

Algo mas Sobre Submarinos

Por

Arturo YOUNG Ward
Contraalmirante (R.), Armada de Chile

El C.A. (R) Sr. Arturo Young W. desde su retiro junto al mar allá en la Caleta Lo Alfaro de la Península de Tumbes, conserva latente en su espíritu la fibra marinera y su admiración por el submarino. "Revista de Marina" se complace en publicar este histórico e impresionante relato producto de sus recuerdos.

La vida entera es un misterio, como es un misterio el destino de los seres, proyectados a veces en la penumbra opaca de días estériles, alumbrados otras por relámpagos de gloria y, en este caso, quedan de pronto expuestas a los ojos del mundo envueltos en túnicas de artistas, togas del saber o, simplemente, con la estrella de plata del valor en la frente.

Este último caso me trae a la memoria el relato —que no creo que Uds. lo conozcan— del capitán de corbeta Sakuma Tsutomu de la Marina imperial japonesa, que me impresionó hondamente, y escrito mientras esperaba la muerte.

Sucedió hace ya muchos años y para traérselo a Uds. —buscando aquí y allá entre mis libros viejos— encontré y les doy el extracto de un artículo del "Naval and Military Record", del 1º de junio de 1910.

Se trata de los mensajes de despedida del capitán Tsutomu, comandante de un submarino japonés que se hundió en la bahía de Hiroshima, que decían lo siguiente:

"A pesar de que no hay excusa posible por el hundimiento de un buque de su Majestad Imperial y conducir a la muerte a mis subordinados por mi inadvertencia, debo declarar que todos en el buque han cumplido bien con sus deberes y en todo han actuado con absoluta calma hasta su muerte. No obstante que nos vamos cumpliendo nuestro deber para con la Patria, el único pesar que sentimos es "inquietud" porque los hombres que quedan, puedan tomar en sentido erróneo este accidente y pueda llegar a ser un revés para el desarrollo futuro de los submarinos. Señores: Esperamos que pongan todo de su parte para investigar al máximo las causas de lo sucedido a

nuestro buque y asegurar así el futuro progreso del submarino. Si esto se hace, nos iremos sin remordimientos.

Mientras efectuábamos ejercicios en superficie con los motores a gasolina en marcha nos sumergimos demasiado y cuando tratamos de cerrar la válvula de descarga (sluice-valve) la cadena falló; tratamos entonces de cerrarla a mano, pero ya era tarde, y el departamento de popa se llenó de agua y el buque se fue a pique con un ángulo de más o menos 35°.

Las condiciones, después del hundimiento, indicaban que descansaba en el fondo con unos 13° de inclinación y las luces se apagaron ya que el tablero de control quedó bajo el agua. Gas ofensivo comenzó a sentirse y la respiración se hizo difícil.

El accidente sucedió como a las 10 A.M. del día 15 y a pesar de las emanaciones de gas tratamos de expulsar el agua con la bomba de mano.

Cuando el buque comenzó a hundirse expulsamos el agua del estanque principal. Debido al apagón de las luces no podemos ver los manómetros, pero sabemos que el estanque está seco. No podemos usar más que una parte de la corriente eléctrica. El electrolito de los acumuladores se está desbordando, pero no ha entrado agua salada y no se ha producido el gas cloro. Solamente contamos con la bomba a mano.

Lo anterior ha sido escrito con la luz de la torrecilla cuando eran las 11.45 horas. Estamos ahora empapados por el agua que ha entrado. Nuestras ropas están mojadas y sentimos frío.

Siempre he recomendado a mis subordinados que su comportamiento (en una emergencia) debe ser calmado y moderado, al mismo tiempo que valiente; en caso contrario no podemos esperar desarrollo y progreso. Por otra parte no se debe cultivar la moderación excesiva a fin de que el trabajo no se retarde. La gente puede estar tentada a ridiculizar esto después de este fracaso, pero tengo plena confianza que en mis recomendaciones no ha habido error.

El manómetro de profundidad de la torrecilla indicaba 52 y a pesar de los esfuerzos para expulsar el agua, la bomba dejó de funcionar después de las 12 horas.

Los oficiales y tripulación de los submarinos deben ser nombrados entre los más distinguidos de los distinguidos; de lo contrario habrá dificultades en casos como éste. Felizmente todos los miembros de esta dotación han cumplido bien con sus deberes y me siento satisfecho.

Con toda veneración vengo en rogar respetuosamente a Su Majestad que ninguna de las familias dejadas por mis subordinados sufran. Lo único que ahora siento es angustia por esto.

Ruego expresar mis respetos a los siguientes caballeros (el orden posiblemente no sea el adecuado): Ministro Saito; Vicealmirante Shinamura; Vicealmirante Fujii; Contralmirante Nawa; Contraalmirante Yamashita; Contraalmirante Narita (presión atmosférica está aumentando y siento como si mis tímpanos se están rompiendo); capitán de navío Oguri; comandante Ide; capitán de fragata Matsu-mura (Junichi); capitán de navío Matsu-mura (Riu); capitán de fragata Matsu-mura (Kiku) —mi hermano mayor—; capitán de navío Fumkoshi; Instructor Narita Kotaro; Instructor Ikuta Kokinji. 12.30 horas, la respiración extraordinariamente dificultosa. Quiero decir estoy respirando gasolina, estoy intoxicado con gasolina; capitán de navío Nakano. Son las 12.40 horas”.

(Aquí terminó el mensaje recuperado después).

Dejo a la meditación de Uds. obtener las conclusiones en cuanto a las cualidades personales y profesionales que adornaron al capitán Sakuma Tsutomu; en todo caso me impresionó por la lección que legara a los submarinistas de todo el mundo, por su sólido valor moral, su profunda responsabilidad y honestidad profesional frente a su buque y a su gente.

Finalmente la “inquietud” del comandante Sakuma Tsutomu para con el desarrollo del submarino a causa de su accidente, se ha visto superado al corregirse poco a poco los detalles de construcción y su capacidad ofensiva, y el futuro de esta arma se ha extendido hacia adelante como un desierto sin horizontes.

Pero, ya que hablamos de submarinos, permítaseme darles algunos detalles de los primeros albores de esta especialidad

en la mente de nuestra superioridad, detalles que, creo, la mayoría desconoce.

En julio de 1910, el Jefe de la Misión Naval de Chile en Londres Vicealmirante Don Luis A. Goñi le comunicó al teniente 1º torpedista Don Silverio Brañas —que a la sazón se encontraba efectuando un curso de perfeccionamiento de torpedos y maestranzas en Fiume (Austria)— que lo autorizaba para asistir a las pruebas y experiencias con un nuevo torpedo y a las del submarino que construía la firma Whitehead.

Esta es la primera intención que he encontrado en nuestra superioridad con respecto a la especialidad de submarinos.

Posteriormente, el 13 de diciembre de 1911, un alto empleado de Whitehead —que después fue Director de la firma— le expresaba en una comunicación privada al teniente Brañas —que en esa fecha cumplía requisitos hidrográficos en nuestros canales del Sur— que “sentía mucho que ellos no hubieran recibido la orden de construcción de siquiera un submarino después de tantos trámites que se habían hecho, pero que habían tenido conocimiento —de una fuente bien informada— que la presión diplomática del Gobierno de EE.UU. había sido tan fuerte que la orden de construcción había tenido que ser dada enteramente a la Electric Boat Company”.

“No creo —continuaba la carta— que Ud. estará completamente de acuerdo con la decisión que las autoridades en Chile tomaron, pero eso no se puede remediar. Gente como Ud. y yo, podemos solamente dar consejo según nuestro criterio formado con el mejor de los ánimos, pero la decisión en estas materias es exclusivamente de las autoridades superiores”.

La carta mencionada terminaba, entre otros asuntos, refiriéndose a las cualidades de sus submarinos prestando sus servicios en Holanda y Dinamarca.

Consecuencia de lo anterior fueron los dos submarinos que encontramos alistándose —pocos años después— en Portland, EE.UU., en los cuales se estaban entrenando nuestras primeras dotaciones.

La Armada de Chile aún no les aceptaba por tener, si mal no recuerdo, una

falla en la estiba que les hacía inseguros y poco maniobrables sumergidos.

A poco, 1914, vino la Primera Guerra Mundial y como andaba suelto, y digo “suelto” porque en aquellos años las comunicaciones se limitaban a las señales visuales o al cable submarino y la radiotelegrafía estaba en sus albores, lo que permitía la presencia incógnita de buques en la mar, como decía, andaba “suelto” en el Pacífico, el Almirante Graf Von Spee con los cruceros acorazados “Scharnhorst” y “Gneisenau”, los cruceros livianos “Dresden”, “Nürnberg” y “Leipzig” y el vapor armado “Prinz Eitel Friedrich”, de la Armada alemana. El Gobierno canadiense, en virtud de lo anterior, resolvió incrementar sus fuerzas del Pacífico (hay que tener presente que el Canal de Panamá aún no existía) comprando estos dos submarinos a la firma constructora —ya que aún pertenecían a ella— y una mañana abandonaron la rada sin que los chilenos se dieran cuenta, debido a que nadie vivía a bordo ni en las cercanías. Menos mal que no llegaron a ser nuestros.

Los 6 submarinos “H”, aquellos de los románticos nombres de indias araucanas —Guacolda, Tegualda, Rucumilla, Quidora, Fresia y Guale— sólo se materializaron 7 años después que nuestros oficiales destacados en Europa plantaron la primera semilla del arma submarina, semilla tan difícil de germinar en aquella época y tan mirada en menos hasta que los alemanes demostraron sus posibilidades en la Primera Guerra y las confirmaron en la Segunda Guerra Mundial, llegando casi a estrangular las Marinas Mercantes aliadas.

Pareciera que los hechos demostraran que, si bien es cierto en el plano de la estrategia naval el submarino no basta para obtener el control de las comunicaciones marítimas, no es menos cierto que su capacidad ofensiva y su ubicuidad lo hacen un arma poderosa en manos del país más débil.

Nuestra especialidad cumple recién 55 años de vida, con la sólida tradición transmitida de generación en generación del personal submarinista que Uds. bien la conocen y esperamos que, si llegara la ocasión de emplearse, sea llamada a cumplir su real papel en la guerra en el mar.