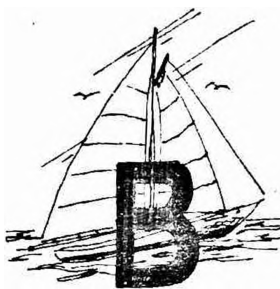


# LA CONSAGRACION DEL TORPEDO AUTOPROPULSADO

Por

Alfredo HERNANDEZ Camus  
Carabineros de Chile



**B**AJO LAS AGUAS de todos los mares del mundo yacen los restos de infinidad de buques hundidos durante el curso de las dos grandes Guerras Mundiales que representan la pérdida de millones de toneladas y miles de vidas humanas.

Un cilindro diabólico guiado por un cerebro mecánico infernal, surgido desde las sombras submarinas, penetraba en sus entrañas y los enviaba al abismo; mercantes o de guerra. En 1914, por ejemplo, el submarino alemán U-9 (unterseeboot), en una sola acción echó a pique a tres cruceros ingleses: el "Creazy", "La Hogue" y "Aboukir", frente al litoral continental. Desolador relato que no fue sino la repetición de la proeza consagratoria del torpedo autopropulsado y dirigido que por primera vez en la historia bélica del mar, condujo al hundimiento de un blindado de acero al norte de las dilatadas costas de Chile, a lo largo de este inmenso océano mal llamado Pacífico, durante una época de lucha fratricida que desfalleció al país. Tuvo como escenario el puerto de Caldera, entonces de gran actividad minera, cuna, en 1851, del primer ferrocarril á vapor en Sudamérica..

¿Quién fraguó, dónde y cuándo, este ingenio apocalíptico que en cinco minutos hizo volar un buque de línea de la flota insurrecta por la intrépida actuación del destructor "Lynch", leal al Presidente Balmaceda?

Fue el fruto del tenaz y continuado esfuerzo investigador del capitán austro-húngaro Giovanni Lupis, a quien otro compatriota y colega, ya en trance de muerte, entregó los primeros planos esquemáticos de lo que sería un arma mortífera a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Para cuyo término, Lupis hubo de recurrir a la maestría de la Armada ubicada en el puerto de Fiume, gran base naval en la península triangular de Istria, cuya gerencia estaba a cargo, en la parte técnica, del ingeniero inglés Robert Whitehead (1823-1905).

En aquel tiempo (1862), ese interesante mosaico de naciones, el imperio Austro-Húngaro, era potencia naval y contaba con grandes puertos en el Adriático, como Trieste, Pola, Spalato, etc.

Pero antes de continuar en esta breve introducción al torpedo en sus comienzos, es necesario un brevísimos examen retrospectivo sobre los acontecimientos que en 1391 enlutaron nuestra vida institucional.

Chile en aquellos días gozaba de la pros-

peridad derivada mayormente de la riqueza del nitrato de sodio o salitre. Prosperaba en paz, su moneda era sólida y disfrutaba del respeto de todo el mundo. El 7 de enero de ese mismo año la nación se vio ensombrecida por la sublevación del Congreso en contra del Presidente Balmaceda, uno de los estadistas más visionarios y destacados del Nuevo Mundo (1838-1891).

Por otra parte, el salitre chileno constituía el 88% de la producción universal, que posteriormente, a raíz de la Primera Guerra Mundial tuvo un gran descenso, por el bloqueo aliado, que afectó seriamente a grandes capitales extranjeros. Los alemanes, necesitando imperiosamente para su industria bélica, se ingeniaron para extraer el nitrógeno del aire.

#### **El golpe de muerte, abril 23 de 1891**

Como ya lo mencionamos, tal acontecimiento tuvo como teatro de estreno el puerto marítimo de Caldera, situado a 356 millas marítimas al norte de Valparaíso, y un día antes, o sea el 22, había caído en manos insurrectas. En Valparaíso, entretanto, entre otras naves de guerra menores y anticuadas leales al Gobierno, se hallaban los torpederos gemelos "Condell" y "Lynch", hechos construir por el Sr. Balmaceda un año antes (1890), en los astilleros ingleses de Birkenhead. Desplazaban 1.000 toneladas cada uno, tenían 70 m. de eslora, 8 de manga, 3,8 de calado y 4.500 caballos de fuerza, los que le proporcionaban una gran velocidad: 21 nudos por hora, muy alta en aquella época, incluso hasta en nuestros días, en que grandes naves alcanzan un promedio de 20. Estaban dotados de varios cañones de tiro rápido de 3 pulgadas y 5 tubos lanzatorpedos de 14 pulgadas y 400 kilos de peso. Contenían 70 kilos de algodón polvora, eran dirigibles y autopropulsados, con alcance de una milla marina con una sumersión máxima de dos metros.

Mortíferos ingenios, que sin embargo estaban todavía en los arsenales, y cuando se supo la noticia de la ocupación insurrecta de Caldera, hubo de trabajarse frenéticamente para montar, contra el tiempo, sólo tres en cada destructor. Había que utilizar la ocasión de asestar un golpe de muerte aprovechando este armamento; y partieron entonces hacia la bahía de Quintero -para practicar lanzamientos, cuya eficacia sólo

se había comprobado en los destrozos en el Adriático al acorazado austro-húngaro, "Gastein", desguazado, nombre que correspondía a un histórico valle cerca del Danubio, ocupado por tropas sirias bajo las legiones romanas en tiempos de Marco Aurelio. Todo permanecía como un inquieto interrogante en esos tiempos oscuros para los fieles marinos asignados para tan temeraria empresa, pues aún no estaban totalmente al tanto de las numerosas causas de los graves sucesos que se desarrollaban en tierra.

Antes de proseguir a toda máquina al norte, los comandantes Moraga del "Condell" y Fuentes del "Lynch", esbozaron un audaz plan para caer de sorpresa sobre la flota insurrecta, embriagada de entusiasmo por la toma de Caldera. Por su rapidísimo andar y estar provistos de torpedos, ya ensayados en Quintero, era la única esperanza y todo lo exigible a las naves a su cargo. Sabían además que no podían luchar, cuerpo a cuerpo digamos, contra una flota mayor en número y gran potencia de fuego. Tal plan de ataque incluía sobrepasar el puerto de Caldera alejados de sus playas para evitar ser advertidos en la aún semi obscuridad, para luego virar en redondo penetrando entonces en la bahía como procedentes del norte. Sacarían partido de su topografía que tiene forma de bolsillo inclinado al sur. A lo más podrían tomarse como unidades a agregarse a los sublevados.

El "Lynch" y el "Condell" poseían una ventaja adicional: usaban carbón Cardiff, sin humo.

Habían acordado que para asestar el golpe acometerían en línea, a no más de 50 metros uno de otro. Este debía ser relámpago y desde muy corta distancia; cien metros a lo más del objetivo, de modo que la reserva hiciera lo que la vanguardia no pudiera y la segunda rematará lo que fallara a la primera.

Todo el drama, pues, no pasaría de cinco minutos. En esos brevísimos instantes, que parecerían horas, se jugaba un lance crítico para la República.

¿Cumplirían esta vez los torpedos su desigual desafío?

#### **A LA VISTA DE LA PRESA**

Eran las 3.30 horas del amanecer del día 23 de abril, cuando ambos pequeños tor-

pederos, confirmada la posición y el plan del puerto, como en puntillas empezaron a aproximarse sobre el suave oleaje hacia la meta señalada. A esas horas del otoño aparecen más tardíamente los primeros resplandores de la aurora, las que lentamente, sobre las imágenes del mar, van disipando las tinieblas que la noche en retirada va dejando atrás.

El momento elegido era el más propicio, pues se avecinaba la hora del cambio de guardia en los barcos congresistas, lo que especialmente en la madrugada provoca un natural aflojamiento de la vigilancia. Los jefes, oficiales y guardiamarinas, expuestos a toda clase de proyectiles, iban a cargo de esta secreta misión, en cuyas diestras manos estaban puestas las esperanzas del Gobierno; la tripulación se mantuvo bajo cubierta, en otras tareas asignadas de antemano.

Adentrándose, desde la boca del puerto pudieron avistar la ancha proa gris-pardusca de la primera presa, la más apetecida, el blindado "Blanco Encalada", a cuyo bordo se hallaba el Presidente de la Cámara de Diputados. Su masa se delineaba contra las todavía sombrías orillas de la rada. Desplazaba 4.000 toneladas y su artillería mayor la constituían cañones de 8". Su eslora alcanzaba más de 70 metros, con un blindaje de acero de 25 centímetros. Había sido construido en Huil, Inglaterra. En esos momentos el cuadro era de la más imponente solemnidad. Tal vez sólo los latidos acelerados de los corazones podrían percibirse en el tenue silencio del mar casi inalterado por el cauteloso batir de las hélices.

#### EL GOLPE DE MUERTE

Los relojes de a bordo marcaban exactamente las 4.30 de la madrugada del 23 de abril, y en menos tiempo que demora el relato precedente, ya el "Condell", en posición perpendicular al blindado, lanzó su primer torpedo delantero, desde los 100 metros previamente acordados, que sólo logra rozar la proa del objeto y pasa por debajo de un barco pequeño de poco calado. Fallado este intento, propio de la impericia en el manejo de un arma con la cual no se está familiarizado, viró el "Condell" velozmente a estribor y con diferencia de segundos soltó sus restantes dos torpedos, con mal éxito. Entre el segundo y

tercer intento, alertada la tripulación de la nave acorralada, rompe sus fuegos de tiro rápido, más manuales, contra el "Condell", que alejándose a toda máquina respondía barriendo la cubierta opositora con el nutrido fuego de su batería de 3". No fue alcanzado, sin embargo, por el "Blanco", pero sí lo fue el "Lynch", que seguía sus aguas, según lo planeado en Quintero, recibiendo algunos impactos sin mucha precisión ni efecto, lo que no fue obstáculo para que, con gran arrojo, disparara a su vez su primer torpedo de proa, sin tocar al enemigo; mas, cual gato montés, viró relampagueante y en un destello, el guardiamarina Manuel Silva, a la orden de "fuego", que le impartió el teniente Salvat, comandante de batería, accionó el disparador y como un bólido salió el primer torpedo de babor.

El buque insignia de los congresistas, herido de muerte por el arma más mortífera conocida hasta entonces, envuelto en una bola de fuego y crujiendo en toda su armazón, se sumió en el mar cual montaña que se desploma al fondo de una quebrada, llevándose con él a 207 hombres de su tripulación.

El guardiamarina Manuel Silva Avalos tenía 19 años de edad y era el más joven de a bordo, y recién egresaba de la Escuela Naval. Como se ve, le cupo un papel trascendentalmente decisivo en esta acción naval, que pudo haber cambiado el curso de la rebelión. Más tarde fue el padre del académico de la lengua don René Silva Espejo, recientemente Director de "El Mercurio" de Santiago, cargo al cual renunció buscando un merecido descanso.

A su regreso a Valparaíso, los destructores fueron acosados por la prensa nacional y extranjera. Seguramente al ingeniero Whitehead, al conocer la noticia, debió haberle corrido un escalofrío de triunfo por la espina dorsal... recordando a los progenitores austro-húngaros, que lo llevaron a él a perfeccionar este ingenio, por cuya consagración había aguardado 25 años.

Antes de su muerte, un destructor japonés hundió a un crucero ruso en el combate naval del Golfo de Tushima, frente a Corea, en 1905; es decir, 14 años después del acontecimiento protagonizado por marineros chilenos en la bahía de Caldera, hecho que aunque no se le ha dado la difusión

que merece, tuvo gran trascendencia en el azaroso arte bélico del mar en todas las Armadas del mundo.

Inglaterra adquirió el torpedo en 1868, por 70.000 libras esterlinas; dos millones de francos pagó Francia, y Alemania 400.000

marcos, bautizándolo, a modo de contraparte, torpedo "Schwarzkopf" versus "Whitehead". Los Estados Unidos lo incorporaron en 1891, el mismo año del episodio que comentamos en homenaje a la pericia y valentía de nuestros marinos.

