

ASTILLERO DE J. SAMUEL WHITE Y COMPAÑIA LIMITADA  
Y LA ARMADA DE CHILE \*

Ian Campbell

En 1803, Thomas White (1773-1859), nieto del fundador del astillero John White establecido en Broadstairs en el estuario del río Thames, trasladó los negocios de la familia a la desembocadura del río Medina, en la isla de Wight. Pese a que esto parecía carecer de importancia en el mundo de los asuntos marítimos de ese entonces, el negocio que él estableció, inicialmente en West Cowes, lo llevó a ser reconocido, durante los próximos 150 años, como líder mundial en el innovador diseño y construcción de alta calidad, desde embarcaciones pequeñas hasta buques navales y mercantes medianos.

La construcción naval no era un negocio nuevo para el río Medina, ya que, en 1698, los buques de guerra mayores, tales como el HMS Jersey, una clase futura de acorazado, habían sido entregados desde el Astillero Nye al Oriente de Cowes; tal vez la acción de Thomas White de trasladar su comercio a Cowes fue para aprovechar la experimentada mano de obra disponible localmente. Después de sucesivos desarrollos, avances técnicos y retrocesos, bajo el dominio de los miembros sucesores de la familia White, en 1884 se formalizó toda la operación bajo el nombre de J. Samuel White (1838-1915), cuando la compañía se aventuró en el período más célebre de su existencia.

En 1912, la compañía White obtuvo, por parte de la Armada de Chile, una orden para construir seis destructores "de primera calidad", o líderes de flotillas; a excepción del HMS Swift, construido en 1907, éstos serían los destructores más grandes del mundo. Desde el punto de vista de la compañía, esta orden representó la oportunidad perfecta para demostrar nuevamente su capacidad total en cuanto al diseño y construcción de buques de guerra de este tipo, una característica que se había visto afectada por la imposición del régimen de diseño estándar del almirantazgo británico, en lo que

respecta a los buques para la Armada Real.

Los buques guía de la flotilla chilena se destacaban en todo aspecto debido a que, sin arriesgar la alta velocidad y otras características de los destructores de primera clase, también cumplían funciones de cruceros al patrullar la extensa línea costera chilena. Con dimensiones de 320 ft (97m) por 32 ft 12" (9,85m) y un desplazamiento de plena carga de 1850 toneladas, sus 27.000 shp turbinas a vapor rendían una velocidad máxima de 31 nudos. Su armamento principal estaba constituido por seis cañones de 4 pulgadas, dos (o cuatro) ametralladoras múltiples y tres (o seis) tubos lanzatorpedos de 18 pulgadas (sujeto a la fuente de información).

El comienzo de la Primera Guerra Mundial interrumpió el programa de entrega pactado y, de hecho, sólo se entregaron a la Armada de Chile los dos buques iniciales: el Almirante Lynch (anteriormente Tomé) y el Almirante Condell; los cuatro restantes fueron requisados por la Armada Real para participar en la guerra. Los seis buques de guerra que aparecen en los registros del astillero son los siguientes:

))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))

<b>Número</b>	<b>e = entregado</b>
<b>Astillero</b>	<b>l = lanzado</b>
<b>Nombre</b>	

))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))

1362	<u>Almirante Lynch</u> (ex <u>Tomé</u> )	Enero 1914 (e)
1363	<u>Almirante Condell</u>	Junio (?) 1914 ( )
1386	<u>Faulknor</u> (ex <u>Almirante Simpson</u> )	26/Feb/1914 (l)
1387	<u>Broke</u> (ex <u>Almirante Goñi</u> )	25/May/1914 (l)
1388	<u>Botha</u> (ex <u>Almirante Williams R.</u> )	02/Dic/1914 (l)
1389	<u>Tipperary</u> (ex <u>Almirante Riveros</u> )	05/Mar/1915 (l)

))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))))

Es en este aspecto que surge una interesante interrogante técnica. En el Jane's Fighting Ships de 1930 aparecen los dos buques entregados originalmente a la Armada de Chile en 1914 y, posteriormente, en 1920, tres buques como sub-classes separadas. Las

dimensiones del número de astillero 1362 y 1363 son 320 ft (97m) por 32,5 ft. (9.85 m), pero la eslora comparable de los cuatro buques posteriores (Nº de astillero 1386 -9 inclusive- uno fue dado de baja durante la guerra) es de 331.5 ft (110.5m) un aumento de 11.5 ft (3.5m).

Como los dos primeros buques (número de astillero 1386/7) requisados al servicio de la Armada Real habían sido lanzados antes de la guerra (4 de agosto 1914) y el segundo par indudablemente se había anulado, a juzgar por sus fechas de lanzamiento, anterior a esa fecha, se puede concluir que el aumento de eslora se debió ya sea porque la Armada de Chile lo solicitó o porque los constructores navales lo recomendaron. Ambos números de astilleros 1386 y 1387 habían sido lanzados previo a las pruebas marítimas de los números de astilleros 1362 y 1363, por lo que la alteración no podría ser resultado de alguna falla operativa que se volvió aparente durante las pruebas: efectivamente, los informes de la prueba de los astilleros número 1362 y 1363 indican que eran más rápidos que sus sucesores en aproximadamente medio o un nudo y medio, respectivamente. Además, el rompimiento en la continuidad de la numeración de astilleros indicaría un cambio mayor en el diseño, pero lo que lo originó no se conoce en la actualidad. Posiblemente, los archivos técnicos de la Armada de Chile pueden dar las respuestas.

De los cuatro buques traspasados a la Armada Real, la bitácora del HMS Botha (ex Almirante Williams R.) no registró algún acontecimiento importante durante la guerra, hasta el 21 de marzo de 1918 cuando participó en una exitosa acción en contra de los buques de guerra alemanes, frente a las costas de Dunquerque. Embistió y hundió a una lancha torpedera, A7, y hundió a otra similar, A9, con fuego de artillería. Un tercer buque enemigo fue hundido por un torpedo, pese a que el mismo Botha estaba soportando las averías de un torpedo lanzado por otro buque aliado. Sin embargo, sus tres buques gemelos, el HMS Faulkner (ex Almirante Simpson), el HMS Tipperary (ex Almirante Riveros) y el HMS Broke (ex Almirante Goñi), estaban comprometidos en la batalla de Jutlandia, posiblemente la

batalla más grande en las crónicas de la historia naval.

Escaso registro hay del desempeño del HMS Faulkner, salvo que fue el líder de la XII Flotilla de destructores, conformada por 15 buques bajo el mando del Capitán de Navío A.J.B. Stirling; no obstante, la parte desempeñada por sus buques gemelos está documentada en mayor detalle.

Durante la noche del 31 de mayo de 1916, una calma pasajera que se había depositado sobre las dos flotas opositoras, cerca de las 22.15, se rompió cuando la IV Flotilla de destructores, unidad de la flota británica localizada más al poniente, tomó contacto con unidades de la principal línea de combate alemana. Siguiendo al HMS Tipperary (CN. C.J. Wintour), se encontraba en línea única con destino al Sur el HMS Broke (CF. W. L. Allen) y otros 10 destructores. La posición de los buques alemanes era desconocida, como también lo era la de los otros buques británicos, pese a que Wintour sospechaba que el HMS Castor, crucero ligero que guiaba la XI Flotilla, estaba en alguna parte a estribor. A las 23.15 hrs. comenzó a divisar las oscuras siluetas de los buques en esa dirección y se sintió obligado a pedir "el santo y seña". Como respuesta se produjo un deslumbramiento enceguedor de proyectores de luces y una tormenta de fuego de artillería, por lo que en breve momento el destructor fue reducido a un tremendo buque naufrago, con su puente arrancado y con casi siete hombres de baja.

El buque al que el HMS Tipperary había pedido "el santo y seña" era el acorazado SMS Westphalen, guía de la línea de combate del Almirante Sheer. Los primeros cinco buques detrás del Tipperary lanzaron sus torpedos antes de volver al puerto: los buques alemanes, a su vez, cambiaron su rumbo repentinamente para evadir los torpedos y, en la confusión, el HMS Spitfire, de la IV Flotilla, impactó contra el acorazado SMS Nassau.

Los buques restantes de la IV Flotilla se formaron atrás del HMS Broke y fueron guiados por el Capitán de Fragata Allen en curso convergente para reiniciar el ataque. Avistando en la oscuridad lo que parecía ser el crucero SMS Rostock, y perplejo por los

acontecimientos del reciente enfrentamiento, el Comandante Allen no atacaría sin antes pedir el "santo y seña".

Así, la ventaja vital del primer impacto se pierde, pues el Broke se inundó inmediatamente a medida que los proyectores del Rostock y Westohalen encguecían con su luz intensa y las granadas de alcance directo irrumpían en él, destruyendo su puente y todo lo estacionado allí. Con su timón atascado dificultando la maniobra de viraje, el HMS Broke se apresuró por salir de la primera línea, provocando que su proa golpeará a estribor del HMS Sparrowhawk, a medida que giraba hacia el puerto para lanzar los torpedos. Como los dos buques permanecían unidos, el HMS Contest, el próximo en línea e incapacitado para navegar, perforó 10m de la popa del HMS Sparrowhawk. El HMS Broke y el HMS Contest estaban eventualmente en condiciones de separarse y retirarse de la acción a duras penas: al día siguiente, el HMS Sparrowhawk fue echado a pique por los sobrevivientes de su embarcación.

Durante la primavera de 1917, la Armada alemana introdujo las tácticas que demostraron ser demasiado costosas para los buques costeros británicos. Dichas tácticas involucraban aclarar los ataques inesperados lanzados desde el puerto continental de Zeebrugge por los escuadrones de destructores, ya sea en contra de las embarcaciones, o en caso que éstas no fueran interceptadas, de las ciudades costeras de Kent. La Armada Real encontró grandes dificultades al enfrentar estos ataques, ya que el enemigo apareció en cosa de minutos antes de volver a las aguas nacionales. Sin embargo, en la tarde del 20 de abril, el HMS Broke, reparado y restaurado después de la campaña Jutlandia, junto con el HMS Swift, libraron una batalla que resultó en el control Aliado del estrecho Dover sin oposición.

Esa tarde, la III Flotilla alemana, que recientemente había arribado a Zeebrugge, fue despachada en dos grupos para dirigir ataques sorpresivos contra el transporte comercial que se desarrollaba en la mitad del Canal. Desconocedor de este movimiento planificado, las disposiciones de los buques de la Armada Real eran normales, con cuatro destructores que patrullaban la línea de defensa

definida. Sin embargo, los destructores guías, HMS Broke y HMS Swift, también fueron despachados para cubrir el área al sudoeste de las playas de Goodwin, y fueron precisamente estos buques los que establecieron contacto con la mitad de la V Flotilla de Korvettenkapitan Gautier, la cual estaba buscando buques británicos tras un rápido, pero impreciso bombardeo del puerto de Dover. En el incontrolado enfrentamiento que resultó, el Comandante Peak del HMS Swift no tuvo éxito al intentar embestir un destructor alemán, pese haber sido dañado por la fuerza alemana más poderosa. El Comandante Evans del HMS Broke tuvo mejor suerte y pudo embestir al destructor G42, en que su tripulación tuvo que repeler abordadores con machetes en una contienda más recordativa de Trafalgar, y luego combatir para despejar su ruta nuevamente. Incapacitado para perseguir a los otros destructores alemanes en forma efectiva por problemas en la caldera, el Comandante Evans regresó a la escena del combate inicial, encontró al destructor G42 que se estaba hundiendo y procedió a encerrar al próximo y casi estacionario G85, momento en que sus propias calderas ya no funcionaban. A las 0.15 del día siguiente, arribaron los refuerzos británicos de todas partes y el HMS Broke fue remolcado. Pese a que 40 efectivos de su tripulación estaban muertos o heridos, con otras cinco bajas producidas en el HMS Swift, la opinión pública británica se refirió al hundimiento de los dos destructores alemanes con gran encanto y "el Comandante Evans del HMS Broke" se convirtió en un héroe de la noche a la mañana. Este resumen de la batalla fue extraído de la Historia de la Primera Guerra Mundial, de Purnell.

Los archivos de J.S. White describen la batalla en una forma épica más detallada. "Tras el ataque del G42, el G82 fue torpedeado y hundido. Un tercer destructor alemán no identificado fue atacado en el medio y mientras estos dos buques combatían directamente, se dio la orden a bordo del HMS Broke de lanzar los machetes, resultando un violento combate cuerpo a cuerpo. Posteriormente, con su adversario hundido, el HMS Broke se las arregló para lanzar dos torpedos, hundiendo a otro destructor alemán (nuevamente no identificado), pese a que esta vez el HMS Broke resultó severamente

averiado por el fuego de artillería. El desempeño del HMS Broke es del todo más notable cuando se comparan los armamentos de los combatientes opositores. El HMS Broke y el Swift montaron un cañón de 6 pulgadas y cuatro cañones de 8 pulgadas. Los destructores alemanes montaron un total de dieciocho piezas de 4 pulgadas, mientras que sus tubos lanzatorpedos combinados superaron en alrededor de 30 a aquellos disponibles para los dos buques de guerra británicos".

Tras el cese de hostilidades en 1918, la Armada Real reparó y reequipó los tres buques sobrevivientes (las piezas de 4,7 pulgadas reemplazaron aquellas de 4 pulgadas delanteras) y, posteriormente, readquiridos por Chile en abril de 1920. Sólo el Almirante Williams regresó a su nombre original, como a continuación se indica:

Almirante Williams ex HMS Botha ex Almirante Williams R.

Almirante Uribe ex HMS Broke ex Almirante Goñi.

Almirante Riveros ex HMS Faulknor ex Almirante Simpson.

Los cinco buques restantes de esta clase permanecieron en servicio durante las décadas de los 20 y 30, y fue durante esta última década que el Almirante Lynch y Almirante Condell volvieron a los astilleros White para ser sometidos a los programas de modernización y rearmamento. Aproximadamente en 1943, los Almirante Williams, Uribe y Riveros fueron finalmente dados de baja, pero los dos buques entregados antes del estallido de la Primera Guerra Mundial, permanecieron en servicio, beneficiándose de las modernizaciones más recientes, pero fueron dados de baja antes de 1946.

Es interesante conocer el método por medio del cual el Gobierno británico canceló parte de los cuatro buques que requisó en 1914, año en que el Ministerio de Marina ordenó seis submarinos de 435 toneladas de desplazamiento, según diseño de Electric Boat, de los astilleros estadounidenses Fore River Co. Construidos entre 1915-17, era la intención del Ministerio de Marina hacerse cargo de los seis buques (H13 y H16-20) y equiparlos con tubos lanzatorpedos, en el

astillero Vickers, ubicado en Montreal, siempre que éstos fueran legalmente entregados a un país neutral.

El gobierno estadounidense, sin embargo, decidió que los submarinos no podían abandonar ninguno de sus puertos, siempre y cuando EE.UU. permaneciera como país neutral, quedando los buques internados en Boston. Estos fueron liberados en la declaración de guerra que hizo EE.UU. a Alemania en 1917. Con la aprobación de las autoridades estadounidenses, el Gobierno británico traspasó posteriormente los seis buques a Chile en parte de pago por los cuatro destructores que se estaban construyendo en los astilleros de J.S. White en 1914.

Incorporados al servicio de la Armada de Chile, los submarinos fueron renombrados como Guacolda, Tegualda, Rucumilla, Guale, Quidora y Fresia (H1 a 6 respectivamente) al igual que las heroínas araucanas, esposas de los caciques que combatieron contra los invasores españoles. Estos permanecieron en servicio hasta fines de la década de los 50.

El astillero J. Samuel White continuó dedicado al diseño y construcción de buques mercantes especializados y buques de guerra, durante los veinte años posteriores a la Segunda Guerra Mundial; no obstante, la construcción de la fragata leander Arethusa se finalizó en julio de 1965, en Cowes. El cierre final fue postergado por una disposición de licencia con United Technologies, compañía subsidiaria de Carrier Corporation de EE.UU., bajo la cual dicha compañía continuaba fabricando turbinas a gas y vapor y compresores, en gran parte para la industria petrolera terrestre. Esta disposición se mantuvo hasta 1972. La dirección de toda la compañía, como continuidad de ella, fue asumida por Carrier Corporation en 1974. En abril de 1977 el nombre de White, el cual había estado relacionado con la construcción naval en Cowes por más de 200 años, finalmente desapareció cuando la compañía fue renombrada Elliot Turbomachinery; no obstante, esta acción no pudo hacer frente a la profunda recesión mundial y, finalmente, el lugar fue clausurado en 1981.

Gran parte del lugar original permaneció abandonado por dos



años; sin embargo, en 1984, una parte mayor, incluyendo equipos completos de los atracaderos, fue adquirida por Fairey Marine Ltd., la cual, recién, había combinado sus operaciones con Cheverton Workboats Ltd., cuyo propio astillero más pequeño se encontraba adyacente a los terrenos de White. A comienzos de 1988, Fairey Marine Ltda. firmó contrato con ASMAR para proveer los paquetes de diseños y material para la construcción en Talcahuano de dos lanchas patrulleras y de pilotaje, de la clase Protector de 33 m., las cuales posteriormente entraron en servicio con la DGTM y MM como LEP's Hallef y Alacalufe. Este contrato reabrió la asociación entre el astillero White (aún cuando bajo diferentes propietarios) y la Armada de Chile después de más de cincuenta años. Sin embargo, para un miembro del personal de ASMAR, este acontecimiento fue incluso más conmovedor: el Sr. R.W. Lee,

designado por ASMAR como oficial del proyecto para la fase de construcción de las dos LEP's, es hijo del que fuera gerente general del Astillero J. Samuel White durante la década de los '30.

Desde la finalización de las dos LEP's, la asociación entre FBM Marine Ltda. (conocido actualmente como Fairey Marine) y ASMAR, ha permanecido activa y el trabajo de preparación inicial está en marcha para extender el programa de construcción e incluir otras tres lanchas de la clase Protector.

-----

#### BIBLIOGRAFIA

- L. Williams , David: "White's of Cowes".
  - Silver Link Publishing Jane's Fighting Ships 1930.
  - Sampeon Low Marston y Cia. Ltda.
  - Purnell: "Historia de la Primera Guerra Mundial".
-

\* Traducción del original "The Shipyard of J. Samuel White and Company Limited and the Chilean Navy, del autor Ian Campbell, octubre de 1993.

-----