



## RECUPERACIÓN DEL R.H. "HUÁSCAR"

Carlos Chubretovich Álvarez\*

*En el presente escrito, el autor Contraalmirante Carlos Chubretovich Álvarez relata su directa participación en los dos más importantes procesos de rehabilitación y recuperación del RH "Huáscar"; el primero de ellos en la década de 1950, bajo las órdenes del Contraalmirante don Pedro Espina Ritchie y el segundo unos 20 años más tarde, bajo su directa dirección, y con el valioso apoyo del Almirante don Gerald Wood McEwan. En sus líneas se da a conocer cómo el buque pasó desde ser prácticamente un casco en la reserva junto a otros buques destinados al desguace, hasta constituirse en el precioso museo que hoy disfrutan chilenos y extranjeros y que la Armada de Chile custodia para ellos con celo, admiración y orgullo.*

**E**n marzo de 1951 asumí como Jefe del Subdepartamento de Artillería y Municiones (T), repartición que tenía asignado el RH "Huáscar" para efectos de mantención y conservación. Tal circunstancia era motivo de preocupación permanente porque su casco filtraba bastante agua, defecto que se lograba controlar con el empleo frecuente de la bomba de achique de alguno de los remolcadores de la IV<sup>a</sup> Sección - Marítima - del Arsenal. Cuando a mi llegada a la II<sup>a</sup> Zona Naval me presenté a su Comandante en Jefe, el Contraalmirante don Pedro Espina Ritchie, me manifestó con detalle su interés por el "Huáscar". Tenía la esperanza de ponerlo en seco, tal cual se mantiene el HMS "Victory", en el Arsenal Naval de Portsmouth, en Inglaterra, o en un espejo de agua, similar al del USS "Constitution" en los Estados Unidos de América. Como según su parecer esa idea demoraría en realizarse, deseaba comenzar por "amantillar" cuanto antes el buque, cuyo estado de presentación estaba muy en desacuerdo con el que le correspondía a una reli-

quia de su importancia. "Recordemos", me dijo "que tres comandantes cayeron sobre sus cubiertas y fue el punto de partida para que Chile alcanzara la victoria en la Guerra del Pacífico", y por lo tanto, siguió, "quiero que Ud. lo rehabilite, procurando que dentro de lo posible quede lo más parecido a cómo era en su estado original; deseo que se transforme en un santuario flotante en homenaje y recuerdo a las glorias de las Armadas de Chile y del Perú, y donde se rinda culto permanente a la memoria de dos grandes del mar: Arturo Prat y Miguel Grau". Y continuó: "Sé que la tarea no le va a resultar sencilla, pero quisiera que de aquí a unos seis meses, el 8 de octubre próximo sería lo ideal, el buque pudiera quedar terminado en sus sectores principales. Voy a hablar con el comandante del Arsenal - era el Capitán de Navío don Francisco O'Ryan Orrego - para que disponga que las diversas secciones de esa repartición, a las que Ud. necesitará recurrir para cumplir esta misión, le proporcionen todo su apoyo. Semanalmente Ud. me informará del avance que se vaya produciendo".

\* Contraalmirante.

Comencé por tratar de ubicar algunos planos o informaciones escritas que entregaran alguna luz acerca de cómo estaba vestido originalmente el buque, nada de lo cual me fue posible obtener en la Base Naval. Según algunas respuestas verbales que recibí, el "Huáscar" fue retirado del servicio en 1905, cuando se encontraba en Talcahuano. Su documentación, que incluía los planos, habría sido llevada al Archivo de la Oficina de Obras Hidráulicas - hoy Departamento de Obras y Construcciones - del entonces Apostadero Naval donde quedó en custodia. Algunos años después esa oficina fue parcialmente destruida por un incendio y entre las pérdidas habidas estaría la de la referida documentación. Esa circunstancia había ocurrido cincuenta años antes y aunque me fue imposible confirmarla explícita, al menos, la falta de elementos de consulta para contar con una apropiada respuesta a la inquietud de saber cómo estaba habilitado y vestido el monitor. Sólo me quedaba como antecedente verdadero el que señalaba la platina inserta en la rueda de gobierno montada en el alcázar del "Huáscar", que establece que el buque fue construido en Birkenhead, Inglaterra, en 1865, bajo la supervigilancia del Capitán de Navío José María Salcedo.



Rueda de gobierno montada en el alcázar del "Huáscar".

Tuve la suerte que en el Instituto Andrés Bello, de Santiago, donde cursé el primer ciclo de mis estudios secundarios, antes de ingresar a la Escuela Naval, uno de mis compañeros de curso, y buen amigo era José María Salcedo

Velasco, descendiente directo del comandante Salcedo, que siendo oficial de la Armada de Chile, y mientras se encontraba en misión en Europa, había inspeccionado

la construcción del monitor peruano. Mi amigo José María Salcedo Velasco me proporcionó la información, aunque escasa, que guardaba la familia acerca del buque, la que me resultó de alguna utilidad para la finalidad que perseguía.

Con una idea ligeramente más clara de cómo era el sector de habitabilidad del buque, pero en la imposibilidad de encontrar los elementos originales para reponerlos, le manifesté al almirante que me sería muy útil que el Pañol de Excluidos del Centro de Abastecimiento, que mantenía en existencia algunos elementos antiguos aprovechables, me hiciera entrega de los que le solicitara para vestir al "Huáscar", y que, si fuera necesario, también se me permitiera retirar de buques en espera de desguace algunos muebles, literas, lámparas, lavatorios y otros ítem que concurrieran al mismo fin, que sin ser los originales mantendrían la misma línea o el mismo estilo de los que habría tenido el "Huáscar" y que de haber mostrado algunas diferencias, ellas serían de menor significación. El almirante estuvo de acuerdo con mi proposición y dispuso que así se hiciera. Recurrí entonces a las unidades próximas a entrar a desguace que hubieran sido construidas en Inglaterra en fechas lo más inmediatas a la del "Huáscar".

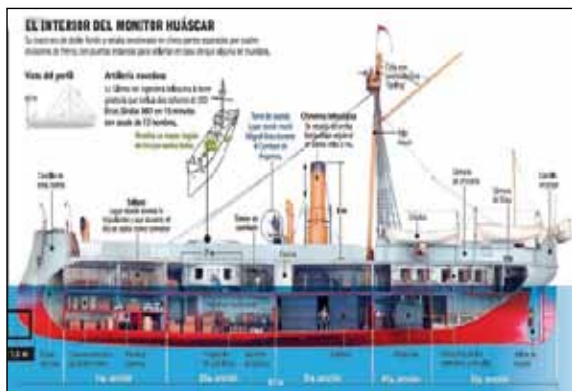
Entre esos buques había dos que cumplían esas condiciones: uno era el crucero "O'Higgins", aquel de tres chimeneas, construido a fines del siglo XIX, acoderado al cabezo del muelle de la compuerta del dique seco N° 1, y el otro, el ex buque-escuela, la corbeta "General Baquedano", también del siglo XIX, fundada en la rada sur de la isla Quinquina. Del "O'Higgins" hice retirar la litera del camarote de reserva del almirante, que se adaptó para ser ubicada en el camarote de Grau, y las literas de varios camarotes para vestir otros tantos del "Huáscar", especialmente aquél de la banda de estribor, contiguo al alcázar, donde murió el Teniente Serrano. De la "Baquedano"

obtuve la rueda de gobierno del puente, el compás magnético de la toldilla, un conjunto de maderas nobles como caoba y palo de rosa, para revestir la cámara y camarote del comandante, la mesa y las sillas giratorias de la cámara de oficiales, y las lámparas de la cámara del comandante y de la de oficiales. Del Pañol de Excluidos fueron seleccionados algunos elementos para camarotes, como lavatorios rebatibles y varias lámparas con suspensión Cardan. De la casa del Comandante en Jefe - el "Vaticano"- fui autorizado para retirar un mueble aparador que se colocó en la cámara de oficiales. Las literas del entrepuente se confeccionaron en el taller de carpintería del Subdepartamento de Artillería. Los barnices de todas las maderas de revestimiento y de los muebles, la reparación de ambos portalones y de las embarcaciones fueron ejecutados por personal de los talleres de la 1ª Sección-Construcción Naval del Arsenal; las lonas, jarcia y caballería fueron reparadas o repuestas por la IVª Sección - Marítima - del mismo Arsenal y el cambio de la casi totalidad de la canalización eléctrica, fue realizado por la IIIª Sección - Electricidad, también del Arsenal. Las diferentes planchas de bronce colocadas en diferentes mamparos, como "Visitante descúbrete..." y todas las demás, la de la carta de Grau a doña Carmela Carvajal y las de los camarotes - se grabaron en el Subdepartamento de Artillería; también allí se con-

feccionaron algunas y se repararon otras de las estructuras de bronce, que señalan los sitios donde cayeron Prat, Aldea, Grau, Serrano y Thomson. La Torre de Combate que se montó en el "Huáscar", que se encontraba como ornamento en la plaza Pérez Gacitúa de la Base Naval, era la del blindado "Cochrane", desde cuyo interior el comandante Juan José Latorre gobernó ese buque el 8 de octubre de 1879, cuando capturó al "Huáscar".

Así quedaron rehabilitadas varias dependencias del monitor como el puente de gobierno, la torre de combate, el camarote y la cámara del Comandante, el camarote donde falleció el Teniente Serrano, la cámara de oficiales y los camarotes a su alrededor, los entrepuentes, las estructuras de bronce, las dos embarcaciones, la jarcia de ambos palos y los dos portalones. Sobre el salón de calderas se habilitó un oratorio y se colocaron, además, las planchas de bronce recordatorias, para ilustración de los visitantes. El término de la ejecución continuada de ese conjunto de tareas le dio al "Huáscar" el verdadero sentido y aspecto de reliquia histórica, como lo es, y no el de un mero casco flotante, en precario estado de conservación, como lo era antes que ellas se realizaran.

Los trabajos que se efectuaron en las diferentes secciones del Arsenal fueron coordinados por el Teniente 1º OM Claudio Vera. A cargo del retiro de los elementos de la "Baquedano", del "O'Higgins", del Pañol de Excluidos, y encargado de montarlos a bordo del "Huáscar" estuvo el Teniente 2º OM Óscar Valdenegro Bravo, y todo lo obrado en bronce, realizado en la maestranza del Subdepartamento de Artillería, fue de responsabilidad del Teniente 1º señor Alejandro Armstrong. El accionar tesonero y conjuntos de esos oficiales permitió el cumplimiento de la tarea dentro del plazo que había expresado el almirante, quien así pudo presidir a bordo, con la solemnidad que



deseaba, la ceremonia del 8 de octubre, conmemorativa de la Batalla Naval de Angamos. El buque ya "había quedado lo más parecido a como era en su estado original y transformado en un santuario flotante en homenaje y recuerdo a las glorias de las Armadas de Chile y del Perú, donde se la rindiera culto permanente a la memoria de dos grandes del mar: Arturo Prat y Miguel Grau".



Comandante  
Arturo Prat Chacón.

Comandante  
Miguel Grau.

Una de las primeras personas que visitó el "Huáscar", ya convertido en reliquia histórica, fue el Cónsul del Perú en Concepción, don Alberto Diez Canseco. Por propia decisión lo hizo en términos muy privados, ante lo cual no se le dio publicidad al hecho. Fui testigo de su profunda emoción durante su recorrido por el buque, expresión que llegó a su punto culminante cuando vio la planchuela de bronce con el nombre del Teniente Diez Canseco sobre la puerta de uno de los camarotes de la banda de babor, que dan a la cámara de oficiales. Con sus ojos llenos de lágrimas ingresó a él, se arrodilló y guardó silencio durante unos instantes, evocando, seguramente, la memoria de su antepasado que cayó en Angamos. Con dificultad se puso de pie, para decirme en palabras entrecortadas que no había podido controlar sus sentimientos al apreciar el respeto que se guardaba a bordo por la memoria de Grau y de todos los suyos. Cuando un rato después nos despedimos, frente al edificio de la Comandancia en Jefe, concordamos en

lo ventajoso que podría ser que las autoridades del Palacio de Torre y Tagle conocieran sus impresiones acerca de la visita que acababa de realizar.

Al poco tiempo concurrió al "Huáscar" el renombrado artista y actor nacional, Alejandro Flores, acompañado de su esposa, doña Carmen Moreno. En una reacción muy parecida a la que tuvo el señor Diez Canseco en el camarote de su antepasado, se hincó y oró unos minutos al pie de la litera del Almirante Grau y anunció que haría llegar al buque un cuadro al óleo que consistiría en una alegoría del Combate de Iquique. Cumplió pronto su promesa y la obra que envió fue colocada en el oratorio.

En enero siguiente estuvo a bordo la delegación de un Club Rotario de Lima, a la que acompañé por instrucciones del almirante. La actitud que observó ese grupo - de alrededor de unas quince personas - tuvo también mucho de parecido con la del señor Diez Canseco: sólo admiración por todo cuanto pudo ver. Terminada la visita, al despedirse y subir al bus que los transportaba, uno de ellos me dio un abrazo y me dijo: "Soy coronel de la Fuerza Aérea peruana; me voy profundamente emocionado por lo que he visto a bordo del "Huáscar", y doy gracias a Dios que el buque esté en manos de Uds., los chilenos, pues creo nosotros no habríamos hecho algo parecido a esto".

Los sucesos que he referido eran, a mi juicio, una forma de aprobación al trabajo que se había realizado y señalaban que la idea del santuario y del culto a la memoria de dos grandes del mar, que fijó como premisa el Almirante Espina, había tenido la interpretación apropiada que él quiso darle.

A mediados de febrero siguiente terminó mi contacto de esa oportunidad con el "Huáscar". Recibí una nueva destinación y debí cumplir otras etapas dentro del servicio. Pero a comienzos de 1964 regresé a Talcahuano como Jefe del Estado Mayor de la IIª Zona Naval, al

asumir la Comandancia en Jefe de ella el Contraalmirante don Hernán Searle Bunster. Volví así a estar cerca del viejo monitor, que tantos recuerdos me traía. A pesar de los doce años transcurridos se apreciaba que mantenía su buen estado, pero había que achicarle con más frecuencia el agua que filtraba, lo que no era un síntoma favorable en cuanto al grado de preservación de su casco. A ello se agregó un hecho singular que ocurrió el jueves de Semana Santa de ese año y que creó una gran preocupación: como consecuencia de un tsunami que tuvo su origen en un punto del Pacífico oriental, se produjeron grandes alteraciones en la frecuencia y en la amplitud de las mareas al interior de la bahía de Concepción y del puerto de Talcahuano, las que llevaron al *"Huáscar"* a apoyar su casco repetidas veces en el fango del fondo del mar, quedando escorado a estribor en cada una de esas oportunidades. A la impotencia de poder actuar para impedir que ese fenómeno continuara manifestándose se agregaba el temor de que sus cuernas, sus vagras y sus varengas, ya muy debilitadas por la acción de los años y del óxido, fueran a ceder y se quebrantara o arrufara su estructura. Afortunadamente ello no aconteció, y cuando la situación se normalizó, después de veinticuatro horas, el buque volvió a flotar adrizado, aquietando con ello nuestra intranquilidad.

Cinco años después, en 1969, me encontraba en Londres; era Capitán de Navío y me desempeñaba como Agregado Naval a la Embajada y Jefe de la Misión Naval en Inglaterra. Por este último cargo mantenía contacto muy frecuente con el Almirantazgo británico, ya que preparaba, con su asesoría, los llamados a propuestas para la construcción de dos fragatas de la clase LEANDER - la *"Condell"* y la *"Lynch"* - y de dos submarinos clase OBERON - el *"O'Brien"* y el *"Hyatt"*. Durante esa etapa y promovido a contraalmirante a comienzo de 1970, tuve el honor de ser invitado a

una comida a bordo del HMS *"Victory"*, que se mantiene en el Arsenal Naval de Portsmouth, como ya expresé, en el interior del dique seco que se le construyó expresamente. En el transcurso de esa reunión, que tuvo lugar en la cámara del almirante - la misma que usó Nelson - y que se enmarcó dentro de la rigurosa etiqueta y del estricto protocolo de la Armada de Su Majestad, evocaba al *"Huáscar"* y pensaba cuan hermoso sería que en su cámara del comandante - la de Grau y posteriormente de Thomson - se pudiera llevar a cabo un evento tan solemne y emotivo, tan grato al mismo tiempo, como en el que me encontraba participando en esa oportunidad.

En febrero del año siguiente, 1971, regresé a Chile para asumir como Comandante en Jefe de la IIª Zona Naval. En esta nueva ocasión volví a tener, como era lógico, una atención preferente con el *"Huáscar"* y su futuro. Sus condiciones generales eran aparentemente las mismas que se manifestaron al término del proceso de rehabilitación que dispuso el Almirante Espina, pero la cantidad de agua que ahora filtraba su casco era más que preocupante.

Agotada toda posibilidad de contar con los fondos necesarios para dejar el buque en seco, o en un espejo de agua, como también lo había querido el Almirante Espina, y teniendo en cuenta que su casco, ya con 106 años de existencia, podría acusar una falla grave en cualquier momento - y llegar a provocar hasta su hundimiento con la incalculable proyección que ello podría alcanzar - consideré era una necesidad impostergable prevenir que así ocurriera, y la única posibilidad que se vislumbraba como viable era repararlo, para lo cual necesariamente debía entrar a dique.

Desde que el *"Huáscar"* fue retirado de la Lista Naval en 1905 no había vuelto a entrar a dique. El otro antecedente que se conocía, y del cual yo había sido testigo, era que su casco se había apoyado

varias veces, en el lugar de su fondeadero, durante las bruscas alteraciones de las mareas en la Semana Santa de 1964, sin que posteriormente se le hubiera apreciado daño ni deformación alguna; pero esos acontecimientos habían ocurrido sobre fango, con lo que el casco se sometió a un esfuerzo repartido uniformemente en todos los puntos de su superficie de apoyo y no sólo en el de su eje longitudinal - la quilla - como ocurriría en el dique. Nadie podría asegurar, además, que la resistencia del casco del "Huáscar" se mantenía en las mismas condiciones que tenía en aquella época - siete años antes - y que ahora no se deformaría al ser sometido a un esfuerzo diferente.

Se presentaba, en consecuencia, un riesgo de magnitud desconocida al entrar el buque a dique, por cuanto con el apoyo de la quilla en la cama de éste podrían ceder las cuadernas y producirse su colapso estructural. Pero si no se tomaba esa determinación, y nada



"Huáscar" antes de ser restaurado.

se hacía, era evidente que el óxido, continuando su acción corrosiva sobre las cuadernas y planchas de la obra viva, terminaría por destruir la resistencia del casco y aumentaría progresivamente la cantidad de vías de agua ya existentes, hasta llegar a una etapa crítica para la flotabilidad del buque.

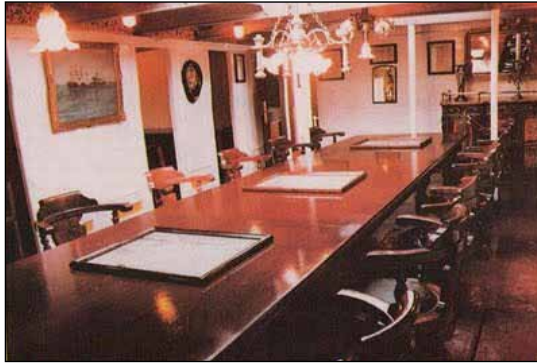
Esa era una situación bastante delicada que bajo ningún aspecto convenía prolongar y que necesitaba una pronta

definición. Fue así que con la asesoría y la amplia cooperación del Capitán de Navío don Gerald Word Me Ewan, Administrador de la Planta de Asmar en Talcahuano, tomé la decisión de entrar el buque a dique. El comandante Wood no sólo programó hasta en sus menores detalles esa operación y el asentamiento seguro del "Huáscar" en el dique, sino que tomó a su cargo, y condujo con mucho éxito y gran interés profesional la segunda etapa, la de la recuperación del buque, que consistió, principalmente, en reparar su muy deteriorada obra viva, impermeabilizar su cubierta principal, devolverle la movilidad a su torre de artillería y darle un aspecto de realidad a su máquina motriz.

Con las dos etapas finiquitadas, la de rehabilitación en la que por disposición del Almirante Espina me correspondió actuar directamente, y la de recuperación que realizó el Comandante Word en los términos señalados, el "Huáscar", podrá prolongar por muchos años su condición de ser el casco a flote más antiguo y mejor conservado que se conoce, manteniendo - como reliquia histórica - su calidad de "santuario flotante en homenaje a las glorias de las Armadas de Chile y Perú, y donde se la rinda culto permanente a la memoria de dos grandes del mar": "Arturo Prat y Miguel Grau".

Teniendo presente el ambiente de profunda evocación, también histórica, que viví en el HMS "Victory", durante la comida aquella, creí que podría haber llegado el momento de habilitar la cámara del comandante del "Huáscar" para llevar a efecto reuniones semejantes; pero meditando más en profundidad acerca del asunto, llegué a la conclusión que aún era prematuro avanzar en ese sentido y su materialización podría haber alcanzado una interpretación equivocada, y no habría sido de extrañar que de haberse realizado se hubiera llegado a alterar, quizás con qué grado de riesgo, la convivencia con nuestros vecinos del

norte. Así pareciera desprenderse al considerar el pensamiento de una alta autoridad naval peruana, expresado en el texto que transcribo, publicado en la prensa de Santiago el 30 de septiembre de 1982:



Cámara del Comandante del "Huáscar".

## PERUANOS PIDEN QUE HUNDAMOS EL "HUÁSCAR" EL 8 DE OCTUBRE, EN EL ANIVERSARIO DEL COMBATE DE ANGAMOS

*"Lima 3- (AP).- El comandante de la Tercera Zona Naval, contralmirante Augusto Parodi, declaró que Perú y Chile deberían llegar a un acuerdo para que el buque "Huáscar" del siglo XIX, que se halla en un puerto chileno como trofeo de guerra, sea hundido el próximo 8 de octubre.*

*En esa fecha se cumplirá el 103° aniversario del combate naval de Angamos, que libraron las Armadas de los dos países en el inicio de una guerra que duró cuatro años. El Almirante Miguel Grau, héroe máximo de la Marina Peruana, cayó en esa acción cuando comandaba la nave.*

*Parodi, cuyo centro de operaciones se halla en Arequipa, a 1.000 Kilómetros al sur de Lima, dijo que el acto del hundimiento debería efectuarse en el mismo lugar y hora en que se libró el combate naval que terminó con la resistencia naval peruana por el resto del conflicto y con la captura de la nave.*

*Los informes de guerra señalaban que Grau murió a las 09:52. la Marina de Guerra del Perú ha anunciado que el 8 de octubre a esa hora botará al mar la primera fragata portacohetes construida en el país con tecnología italiana*

*La fragata llevará el nombre de "Montero", en homenaje al marino Lizardo Montero, que también participó en el combate de Angamos.*

*El "Huáscar", una pequeña nave de vigilancia construida a mediados del siglo pasado, se halla actualmente en el puerto chileno de Talcahuano, y hasta ahora las autoridades peruanas no han hecho gestiones formales para obtener su devolución.*

*Yo considero, personalmente, que el "Huáscar" no debe ser pedido, porque es un trofeo de guerra... Sin embargo, "considero que, llegando a un acuerdo entre países, el glorioso monitor debería ser hundido en el mismo lugar donde ocurrieron los hechos dijo Parodi en Arequipa".*

A esa declaración del almirante peruano don Augusto Parodi respondí directamente en la carta personal - certificada - que le dirigí, de la cual remití copia al Sr. Embajador de Chile en Perú, don José Miguel Barros Franco, y al Sr. Agregado Naval del Perú en Chile, Capitán de Navío don Julio Abel Rasgada García. Dice así:

*Santiago, 6 de Octubre de 1982  
 Contraalmirante Sr. Augusto Parodi  
 Cdte. en Jefe de la IIIa Zona Naval  
 Arequipa  
 PERÚ*

*"Señor Almirante:*

*La prensa de Santiago de Chile ha informado de su declaración acerca de que "Perú y Chile debieran llegar a un acuerdo para que el HUÁSCAR, que se halla en un puerto de Chile como trofeo de guerra, sea hundido el próximo 8 de Octubre".*

*Permítame Sr. Almirante, que en forma muy personal, sin representatividad alguna y apoyado sólo en la participación directa que me cupo en la recuperación histórica del buque, le dé a conocer mi pensamiento sobre el particular.*

*Soy un oficial general, en retiro, de la Armada de Chile, que el año 1951, cuando ostentaba el grado de Teniente 1º, servía como Jefe del Subdepartamento de Artillería y Municiones de Talcahuano, cargo del cual dependía, para efectos de cuidado y mantención, el R.H. HUÁSCAR. En tal situación recibí instrucciones directas del Sr. Cdte. en Jefe de la IIª Zona Naval de aquel entonces, Contraalmirante Don Pedro Espina Rietchie, fallecido ya hace unos años, de "restituir el HUÁSCAR procurando que, dentro de lo posible, quedara habilitado en los términos más semejantes a los de su condición original, pues deseaba que se constituyera en un santuario flotante en homenaje y recuerdo permanente a las glorias conjuntas de las Armadas de Chile y del Perú, y donde se rindiera culto por igual a la memoria de dos grandes del mar: Arturo Prat y Miguel Grau.*

*Cumplí la orden del Alte. Espina no sólo por subordinación militar, sino que con mucho agrado y cariño. El proceso de recuperación y restauración, que sería largo detallar, terminó, en su primera etapa, a fines del año considerado y dio fiel interpretación a la idea del Sr. Almirante: permitió que el buque mostrara a los ojos de quien quisiera visitarle - y son varios los miles que lo hacen anualmente - el tributo permanente de admiración y de respeto que la Armada de Chile rinde a esos colosos de la historia y genuinos exponentes de la hidalguía y de la caballerosidad en el mar, sin hacer distingo alguno de la condición de chileno y de peruano de cada uno de ellos.*

*Al correr de los años - en 1971 - llegué a asumir la Comandancia en Jefe de la IIª Zona Naval, en Talcahuano. Entre mis preocupaciones siempre se mantuvo latente el R.H. HUÁSCAR. Así fue como autoricé que se llevara a efecto la segunda fase de su recuperación histórica, la que minuciosa y personalmente condujo con singular éxito el Capitán de Navío y Admi-*

*nistrador de la Planta de Asmar en esa Base Naval, don Gerald Wood.*

*Con el respaldo que me otorga el hecho de haber contribuido con mi participación directa a erigir ese altar destinado a mostrar abiertamente las virtudes que exhibieron tan generosamente los más fieles exponentes de nuestras respectivas Armadas, soy de opinión que el R.H. HUÁSCAR - clasificado como Reliquia Histórica y no como trofeo de guerra en la lista naval de la Armada de mi país - realza, con su presencia en las quietas aguas de Talcahuano, una misión tan positiva como profunda en beneficio directo de la amistad de nuestras patrias, a las que Ud. y yo, como igualmente todos los hijos de cada una de ellas, tanto amamos, que no veo cuál sería la ventaja que podría alcanzarse para unos y para otros si la presencia de esa nave tuviera que suprimirse para que quedara oculta bajo las aguas.*

*Yo quisiera, Sr. Almirante, que algún día conjugara Ud. la posibilidad y el deseo de visitar el R.H. HUÁSCAR, en las condiciones en que se mantiene, para que pudiera atestiguar con sus propios ojos y sentimientos, el hondo significado y la proyección que tiene para todos nosotros, chilenos y peruanos por igual, contar con un verdadero santuario, como lo es ese buque, crisol de leyendas donde se han fundido en una sola las almas de Prat, de Grau, de Thomson, de Aguirre, de Serrano, de Palacios, de Aldea y de todos los que con su sangre derramada sobre su cubierta nos enseñaron que en el mar si no se puede vencer en hidalga lucha, nada hay más sublime que desprenderse de la vida por la causa de la patria.*

*Sírvase Ud. Sr. Almirante, junto con aceptar mi sincera adhesión a la conmemoración del hecho naval de mayor significación en la historia del Perú, recibir la expresión de mi atento y afectuoso saludo.*

*(Fdo.) Carlos Chubretovich Álvarez  
Contraalmirante*



*Hernando de Aguirre 496 - depto 102 B  
Providencia  
Santiago de Chile*

El Almirante Parodi ni tan sólo acusó recibo de la carta - sí lo hizo el Agregado Naval del Perú en Chile - lo que me confirmó que era aún prematuro pensar en hacer de la cámara del comandante del "Huáscar" un lugar para reuniones con la solemnidad, el nivel y el espíritu que encontré en la del HMS "Victory".

El director del diario "La Segunda" de Santiago, don Cristian Zegers, fue informado de la carta precedente por el Embajador Barros Franco e hizo un extracto de su contenido, que bajo el título de: DE MARINO A MARINO, publicó en la edición de su diario, del 23 de octubre del mismo año.

### **DE MARINO A MARINO**

*"El contralmirante (R) Carlos Chubretovich envió una carta personal al contralmirante peruano Augusto Parodi, a propósito de la sugerencia de este último de hundir el "Huáscar" en alta mar.*

*Chubretovich, a quién le tocó participar en dos ocasiones - como teniente y como*

*Jefe de la Base Naval - en las refacciones del "Huáscar", (hoy un extraordinario museo flotante) recuerda allí que ese buque es un altar "destinado a mostrar abiertamente las virtudes que exhibieron tan generosamente los más fieles exponentes de nuestras respectivas Armadas". Chubretovich finaliza dando sus razones tan contrarias a la idea del marino peruano, e invitando a este último a visitar el navío para que atestigüe con sus "propios ojos y sentimientos" la proyección que tiene el santuario".*

En los términos que he señalado finalizó del todo mi asociación directa con el glorioso monitor, refrendando que dentro de la admiración que sentimos los chilenos por ese buque, está presente, además, el respeto permanente que ha tenido la Armada para con él, manifestado, entre otras cosas, por el hecho que desde que pasó a integrar la lista naval de Chile, el 8 de octubre de 1879, se le ha mantenido el nombre de "Huáscar", emblemático de la nación peruana, sin que jamás alguien hubiera ni tan sólo insinuado la idea de cambiarlo por uno de mayor significación propia de nuestra nación.

\*\*\*

