

Glorias Navales: 145 años del Combate Naval de Iquique

Reliquia Histórica (RH) "Huáscar"

El legendario navío de la Guerra del Pacífico fue un precursor de la construcción naval del siglo XIX

La historia de este buque estuvo marcada, desde sus inicios, por importantes hitos. De ser uno de los primeros buques construidos con casco de hierro, se transformó en un lugar donde se recuerda el legado de los héroes.

En la ciudad de Birkenhead, Inglaterra, comenzó la historia del monitor "Huáscar", legendario buque de la Guerra del Pacífico, el que hoy es uno de los museos flotantes más antiguos del mundo y un lugar donde se conserva el legado de destacados marinos, como los comandantes chilenos Arturo Prat y Manuel Thomson y el almirante peruano Miguel Grau.

El 12 de agosto de 1864, se firmó el contrato de construcción entre el gobierno del Perú, representado por el capitán de navío José María Salcedo, y los astilleros Laird Brothers. En el documento se especificaba que el buque tendría un valor de 71 mil libras, sin incluir el costo de los cañones, y su plazo de entrega sería de 12 meses; sin embargo, el certificado de construcción no se firmó hasta el 12 de enero de 1866.

CONCEPTO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

El monitor fue construido bajo la numeración 321 hasta octubre de 1865, cuando fue bautizado con el nombre de "Huáscar", en honor a uno de los hijos del inca Huayna Cápac. Su estructura se perfiló bajo los adelantos de la técnica naval de la época, siendo uno de los primeros navíos en ser construido con casco de hierro y coque en reemplazo de los buques de casco de madera.

1.130

toneladas tuvo el buque tras su construcción. Además, una eslora de 60 metros, una manga de 10,6 metros y un calado de 6,4 metros de profundidad.

El comandante del RH "Huáscar", capitán de fragata Juan Pablo González, comenta que, según los registros históricos, el diseño del proyecto contempló que el buque tuviera como características generales "un peso de 1.130 toneladas, una eslora de 60 metros, una manga de 10,6 metros y un calado de 6,4 metros de profundidad. Para su propulsión se consideró una máquina de vapor de dos cilindros de 1.200 HP, la que accionaba una hélice fija de 4 aspas".

Añadió que otra de las particularidades del Huáscar es que "su interior está dividido en cinco compartimentos estancos separados por mamparos de hierro. En la proa, parte delantera de la unidad, tiene un mamparo de colisión, conocido como espolón. Su casco de hierro de 5/8 pulgadas de espesor estaba protegido con una coraza apernada de grosor variable, la que se encontraba principalmente bajo la línea de agua, a la altura de la torre, en el departamento de máquinas y calderas; la que disminuía hacia los extremos de la proa y popa, donde se le instaló un forro de madera, para amortiguar el efecto de los proyectiles sobre la coraza y así distribuir la fuerza del impacto sobre una mayor superficie del casco", indicó.

En relación a su armamento, el "Huáscar" fue equipado con dos cañones Armstrong de 10 pulgadas de avancarga, montados en una torre giratoria, la que es conocida como "Torre de Coles", en reconocimiento a su diseñador, el oficial inglés Cowper Phipps Coles. Y, de forma secundaria, se le instalaron dos cañones de 40 libras a cada uno de los costados de popa en la cubierta principal, y un tercero de 12 libras, bajo la cubierta de la toldilla. Adicionalmente, también llevaba una ametralladora "Gatling" en la cofa del palo de popa.

NAVEGACIÓN AL PACÍFICO

El 20 de enero de 1866, el monitor "Huáscar" zarpó desde Liverpool, al mando del capitán de navío José María Salcedo, con destino al Pacífico. Luego de 137 días de travesía y enfrentando algunos inconvenientes en el trayecto, el buque recaló a Punta Arenas, el 25 de mayo, y días después en Ancud, donde se reunió con la escuadra binacional chileno-peruana, al mando del capitán de navío de Chile Juan

William Rebolledo, para hacer frente al poderío español, donde no alcanzó a mostrar sus capacidades bélicas.

Al recorrer la historia de este navío, se indica que tras arribar a Perú, el "Huáscar" permaneció casi 10 años inactivo. Solo en mayo de 1877, a raíz de una sublevación militar contra el gobierno del Presidente Prado, el monitor es capturado por un grupo de oficiales, quienes utilizan sus capacidades como buque de guerra hasta que se rinden y lo devuelven a las autoridades peruanas.

El contramaestre del "Huáscar", sargento Juan Parra, señaló que "cuando el gobierno de Chile declaró la Guerra a Perú y Bolivia, el 5 de abril de 1879, en esa fecha el monitor se encontraba en reparaciones después de haber sido desarmado, acelerándose los trabajos y el entrenamiento de la dotación para zarpar el 16 de mayo hacia el sur. Cinco días después fue uno de los protagonistas de la epopeya de Iquique".

Tras el combate del 21 de Mayo, el "Huáscar" retornó a El Callao, para realizar una serie de reparaciones, luego de lo cual volvió a recorrer las costas chilenas junto a otras unidades peruanas para impedir el transporte de tropas y pertrechos hacia el norte del país. Esto fue hasta el 8 de octubre de 1879, cuando la escuadra chilena le dio captura en el Combate Naval Angamos, concluyendo los 13 años de servicio en la Marina de Guerra del Perú.



Si bien el "Huáscar" fue originalmente parte de la marina peruana, durante el Combate Naval de Angamos fue capturado por Chile.

CON BANDERA CHILENA

El sargento Parra relata que como buque chileno y luego de ser sometido a una serie de reparaciones, el "Huáscar" es incorporado a la flota nacional, con la que participa en diversas acciones de combate. "Durante este

período también deja una importante huella en Talcahuano al ser el primer buque en ingresar al Dique Seco N°1, con motivo de su inauguración", resaltó.

Es así como el "Huáscar", durante 17 años, navegó por las aguas nacionales y tras la explo-

sión de su caldera el 1 de abril de 1896, en Valparaíso, regresó al puerto de Talcahuano para ser dado de baja del servicio. Pero su destino no era desaparecer, sino más bien transformarse en el lugar de veneración de los héroes navales.