

REHABILITACIÓN Y RECUPERACIÓN DEL MONITOR HUÁSCAR

POR

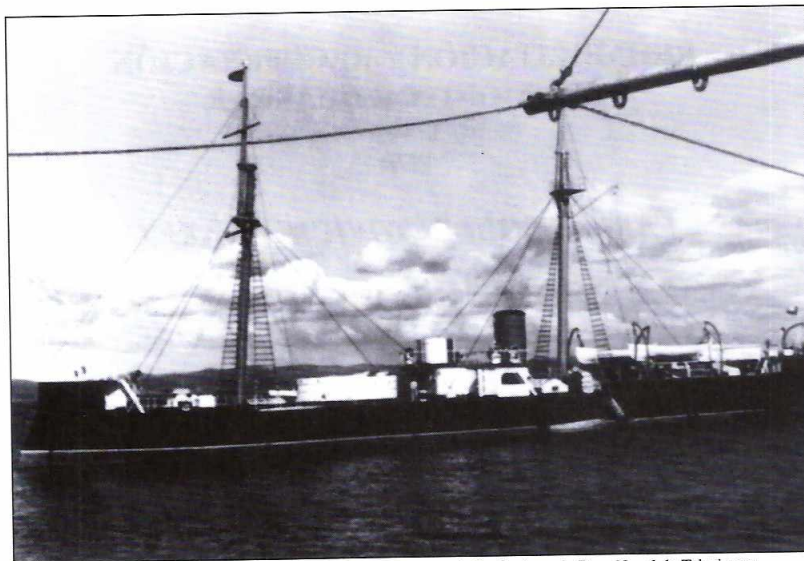
CARLOS CHUBRÉTOVICH ÁLVAREZ

Académico Correspondiente

A fines de abril de 1951, siendo teniente 1º, asumí como Jefe del Subdepartamento de Artillería y Municiones de Talcahuano. Este era parte integrante del Arsenal Naval y tenía sus oficinas y maestranza en un antiguo edificio de la avenida Almirante Jorge Montt, en la Base Naval, ubicado entre la Puerta de Los Leones y el Cuartel Central de Defensa de Costa.

De su jefatura dependía el monitor "Huascar", cuya preservación era motivo de preocupación permanente, principalmente debido al volumen de agua que filtraba su casco. Este se lograba controlar gracias al empleo de un remolcador con bomba de achique, que frecuentemente se solicitaba a la IV Sección Marítima del Arsenal.

Cuando a mi llegada a la II Zona Naval, me presenté a su Comandante en Jefe, el contraalmirante don Pedro Espina Ritchie, me expresó con detalles su interés por la buena conservación del "Huáscar". Tenía la esperanza de ponerlo en seco, tal cual se mantiene el HMS "Victory", 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 "amantillando" cuanto antes el buque, cuyo estado de presentación estaba en desacuerdo evidente con el que le correspondía a una reliquia de su importancia. "Recordemos", me dijo "que su captura había sido 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 su estado original ; deseo que se transforme en un santuario flotante en homenaje y recuerdo



La Reliquia Histórica "Huáscar" rehabilitada y recuperada fondeada en la Base Naval de Talcahuano

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 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. A continuación siguieron algunos comentarios durante los cuales le manifesté que, en mi opinión, sería muy útil pudiera disponerse que el Pañol de Excluidos, que mantenía en existencia algunos elementos antiguos aprovechables, me hiciera entrega de los que le solicitara para vestir el "Huáscar" y que, si fuera necesario, también se me permitiera retirar de buques en espera de desgüace, ciertos muebles, lámparas y otros ítem que concurrieran al mismo fin. El almirante estuvo de acuerdo con mi proposición y dispuso que así se hiciera.

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 fue posible obtener en la Base Naval. Según algunas respuestas verbales que recibí, el "Huáscar" fue retirado del servicio en 1901, cuando se encontraba en Talcahuano. Su documentación, que incluía los planos, habría sido llevada al Archivo de la Oficina de Obras Hidráulicas del Apostadero Naval, hoy Departamento de Obras y Construcciones, 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. Ese conjunto de circunstancias, ocurrido cincuenta años antes y que me fue posible confirmar, explica 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 tenía como antecedente verdadero el que señalaba la platina inserta en la rueda de gobierno montada en el alcázar del “Huáscar”, que señala que el buque fue construído en Birkenhead, Inglaterra, en 1865, bajo la supervigilancia del capitán de navío José María Salcedo.

Tuve la suerte que en el Instituto Andrés Bello, de Santiago, donde cursé el primer ciclo de mis estudios secundarios, previo a mi ingreso a la Escuela Naval, uno de mis compañeros de curso, y amigo hasta el día de hoy, era José María Salcedo Velasco, biznieto 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 que guardaba la familia acerca del buque, la que me resultó de bastante utilidad para la finalidad que perseguía.

Con una idea ya algo más clara de cómo estaba vestido el buque, pero en la imposibilidad de encontrar los elementos originales para restituirlos a bordo, decidí recurrir a los buques próximos a desgüace, que hubieren sido construídos en Inglaterra en fechas lo más inmediatas a la del “Huáscar”. Allí podría encontrar y disponer de lámparas, literas, sillas, mesas, lavatorios y otros ítem que, sin ser los originales, mantendrían con ellos la misma línea, el mismo estilo, y de haber tenido diferencias, serían pequeñas, de menor significación.

Entre esos buques había dos que cumplían con esas condiciones: uno era el crucero “O’Higgins” acoderado a la cabeza del muelle de la compuerta del dique seco N°1, y el otro, la corbeta B. E. “General Baquedano”, fondeada en la rada sur de la Isla Quiriquina.

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 de “Huáscar”, “especialmente aquél de la banda de estribor, contiguo al alcázar, donde murió el teniente Serrano. De la “Baquedano”, la rueda de gobierno del puente, el compás magnético de la toldilla, un conjunto de maderas nobles como caoba y palo de rosas, usados en revestimientos de mamparos, 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 Excluídos fueron seleccionados algunos muebles 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 los muebles se recorrieron en los talleres de la I Sección-Construcción Naval del Arsenal; las embarcaciones, lonas, jarcias y çabullería fueron reparadas por la IV Sección Marítima y el trabajo cambiar casi la totalidad de la canalización eléctrica, fue realizado por la III Sección - Electricidad. Las diferentes planchas de bronce - *Visitante descúbrete ...*, la carta de Grau a doña Carmela Carvajal, las de los camarotes y las demás, se grabaron en el Subdepartamento de Artillería; las estructuras de bronce, que señalaban los sitios donde cayeron Prat, Aldea, Grau, Serrano y Thompson, fueron confeccionadas algunas, recorridas otras, en la maestranza del mismo Subdepartamento. La Torre de Combate que se montó en el “Huáscar” y que se encontraba como ornamento en la plaza Pérez Gacitúa de la Base Naval, era la del blindado “Cochrane”. Desde su 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 buque: 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, el oratorio sobre el salón de calderas, los entrepuentes, las estructuras de bronce, las dos embarcaciones, la jarcia de ambos palos y los dos portales. Fueron colocadas, además, las planchas de bronce, recordatorias, para ilustración de los visitantes. La ejecución de esos trabajos proporcionó al “Huáscar” el verdadero sentido y aspecto de reliquia histórica, como lo es, y nó el de un mero casco flotante, en bajo estado de conservación, como lo era antes que ellos se realizaran.

Coordinador de los trabajos que se efectuaron en las diferentes secciones del Arsenal fue el teniente 1° de mar señor Claudio Vera ; a cargo del retiro de los elementos de la “Baquedano”, “O’Higgins” y Pañol de Excluidos, y encargado de montarlos a bordo del “Huáscar” estuvo el teniente 2° de mar señor Oscar Valdenegro. De los trabajos en bronce realizados en la maestranza del Subdepartamento de Artillería, su jefe el teniente 1° señor Alejandro Armstrong. Esos oficiales actuaron con singular tesón, resolviendo cuanta dificultad se les presentó, lo que permitió el cumplimiento de la tarea dentro del plazo que había expresado el almirante, quién así pudo presidir a bordo, con la solemnidad que deseaba, la ceremonia del 8 de octubre, conmemorativa de la batalla naval de Angamos.

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 dió publicidad al hecho. Fuí testigo de la profunda emoción que embargó a esta persona en su recorrido por el buque, la 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 a la Comandancia en Jefe, concordamos en lo ventajoso que sería 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 el pie de la litera del almirante Grau y anunció que haría llegar al buque un cuadro al óleo que consistiría en una alegoría al Combate de Iquique. Cumplió pronto y la obra 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 pequeño bus que los transportaba, uno de ellos me dió un abrazo y 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 mencionado 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 con el “Huáscar”. Tras mi ascenso a capitán de corbeta recibí nueva destinación y debí cumplir otras etapas dentro del servicio. Pero a comienzos de 1964 regresé a Talcahuano como Jefe de Estado Mayor de la II 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 le apreciaba en bastante 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 un 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 del Puerto de Talcahuano, las que llevaron al "Huáscar" a apoyarse repetidas veces en el 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 cuadernas, 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 casco. Afortunadamente ello no aconteció, y cuando la situación se normalizó después de veinticuatro horas, el buque volvió a flotar adrizado, aquietando con ello nuestra tranquilidad.

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 ese 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 dos submarinos clase "Oberon" - El "O'Brien" y el "Hyatt". Durante esa etapa tuve el honor de ser invitado a una comida a bordo del HMS "Victory", que se mantiene en el Arsenal Naval de Portsmouth 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 cuán hermoso sería que en su cámara del comandante - la de Grau y posteriormente de Thompson - 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 1971, y promovido a contraalmirante regresé a Chile para asumir como Comandante en Jefe de la II Zona Naval. En esta nueva ocasión, que correspondía a mi tercera permanencia en Talcahuano, tuve, como era lógico, una atención preferente con el "Huáscar" y su futuro. Sus condiciones generales eran, aparentemente, las mismas de veinte años atrás, al término del proceso de rehabilitación que dispuso el almirante Espina.

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, y teniendo en cuenta que su casco, ya con 106 años de existencia, podría acusar una falla grave en cualquier momento - y hasta hundirse, con la incalculable proyección que ello podría alcanzar - consideré 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 - setenta años ya - no había vuelto a entrar a dique. El otro antecedente que se conocía era que su casco se había apoyado varias veces, en el lugar de 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 este último hecho había 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 esa época - siete años antes - y que ahora no se desformaría al ser sometido a un esfuerzo diferente.

Se presentaba, en consecuencia, un riesgo al entrar el buque a dique, por cuanto con el apoyo de su quilla en la cama del dique podrán ceder las cuadernas y producirse su colapso estructural. Pero si no se tomaba esa determinación, y nada se hacía, era evidente que el óxido, continuando su acción corrosiva sobre las cuadernas y planchas de la obra viva, destruiría 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.

Era una situación que no convenía prolongar y que necesitaba una pronta definición de manera que con la asesoría y la amplia cooperación del capitán de navío don Gerald Wood, 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 la entrada y 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 de la recuperación, que realizó el comandante Wood 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 del Perú”, y donde se le 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 a la que tuve el honor de ser invitado

a su bordo, creí que podría haber llegado el momento de habilitar la cámara del comandante del “Huáscar” para llevar a efecto semejantes; pero meditando más en profundidad, acerca del asunto, llegué a la conclusión que aún era prematuro pensar en ello: su materialización podría haber sido interpretada en forma equivocada, ya que nuestra mentalidad difiere de la de los británicos, y no habría sido de extrañar que de haberse realizado se hubiera llegado a alterar, la convivencia con nuestros vecinos del norte. Así pareciera desprenderse del 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 :

**“PERUANOS PIDEN QUE HUNDAMOS EL “HUASCAR”
EL 8 DE OCTUBRE, EN EL ANIVERSARIO DEL COMBATE DE ANGAMOS”**

“Lima 3- (AP).- El comandante de la Tercera Zona Naval, contraalmirante 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 señalan 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 construída 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 construída a mediados del siglo pasado, se halla actualmente en el puerto chileno de Talcahuano y hasta ahora las autoridades peruanos 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 Alberto Parodi, respondí directamente en 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 Raygada García. Dice así :

“ Santiago, 6 de Octubre de 1982

*Contraalmirante Sr.
Augusto Parodi
Cdte. en Jefe de la IIIa. Zona Naval
Arequipa
PERU*

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 HUASCAR, 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. HUASCAR”. 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 hace ya algunos años, de “restituir el HUASCAR 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 Almirante. 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 dió 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 le rinde a esos colosos de la historia y genuinos exponentes de la hidalguía y de la caballería 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. HUASCAR. 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 Administrador 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. HUASCAR - clasificado como Reliquia Histórica y no como trofeo de guerra en la lista naval de la Armada de mi país - realiza, 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 el agua.

Yo quisiera, Sr. Almirante, que algún día conjugara Ud. la posibilidad y el deseo de visitar el R.H. HUASCAR, 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 leyenda donde se han fundido en una sola las almas de Prat, de Grau, de Thompson, 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”.

El almirante Parodi ni tan sólo acusó recibo de la carta, 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, fué 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.

