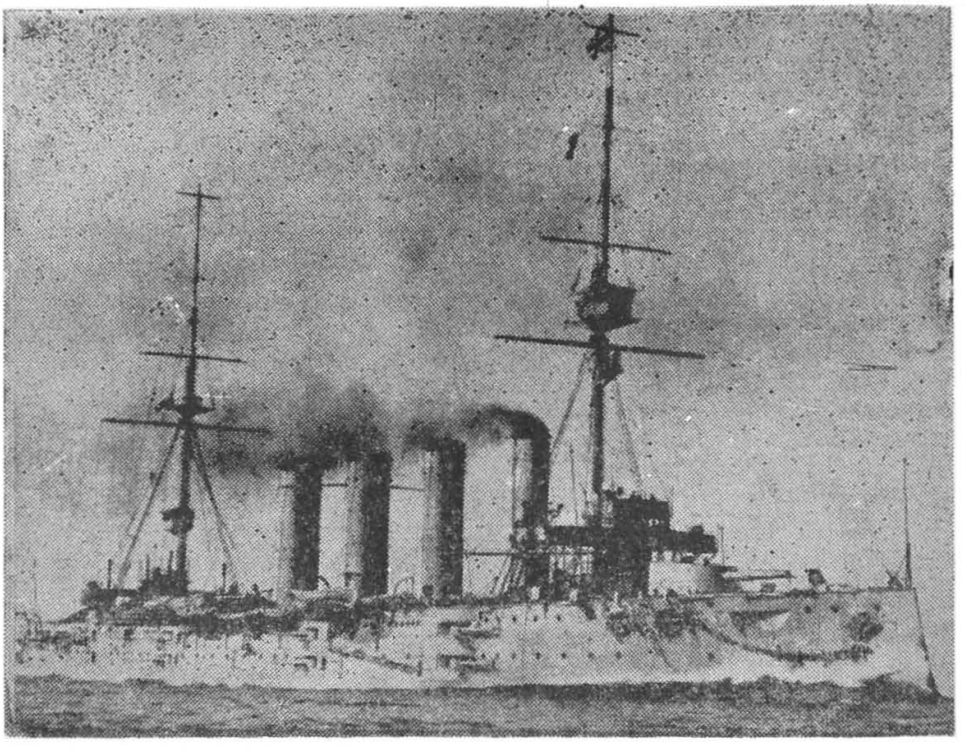

El H.M.S. "Good Hope", enarbolando la insignia del Contraalmirante Sir Christopher Cradock, abrió el camino hacia una intrépida pero desigual contienda con buques enemigos.

Cuatro en Coronel

Por
J.L. WILSON

En una corta y furiosa batalla en el Pacífico sur, cuatro guardiamarinas canadienses iniciaron una tradición de combate en la Real Armada de Canadá.

Lo que el cirujano temía, iba a suceder al ocaso del domingo 1º de noviembre de 1914.

Cuatro buques británicos y cinco alemanes estaban acercándose entre sí en medio de la niebla y el mal tiempo a 41 millas de Coronel, en la costa occidental de Chile.

La esperanza de que este encuentro no se produjera había sido expresada en una carta escrita por el cirujano del HMS "Good Hope", buque insignia de la Escuadra británica: "Creemos que el Almirantazgo se ha olvidado de su escuadrón de rutas marítimas a 10.000 millas de la ciudad de Londres. Cinco cruceros alemanes contra nosotros. ¿Qué es lo que nos espera? Rueguen a sus penates que podamos impedir que se concentren".

Prestando servicios en el mismo buque del cirujano que había sugerido oraciones a los míticos dioses romanos del hogar se encontraban cuatro guardiamarinas canadienses.

Los cuatro habían formado parte del primer curso que asistiera a la Real Academia Naval de Canadá que se había abierto en Halifax en 1910. Entraron a la Academia el 19 de enero de 1911 y dos años más tarde todo su curso había pasado un año en la mar entrenándose en el HMS "Berwick" del Cuarto Escuadrón de Cruceros de la Armada Real. En enero de 1914 regresaron a la Real Academia Naval de Canadá y el 17 de agosto de ese año estos cuatro jóvenes fueron destinados al HMS "Good Hope" cuando el crucero recaló en Halifax para hacer carbón.

Ahora, los guardiamarinas Palmer, Hatheway, Cann y Silver integraban los 9 de cada 10 oficiales y hombres de las escuadras alemana y británica que resultaron muertos.

Los cuatro canadienses y una cantidad de británicos morirían en la Batalla de Coronel, siendo estos jóvenes las primeras bajas de guerra de la Real Armada de Canadá. Los marinos alemanes perecerían en las heladas aguas del Atlántico Sur 37 días más tarde.

Los buques que iban a entrar a la Historia eran el "Good Hope", que llevaba la insignia del Contraalmirante Sir Christopher G.F.M. Cradock, un apuesto soltero de puntuda barba, de 52 años y que había luchado con gran valor en Sudán en 1881 y en China, en 1900. Tenía gran reputación como marino valiente y experto, pero impetuoso. Se decía de él que era por constitución incapaz de rehusar o postergar cualquier acción si había la menor probabilidad de éxito. Acompañando al Almirante Cradock

iban el crucero "Monmouth"; el crucero liviano "Glasgow" y el crucero mercante armado "Otranto". Estos buques, con excepción del "Glasgow", eran decididamente inferiores a los buques alemanes con los cuales pronto tendrían que combatir.

El "Monmouth" había salido recién de la reserva y estaba tripulado por un núcleo de oficiales y hombres de la Armada Real complementados por reservistas. Tenía 14 cañones de 6 pulgadas, dos pares de los cuales estaban en torres y el resto en casamatas sobre las cubiertas superior y principal. El "Good Hope" aunque más grande, se encontraba en un estado similar de dotación. Tenía dos cañones de 9,2 pulgadas uno a proa y otro a popa, y 16 cañones de 6 pulgadas en el centro del buque. El "Glasgow" llevaba dos cañones de 6 pulgadas y 10 de cuatro pulgadas. El "Otranto" tenía cuatro cañones de 4,7 pulgadas, pero no había sido diseñado para combatir a un buque de guerra.

Oponiéndose al Almirante Cradock estaba el Vicealmirante Conde Maximiliano von Spee, con su insignia en el crucero "Scharnhorst".

El Conde von Spee, de 53 años, rudo y agresivo, era uno de los principales estrategas navales alemanes. A él se le atribuía gran parte de los planes mediante los cuales los dispersos buques de guerra alemanes debían reunirse en caso de guerra. Cuando Japón inició la guerra contra Alemania, el Almirante von Spee estaba al mando de la Escuadra alemana en China. Comprendiendo que no podía permanecer en forma segura en aguas orientales despachó al crucero "Emden" en su épico crucero corsario por el Océano Indico y poco después zarpó hacia América del Sur en el "Scharnhorst" acompañado por el crucero "Gneisenau" y el crucero liviano "Nurnberg". En Isla de Pascua se le juntaron el "Leipzig" y el "Dresden", completando la Escuadra que condujo a Coronel.

Los buques del Almirante von Spee en todo sentido eran superiores a los del Almirante Cradock. Habían estado en servicio activo cerca de dos años y estaban tripulados por gente con largos años de servicio; eran lo mejor de la Flota alemana, reconocida por su artillería. El "Scharnhorst" y el "Gneisenau" llevaban cada uno ocho cañones de 8,2 pulgadas y seis de 5,9 pulgadas. Los cruceros livianos "Leipzig", "Dresden" y "Nurnberg" estaban armados cada uno con 10 cañones de 4,1 pulgadas.

Las escuadras rivales aparentemente se avistaron una a otra cerca de las 4,30 P.M., y la identificación se realizó como 15 minutos después. Los Almirantes estaban en conocimiento de sus respectivas presencias en aguas sudamericanas. Incluso así, este encuentro los sorprendió. Cada uno creía que estaba buscando un solo crucero cuando las escuadras barrían las aguas del sur de Chile.

El Almirante von Spee, al tener noticias que el HMS "Glasgow" estaba en Coronel, salió a buscarlo. Pero el "Glasgow" estaba en camino a reunirse con el resto de la Escuadra del Almirante Cradock, que venía hacia el norte en busca del "Leipzig", cuya radio había sido oída repetidas veces por el "Glasgow".

Ahora, a las 5,20 P.M., la Escuadra británica estaba rumbo al este; el "Good Hope" a la cabeza, seguido por el "Monmouth", "Glasgow" y "Otranto". Cinco minutos después se dirigieron hacia el sur y tomaron un rumbo convergente con el de los buques alemanes, que se encontraban como a 11 millas de distancia y navegando hacia el suroeste.

El Almirante Cradock, decidido a combatir, estaba tratando de acortar distancia y tomar ventaja del sol mientra éste aún estaba lo suficientemente alto como para encandilar al enemigo.

Pero el Almirante von Spee se alejó y esperó que el sol hubiera bajado a nivel del horizonte destacando claramente las siluetas de los buques británicos contra la claridad. Ahora era difícil ver la Escuadra alemana en medio de la obscuridad que se extendía hacia el este. Además, la mar gruesa rompía sobre los buques británicos, haciendo prácticamente imposible que los dos cruceros blindados, casi obsoletos, usaran sus cañones de las casamatas inferiores.

A las 6,30 P.M. el "Scharnhorst" rompió el fuego a una distancia de 11.000 yardas. Su tercera salva hizo blanco entre la torre de mando y la torre de proa del "Good Hope" provocando un incendio.

Entonces se unió el "Gneisenau" bombardeando al "Monmouth". El "Leipzig"

siguió al "Glasgow", mientras el "Dresden" le disparaba al "Otranto". El "Nurnberg" todavía no había entrado en combate, rezagado al final de la línea alemana.

A las 6,53 P.M. la distancia se había reducido a 6.600 yardas y todavía el "Good Hope" avanzaba; cañoneado, en llamas, sacudiéndose bajo los violentos impactos del acero que estallaba, buscando a tientas a su antagonista. El "Monmouth" también trató de tomar parte en el combate, pero estaba recibiendo un fuerte castigo. Su torre de proa estaba incendiada y en ese momento hizo explosión, lanzando la caseta del cañón sobre la borda.

El "Otranto", incapaz de contribuir en algo a la batalla, trató de mantener su distancia.

El pequeño "Glasgow" estaba en el medio del combate.

Los impactos sobre los buques británicos producían resplandores color escarlata brillante y negro intenso sobre el fondo de obscuridad, por todos lados se oía el fuerte zumbido de las granadas en vuelo y el agudo e intenso silbido de los tiros errados que caían en el tormentoso mar, levantando inmensas columnas de agua y espuma.

El "Good Hope", disparando desesperadamente, había logrado acercarse a 5.000 yardas de la línea alemana. Su velocidad disminuía rápidamente. Entonces, como a las 7,20 P.M., después de sufrir unos 35 impactos directos del "Scharnhorst", voló en pedazos a causa de la explosión de una santabárbara en la mitad del buque. Al Almirante von Spee le pareció "como un espléndido despliegue de fuegos de artificio contra el cielo obscuro".

La lengua de fuego decreció, se extinguió y el "Good Hope" desapareció con todos los que se encontraban a bordo

El "Monmouth" dejó de disparar entonces, trató de controlar sus incendios y escapó en medio de la obscuridad. Estaba escorándose peligrosamente, hundido hasta las amuras. El "Glasgow" trató de apoyarlo por un tiempo y luego se fue; lo único que habría conseguido habría sido sacrificarse a sí mismo. El "Otranto" ya había escapado.

Poco antes de las 9 P.M. el "Nurnberg", que había estado tratando de alcanzar el resto de la Escuadra alemana, ubicó el fulgor del incendiado y desvalido "Monmouth". Su casco ardía pero su bandera todavía flameaba.

El "Nurnberg" se acercó y atacó al "Monmouth" con torpedos, erró su blanco y se acercó a una distancia de unas 800 yardas. Luego atacó al viejo crucero con granadas hasta que, un poco después de las 9 P.M., el "Monmouth" destrozado y en llamas zozobró. Nadie de su tripulación sobrevivió.

Mil seiscientos oficiales y hombres, incluyendo los 4 guardamarinas canadienses, habían muerto en la corta batalla. La cuenta en contra de los alemanes fue: seis impactos, dos heridos.

El Almirante von Spee había ganado, pero no se envaneció con el triunfo. Ni tampoco se hacía ilusiones en cuanto a lo que le esperaba. En Valparaíso le ofrecieron un bouquet de rosas en celebración de su victoria. "Servirán para mi funeral", dijo él.

Mientras tanto, se iniciaba la controversia sobre la decisión de combatir, del Almirante Cradock.

Pero de la evidencia se estableció que combatir era exactamente lo que él creía que se le había ordenado hacer. En tal creencia, repetidas veces había pedido refuerzos, específicamente, el envío del poderoso crucero moderno "Defense". Pero se lo negaron, enviándole, en cambio, el "Canopus" un viejo acorazado listo para el desguace, que había estado a cargo de una partida de conservación y mantenimiento en Devonport por cerca de dos años. Tenía cuatro anticuados cañones de 12 pulgadas, doce de seis y veinte cañones más pequeños y estaba tripulado por una dotación que carecía de entrenamiento.

Se ha dicho que el Almirante Cradock habría estado a salvo si hubiera mantenido al "Canopus" junto a él. No lo hizo, pues este se encontraba a 300 millas en el momento de la batalla, desempeñándose como escolta de unos carboneros, después de reparar algunos desperfectos de la máquina en Port Stanley, en las Islas Falkland. Si hubiera estado en la batalla, indudablemente, habría sufrido la misma suerte del "Good Hope" y el "Monmouth". Tal como estaba des-

pués del desastre de Coronel, el "Canopus" fue varado en el fango en Puerto Stanley para servir de fuerte.

Había mucha amargura.

Uno de los sobrevivientes, un oficial del HMS "Glasgow", escribió lo siguiente sobre el Almirante Cradock en una carta privada, nueve días después de la batalla: "Le negaron el "Defense" y lo más suave que le dijeron fue que estaba escondiéndose en Stanley. ¿Qué otra cosa podía hacer sino combatir y hundirse? Era un hombre muy valiente y prácticamente estaban diciéndole que era un cobarde. Si no hubiéramos atacado esa noche, puede que nunca hubiéramos vuelto a verlos, y entonces el Almirantazgo lo habría culpado por no combatir".

Ahora los penates abandonaron al Conde von Spee.

Repentinamente apareció con sus buques frente a Stanley, a las 8 A.M. en la mañana del 8 de diciembre. Iba en camino a Alemania, pero seguramente estaba determinado a hacer el mayor daño posible antes de irse de Sudamérica. Entre otras cosas destruir esa base carbonera británica.

Lo que él no sabía era que una Escuadra británica había llegado la noche anterior. Demasiado tarde ya, el Almirante von Spee se alejó. En la larga batalla que siguió, el "Scharnhorst" se hundió con el Almirante von Spee a bordo, salvándose 187 hombres del "Gneisenau", 18 del "Leipzig" y 7 del "Nurnberg". También se hundieron dos de sus buques de abastecimiento, el "Baden" y el "Santa Isabel". El buque de abastecimiento "Seydlitz" y el crucero "Dresden" escaparon. El primero fue internado posteriormente en Argentina y el "Dresden" fue perseguido y destruido por el "Glasgow" en la Isla Juan Fernández en marzo de 1915.

El oficial que vengó al Almirante Cradock y sus tripulaciones fue el Vicealmirante Sir Frederick Doveton Sturdee; con los cruceros de batalla "Invencible" e "Inflexible", los cruceros blindados "Carnavon", "Cornwall" y "Kent"; los cruceros livianos "Glasgow" y "Bristol" y el crucero mercante armado "Macedonia". Sus buques sufrieron pocos daños y sus bajas fueron seis muertos y 19 heridos.

Más de 2.200 oficiales y hombres perecieron con el Almirante von Spee.

Dos años más tarde un monumento para el Almirante Cradock fue descubierto en York Minster.

El primer Conde de Balfour, Arthur J. Balfour, que entonces era el Primer Lord del Almirantazgo, habló en la ceremonia. En tributo al Almirante Cradock y sus oficiales y hombres dijo: "Estamos absolutamente ciertos al decir de ellos que tienen su puesto inmortal en el gran rol de los héroes navales".

Y es así como este rol incluye los nombres de los cuatro guardiamarinas de la Real Armada de Canadá.

De la revista "Sentinel", mayo de 1969.

☆