Prat. Estando en Iquique, durante su desempeño como ayudante del Ministro Rafael Sotomayor Baeza, fue enviado a Valparaíso con la comisión de pedir per-

sonalmente al gobierno, en su nombre, la compra urgente del vapor "Amazonas". Aprovechando esta situación el Almirante Juan Williams Rebolledo y el Ministro Rafael Sotomayor, le asignaron el mando de la goleta "Virgen de Covadonga", en reparaciones en Valparaíso, la que debía llevar al puerto nortino.

Terminada su misión en Santiago tomó el mando de la goleta "Virgen de Covadonga", cuyas reparaciones estuvieron listas a principios de mayo.

El 3 de mayo la corbeta "Abtao", al mando del Capitán de Corbeta Carlos Condell De la Haza y la goleta "Virgen de Covadonga", al mando del Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón, zarparon desde Valparaíso a Iquique recalando en ese puerto el día 10 de mayo.

El Mayor de Ejército J. Arturo Olid Araya en su libro "Crónicas de Guerra", editadas en 1888 y reeditadas por RiL Editores, Santiago en 1999, relata que había sido contratado en la Armada como Aprendiz Mecánico con derecho a ración, pero sin sueldo, a la edad de 14 años, a contar de 1° de mayo de 1879 por decreto N° 367 y destinado a la goleta "Virgen de Covadonga". Deja testimonio que durante la navegación a Iquique la preocupación de Arturo Prat fue la preparación de la maniobra de abordaje.

Dice refiriéndose a la navegación de la goleta desde Valparaíso a Iquique:

Pág. 26 y 27, "Era de ver el movimiento y las carreras de la tripulación para tomar sus puestos de combate; las dos piezas de a 70 con que estaba armado el buque fueron desenfundadas en dos minutos y puestas en batería en otros dos; los sirvientes apenas se podían tener en pie con los enormes balances y cabeceos del pequeño buque, que bailaba como una cáscara de nuez sobre las olas inmensas que amenazaban tragarnos a cada instante. Las secciones de abordaje se armaron con sendas hachas y unos sables descomunales cuya sola vista espantaba...".



El "Huáscar" quedaba indefenso después de espolonear y disparar sus cañones de 300 libras.

Pág. 27 y 28, "En Iquique ocurría todo esto, a pesar de que las tripulaciones aprovechaban el tiempo en ejercitarse diariamente en tiro al blanco, faenas de embarques y desembarques, instrucciones de abordaje, incendios, colisiones, etc."

Pág. 33 y 34, "Prat era otro espíritu, otro temperamento.

Estaba moldeada su alma en el cumplimiento más absoluto del deber y razonaba fríamente, sin entusiasmos teatrales y de gran efecto. Cuando en el transcurso de su vida se encontró con situaciones difíciles, supo afrontarlas con serenidad, pero con firme resolución de no apartarse un ápice del camino que, según su recto, culto y elevado criterio, se había trazado.

Desde que zarpó de Valparaíso al mando de la goleta "Virgen de la Covadonga", llevaba el firme propósito de abordar al buque enemigo con quien le tocara combatir, y esta idea estaba tan arraigada en su cerebro que, antes de partir dijo a algunos amigos y compañeros que si le tocaba la suerte de encontrarse con el "Huáscar", lo abordaría.

Y esta idea era en él una obsesión tan arraigada y un problema tan resuelto, que la mayor parte de los ejercicios que se practicaban a bordo de la "Covadonga", desde nuestra salida desde Valparaíso, eran únicamente de abordaje.

Y su segundo Orella, que era un loco temerario por su valor exaltado, lo secundaba a la maravilla organizando

secciones de abordaje e instruyendo día a día a la tripulación en esta "especialidad de Prat". Yo mismo, que era entonces un pegote que jamás había tenido en mis manos ni una mala escopeta, pertenecía, tal vez muy a mi pesar, a una de las secciones de abordaje.

Cuando se transbordó Prat a la "Esmeralda", lo primero que hizo en su nuevo buque fue organizar el abordaje como supremo y único medio para alcanzar la victoria sobre sus presuntos contendores.

Y hay que reconocer que tenía toda la razón en adoptar este medio de combatir, ya que entraba casi en lo seguro que, de batirse con alguien, habría de ser con el "Huáscar" y que para vencer a éste de nada le servirían los pequeños cañones que tenía la vieja "Esmeralda", más aptos para hacer salvas de honor que para agujerearle la epidermis a un monstruo de acero, como era el célebre monitor peruano".

"Adoptada por Prat esta resolución y dado el carácter inflexible en todo aquello que resolvía, entró a la bahía de Iquique con la firme resolución de hundirse combatiendo con su bandera al tope, pero con la esperanza de hundirse junto con su enemigo o tomarlo al abordaje, como realmente casi sucedió".

Su inquietud fue traspasada a otros oficiales, tal como su segundo comandante en la goleta "Virgen de Covadonga", quien una vez transbordado Arturo Prat a la "Esmeralda" y él permanecer en la goleta, continuó con los ejercicios de abordaje como lo relata Olid:

En páginas 16 y 17, "El 19 de mayo de 1879, el Teniente 1° don Manuel Joaquín Orella, segundo de la "Covadonga", ocupó todo el día en hacer ejercicios de abordaje y artillería a la bisoña tripulación de su buque. Cada cual recibió sus armas y su primera instrucción en ese sentido.

Una muestra más de la decisión de Prat de abordar al "Huáscar" lo manifiesta el Almirante Juan Williams Rebolledo en su libro "Operaciones de la



Corbeta "Covadonga".

Escuadra Chilena mientras estuvo a las órdenes del Contraalmirante Williams Rebolledo”, Imprenta Progreso. Valparaíso, 1882, dice en la página 47:

“Cuando dejaba el puerto, el Comandante de la *“Esmeralda”* vino a bordo a pedir las últimas órdenes.

Al despedirse de mí en el portalón, contestando a mis últimas recomendaciones, me dijo estas únicas palabras: “Si viene el *“Huáscar”*, lo abordo”.

El país sabe como cumplió su promesa”.

Confirma lo anterior el Parte oficial de Uribe de 29 de mayo de 1879:

“...El capitán Prat que se encontraba en la toldilla desde el principio del combate, saltó a la proa del *“Huáscar”* dando al mismo tiempo la voz de “al abordaje”. Desgraciadamente, el estruendo producido por la batería al hacer fuego sobre el *“Huáscar”* impidió a muchos oír la voz de nuestro valiente comandante; y de los que se encontraban en la toldilla con él, sólo el sargento pudo seguirlo, tal fue la ligereza con que se retiró la proa del *“Huáscar”* de nuestro costado”.

En aquella época, debido al alto volumen del ruido producido por disparos, cañonazos y gritería en un combate, las órdenes se daban por redobles de tambor o por toques de corneta. Desgraciadamente, el tambor y corneta de órdenes Gaspar Cabrales, fue acribillado por la metralla enemiga en el momento del primer espolonazo, razón por la cual la orden de Arturo Prat de efectuar un abordaje general no fue oída por la tripulación.

Grau se retiró prontamente, porque sabía que podía ser abordado.

...Volvió el *“Huáscar”* a embestir con su espolón directamente al centro de este buque. Gobernó para evitar el

choque; pero la *“Esmeralda”* andaba tan poco, que no fue posible evitarlo, y recibió el segundo espolonazo por el lado de estribor. Esta vez, el teniente Serrano, que se encontraba en el castillo, saltó a la proa del *“Huáscar”* seguido de doce individuos. En la cubierta de este último no se veía ningún enemigo con quien combatir; pero de sus torres y parapetos de popa salía mortífero fuego de fusilería y ametralladoras.

El valeroso teniente Serrano y casi todos los que lo siguieron sucumbieron a los pocos pasos.

En esta ocasión se trató de pasar una espía al *“Huáscar”* para evitar que desabracara de la corbeta, de manera de dejarlo en posición de una maniobra de abordaje.

Estos dos párrafos confirman que la tripulación de la *“Esmeralda”* también había sido instruida en la maniobra de abordaje y no puede dejarse a la imaginación que esta acción también fue improvisada.

Confirmando lo anterior, se transcribe con su ortografía original parte de la carta que envió el soldado de marina Vicente Caballero a su madre el 14 de mayo de 1879:

...“Porque mi vida está más peligrosa y más opuesta a morir; porque toda la tripulación de la corbeta *“Esmeralda”* ba ha pelear ha bordaje; de manera que toda la tripulación ba ha morir aogada”.

Del Parte Oficial del Comandante Grau del 23 de mayo de 1879, se pueden extraer algunas conclusiones:

...A medio cumplido de distancia detuve la máquina, y la *“Esmeralda”*, guiñando para evadir el golpe al costado, lo recibió por la aleta de babor en dirección muy oblicua, el espolón resbaló, su efecto fue de poca consideración, y quedaron



abordados ambos buques, hasta que el "Huáscar" empezó su movimiento atrás.

Esta frase confirma que el ángulo de ataque al espolón fue menor de 70°, tanto por la maniobra ejecutada por Prat, como por la limitación del "Huáscar".

Grau da importancia el haber dado atrás, porque sabía que si se demoraba, podía ser abordado y expuesto a ser capturado o quedar inmovilizado junto a un buque que se hundía con posibles trágicas consecuencias.

...El Comandante de ese buque nos abordó a la vez que uno de sus oficiales y algunos tripulantes por el castillo, y en la defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo.

En su carta de fecha 29 de mayo de 1879 a Manuela Cavero de Viel, Miguel Grau confirma lo anterior al referirse:

"Ya estarás informada del encuentro de nuestros buques con la vieja "Esmeralda" y "Covadonga" ambos buques se han defendido con una bizarría extraordinaria; a mi me tocó batirme con la "Esmeralda", a la que me vi obligado a echar a pique, porque nada había logrado hacerle con 40 cañonazos que le había disparado en cerca de 3 horas de combate. El "Huáscar" ha sufrido también algunas averías y perdí a uno de mis mejores oficiales.

"El valiente Comandante de la "Esmeralda" murió como un héroe en la cubierta de este buque, en momentos en que emprendió un abordaje temerario. Yo hice un esfuerzo supremo por salvarlo, pero, desgraciadamente fue ya tarde. Su muerte me amargó la pequeña victoria que había obtenido y pasé un día muy afligido. Conservo de Prat su espada con los tiros y algunas frioleras,

que te remitiré oportunamente para que se las hagas entregar a su pobre viuda, que la estimará como un triste recuerdo de su infortunado esposo.

La carta de Grau confirma la intención de Prat de apoderarse del "Huáscar" pues está redactada en términos que los marinos entendían lo que era un abordaje en combate.

El parte de Grau, continúa:

...Durante las 3 horas 50 minutos que ha durado el combate se han disparado 47 tiros con los cañones de a 300 y 500 tiros de rifle. (9,6 a 10 minutos entre andanadas de sus cañones).

Confirma la característica de la artillería. Parece extraño que los tiros disparados sean un número impar, ya que se habla de andanadas. Es que el primer tiro era de

reglaje, vale decir para ajustar la distancia en los cañones.

Reafirma lo anterior, lo narrado por Eloy T. Caviedez, corresponsal de guerra en ese conflicto en sus crónicas publicadas en la prensa de la época, reunidas en el libro "El Combate de Iquique", Ediciones Altazor, 2007, página 74, que indica:

"Se hallaban paralelos y a corta distancia los dos buques ("Esmeralda" y "Virgen de Covadonga") y no iniciaban aún su corto diálogo los dos comandantes chilenos, cuando el "Huáscar", colocado a unos dos mil metros de distancia, echaba abajo su falsa amura, izaba el trinquete su insignia de buque jefe y disparaba uno de sus cañones de su torre. Se sumergió allí ruidosamente, formando un remolino, y levantó un enorme penacho de agua, que mojó los costados y salpicó las cubiertas de los buques chilenos"...



No sólo Arturo Prat tenía la idea de abordar buques peruanos. El mismo corresponsal de guerra en la Guerra del Pacífico, Eloy T. Caviedez en sus crónicas indica en su página 55 del libro ya mencionado, que en el plan del Almirante Williams en su incursión a El Callao, tenía contemplado una sección de abordaje de 100 hombres para apoderarse de buques peruanos de sorpresa.

Y en su página 63, indica que no sólo Prat tenía la idea de apoderarse del "*Huáscar*" al abordaje, sino que también Manuel Thomson, anterior Comandante de la "*Esmeralda*", que le entregó el mando a Prat, creía lo mismo al expresar:

"Así que no se cansaba (Thomson) de repetir a su gente que en caso de combate no le quedaba a la "*Esmeralda*" más recurso que esperar la ocasión oportuna para dar un abordaje".

En consecuencia, desde el principio dirigió su principal empeño a adiestrar la tripulación en los ejercicios relacionados con esa operación de guerra, y calculando cuán difícil era realizarla con buque a vapor, acumuló a bordo de la "*Esmeralda*" una gran cantidad de elementos de todo género a fin de aprovechar algunas de las variadas coyunturas que en el curso de un combate o de un ataque podían presentársele. Así, tenía a bordo rezones, cuerdas, cabos y cade-

nas para aferrarse a la nave enemiga y estrecharla en mortal abrazo. Al pie de los palos había colocado móviles botalones que, girando en todas direcciones, permitiesen aplicar temerosos torpedos bajo el casco, en los costados o sobre cubierta de la nave contraria. El condestable preparó una cantidad de granadas de mano de que debían servirse los abordadores, ya fuese para lanzarlas sobre los grupos o parapetos enemigos, ya para arrojarlas por las escotillas y dañar las partes más nobles del buque asaltado, y en especial el departamento de máquinas..."

Los anteriores antecedentes vienen a confirmar que la decisión del Comandante Arturo Prat de abordar al "*Huáscar*", no fue algo improvisado, sino que un analizado y meditado curso de acción que preparó anticipadamente y que por la desgraciada circunstancia de haber muerto su corneta de órdenes, no pudo ser efectuado como se había planeado.

Con estos antecedentes queda desvirtuada toda otra opinión respecto a la actitud de Arturo Prat al enfrentar al monitor "*Huáscar*" en Iquique y que su salto al abordaje fue un acto de gran valentía que tenía la razón lógica de aprovechar las vulnerabilidades de ese buque peruano, para apoderarse de él en cumplimiento de su deber, para mantener al tope la bandera de Chile.

* * *

