

# CARLOS CONDELL DE LA HAZA

Por

Rodrigo FUENZALIDA Bade

Capitán de Navío (R).

Armada de Chile

Nació en Valparaíso el 14 de agosto de 1843. Fueron sus padres don Federico Condell, natural de Inglaterra, y doña Manuela De la Haza. Sus primeros estudios los hizo en los Padres Franceses de Valparaíso, entre los años 1849 y 1854, pasando luego a continuarlos en el Colegio Inglés, también de ese puerto.

El 29 de julio de 1858 se incorporó como cadete de la Escuela Naval, cabiéndole en suerte formar parte del llamado "Curso de los Héroeos", pues todos ellos tuvieron destacada actuación en su carrera naval: Arturo Prat, Juan José Latorre, Jorge Montt, Francisco Javier Molinas, Luis A. Castillo, Carlos Moraga, Luis Uribe, etc.

Durante su período de cadete cursó sus estudios embarcado en la corbeta "Esmeralda". El 15 de julio de 1861, era nombrado guardiamarina sin examen y días después embarcado en el vapor "Maipú", al mando del capitán Juan Williams Rebolledo. Hizo en ese buque varios viajes, entre ellos uno a El Callao y otro a Huito, en Chiloé, para construir allí un dique seco. El 15 de septiembre de 1864 fue transbordado a la "Esmeralda", donde lo encontró la guerra contra España. Tocóle, en consecuencia, participar junto con Thomson y Prat en la captura de la goleta "Covadonga" en Papudo, el 26 de noviembre de 1865. Tres días después era ascendido a Teniente 2º. Luego fue transbordado a la "Covadonga", y tomó parte activa en el Combate de Abtao, el 7 de febrero de 1866

en unión de la Escuadra aliada chileno-peruana, contra las fragatas españolas "Blanca" y "Villa de Madrid".

El año 1868 hizo un viaje a El Callao, en convoy con la "Chacabuco" y la "O'Higgins", flotilla al mando del Vicealmirante don Manuel Blanco Encalada, para conducir a Chile los restos del Capitán General don Bernardo O'Higgins, que el país agradecido de sus servicios repatriaba, para que descansaran en el suelo que tanto amó.

El 9 de septiembre de 1869 era Teniente 1º de Marina y estuvo embarcado en la corbeta "Abtao" y en la "Chacabuco".

Entre 1870 y 1871 fue sucesivamente oficial del detall del vapor "Arauco", corbetas "Chacabuco", "Abtao" y vapor "Ancud".

Desde 1872 a 1876 estuvo retirado del servicio y el 20 de mayo de ese último año se embarcó como oficial del detall de la "Esmeralda", buque en el cual viajó a las islas de Pascua y Juan Fernández.

En enero de 1878, como capitán de corbeta graduado, zarpó a Magallanes para formar parte del Consejo de Guerra que sancionó a los implicados en el motín militar estallado en la colonia, y el 23 de agosto fue nombrado Ayudante de la Gobernación Marítima de Valparaíso.

El 5 de abril de 1879, día de la declaración de guerra al Perú y Bolivia, Carlos

Condell fue nombrado comandante del "Abtao", zarpando al norte a formar parte de la Escuadra bloqueadora de Iquique, comandada por el Contraalmirante Juan Williams Rebolledo.

El 16 de mayo entregó su buque a Manuel Thomson y él se hizo cargo de la goleta "Covadonga" llevada a Iquique por Arturo Prat. Este último tomó el buque que dejaba Thomson, la corbeta "Esmeralda", y quedaron ambas naves manteniendo el bloqueo, mientras la Escuadra partía a El Callao. Vinieron así los célebres y heroicos combates de Iquique y Punta Gruesa, donde Carlos Condell demostró su excepcional capacidad como comandante, su estoicismo ante el peligro y su resolución frente a los momentos de apremio. Aquel 21 de mayo de 1879, Condell reveló el fondo de su carácter festivo y alegre con aquel "All right" de respuesta a Prat al darle las últimas instrucciones. Su iniciativa de seguir pegado a las piedras de la costa causó la pérdida de la poderosa "Independencia" y por ende, la mitad del poder naval adversario.

Desde entonces Condell pasó a ser un héroe popular y dio posteriormente señaladas muestras de ser un hombre que se sentía feliz frente al enemigo, a quien las incidencias de la lucha lo divertían y la muerte jamás le causó desazón.

Repelió en Antofagasta, junto a las baterías de tierra, al monitor "Huáscar", que atacaba la plaza y luego, nombrado comandante de la "Magallanes", participó en la toma de Pisagua, en el bloqueo de Arica y más tarde, el 27 de febrero de 1880, se encontró en el combate contra las fortalezas de Arica y el "Manco Capac", donde perdió heroicamente la vida el impetuoso Thomson.

A Condell bien pudo haberle ocurrido otro tanto, pues, para tener mejor visión, mandaba la "Magallanes" desde uno de los botes y, sereno e impassible, impartía sus órdenes, descubierta la frente y erguida la cabeza. Sus oficiales no comprendían cómo siempre era respetado por las balas que silbaban en torno suyo. Una de éstas pasó entre él y uno de los pescantes que sostenían el bote, a muy poca distancia de su pecho y el bravo jefe permaneció impertérrito. Era co-

mo si desafiara a la muerte confiando ciegamente en su extraordinaria buena suerte.

A la muerte de Thomson, sucedió a éste en el mando del "Huáscar", buque en el cual se cubrió de gloria por su ardorosa conducta, que transmitía a sus tripulaciones, quienes lo seguían encantados en sus temerarios intentos.

Durante el bloqueo de El Callao el "Huáscar" fue el blanco preferido por la artillería de los fuertes peruanos, pues su presencia, como es natural, les causaba irritación y más aún, al saberlo comandado por Condell, el hombre que inició la ruina de su Marina, aunque siempre el buque salía airoso en cada encuentro.

Pero el 10 de mayo de 1880 se acercó a tierra a 3.000 metros, a una distancia en extremo vulnerable. El Almirante Riveros le ordenó por señales la aumentara, pero Condell hizo como que no veía la señal y se expuso en tal forma que sufrió algunos impactos, uno de ellos bajo la línea de flotación. Al cesar el fuego, Riveros le preguntó por señales: "¿Tiene novedad?", "Sí, me estoy yendo a pique", contestó.

Alarmado el Almirante envió a los buzos del "Blanco" a reconocer el monitor mientras llamaba a bordo a Condell. Este llegó alegre y festivo. Cuando Riveros le interrogó sobre el no cumplimiento de sus señales, contestó: "Cuando estoy frente al enemigo, poco me preocupo de los amigos". Esta respuesta le valió una seria amonestación de su jefe, pero más tarde, el mismo Riveros lo recomendaba por su arrojo y Condell era premiado con una barra de oro que agregar a sus justas condecoraciones.

La apreciación de Condell había sido exagerada y la avería del "Huáscar" pudo ser reparada en pocas horas, pues la inundación sólo había afectado un compartimiento.

Siguió el ínclito jefe desempeñando diversas misiones al norte y sur de El Callao, tomando parte en todos los combates de lanchas torpederas y fuertes de la plaza.

Los días 13 y 15 de enero de 1881 se encontró en las batallas de Chorrillos y Miraflores, apoyando con su buque el

asalto del Ejército a las posiciones enemigas y contribuyendo a la victoria final que dio por terminadas las caídas de Lima y El Callao.

En abril de ese año regresó a Valparaíso, desembarcándose para atender al restablecimiento de su salud. El 21 de mayo de 1881 ascendía a capitán de navío y en diciembre era enviado a Europa, para regresar al país en abril de 1884, siendo agregado al Ministerio de Marina. El 21 de junio de 1886 fue nombrado Mayor General del Departamento de Marina, hasta el 3 de noviembre, fecha en que embarcó como comandante del "Cochrane".

El 4 de abril de 1887 fue transbordado como comandante del "Blanco", donde volvió a perder la salud. El 8 de julio fue comisionado para fijar la línea anticlinal de la Cordillera de los Andes. El 17 de agosto fue ascendido a Contralmirante, grado en que lo alcanzó la muerte en Quilpué, el 24 de octubre de 1887, en medio de la consternación general. Sus restos fueron llevados, en una ceremonia que hizo época por su grandiosidad, a la cripta de los héroes en Valparaíso. Fue un activo colaborador de la "Revista de Marina" y del diario "La Unión" de Valparaíso. Era casado con doña Matilde Lemus y al morir dejó cuatro hijos.

El Gobierno del Presidente Balmaceda, por una ley del 22 de agosto de 1887 había ordenado construir en Francia el acorazado "Capitán Prat" y los cruceros "Errázuriz" y "Pinto", y en Inglaterra dos cazatorpederos. Uno de ellos, como homenaje al héroe fallecido ese año, fue bautizado "Almirante Condell". El otro, "Almirante Lynch".

Estos buques fueron construidos en los astilleros Laird Bros. de Birkenhead, en el estuario del Mersey. Sus características generales eran: desplazamiento total 790 toneladas; dos máquinas, que con

una potencia de 4.500 HP les imprimían una velocidad de 21 nudos. Estaban armados con tres cañones Hotchkiss de 76 mm., dos a proa, en sistema de escalón en línea de cruzía y uno a popa y cuatro cañones Hotchkiss de 3 libras. Tenían cinco tubos lanzatorpedos Carret, para torpedos automóviles Whitehead de 14 pulgadas; uno colocado a proa, sumergido, como parte del espolón de acero y cuatro en cubierta, montados dos a cada banda. Además, llevaban dos ametralladoras Gatling. El "Condell" llegaba a Chile en febrero de 1891 y le cupo activa participación en la revolución de ese año, contribuyendo a echar a pique al "Blanco" en Caldera, en unión del "Lynch".

Años más tarde, en 1914, cuando llegó el nuevo cazatorpedero "Almirante Condell", su homónimo cambió de nombre por "Talcahuano" y se desempeñó como tender de los submarinos tipo "H". Duró hasta 1919. El segundo "Condell" era un cazatorpedero, gemelo del segundo "Lynch", construido entre 1911 y 1913 en el astillero de White, en Cowes, Inglaterra. De casco de acero galvanizado, tenían 1.829 toneladas de desplazamiento, podían desarrollar 31,5 nudos con máquinas de 2.000 HP y montaban 6 cañones de 101 mm., dos ametralladoras de 7 mm. y 6 tubos lanzatorpedos de 18", los que años más tarde fueron reemplazados por 21".

Este buque quedó fuera de servicio en 1945 por un accidente en una caldera y fue enajenado a particulares diez años más tarde.

### Bibliografía:

Diccionario Histórico y Biográfico de Chile. Virgilio Figueroa. Tomo III, págs. 428-429.

Dirección General del Personal de la Armada.— Hoja de Servicios de Carlos Condell.