

THE BOSS OF THE "ADMIRAL LYNCH"

Talinay

Durante un viaje a Australia me regalaron un valioso e interesante libro de poesías del autor A.B. Paterson.

Este libro contiene un centenar de poesías en su gran mayoría dedicadas a las actividades del campo y a la ganadería, destacándose entre ellas *Waltzing Matilda*, la letra de la canción más popular en ese país.

Tiene también unas pocas poesías dedicadas a hechos guerreros y náuticos, y para sorpresa mía, una poesía titulada *The boss of the "Admiral Lynch"*.

Transcribimos parte de ella:

*Did you ever hear tell of Chili? I was readin'
the other day of President Balmaceda and
of how he was sent away.*

*It seems that he didn't suit'em - they
thought that they'd like a change.*

*So the started an insurrection and chased
him across the range. They must have been
real plucked uns, the way that they fought it out.*

*And the king of'em all, I reckon, the man
that could stand a pinch, Was the boss of a
one-horse gunboat. They called her the
Admiral Lynch.*

*Till they came in sight of the harbor-and
the very first thing they see.*

*Was this mite of a one-horse gunboat
a-lying against the quay;*

*Well, I tell you it fairly knocked'em-it just
took away their breath,*

*For he must ha'known, if they caught him,
'twas nothin' but sudden death.*

*An'he'd got no fire in his furnace, no chance
to put out to sea,*

*So he stood by his gun and waited with his
vessel against the quay.*

*A gunboat against an army, and with never
a chance to run.*

*And them with their hundred cannon and
him with a single gun:*

The odds were a trifle heavy-but he wasn't

*the sort to flinch.
So he opened fire on the army, did the boss
of the Admiral Lynch.*

*I tell you those old hidalgos, so stately and
so polite,
They turn out the real Maginnis when it
comes to an uphill fight.*

*There was General Alcántara, who died in
the heaviest brunt.
And General Alzareca was killed in the
battle's front;*

*But the king of'em all, I reckon-the man
that could stand a pinch-
Was the man who attacked the army with
the gunboat Admiral Lynch.*

La referencia a Chile, en la primera línea de este poema, les había dado la idea de regalarme el libro, y a la vez les había despertado la curiosidad de saber si los hechos relatados habían sucedido realmente.

Sin duda, como Uds. habrán apreciado, la interpretación general del autor sobre el conflicto de 1891 está muy deformada y corresponde a una opinión bastante generalizada en el extranjero, sobre la afición latinoamericana a las revoluciones y reemplazos de gobierno. En cambio, los detalles del final de la guerra, con las menciones a las muertes de los Generales Alzareca y Alcántara (Barboza) y el asalto al cazatorpedero Lynch, se aproximan más a lo que sucedió en la realidad.

Después que comentamos los pormenores de la guerra civil de 1891, pudiéndoles indicar muy poco sobre el comandante del Lynch, salvo su actuación en el hundimiento del crucero Blanco, pasé a preguntarles sobre el autor de la poesía, A.B. Paterson. Me dieron abundante información sobre su vida, bastante agitada, y sobre su obra, que es muy extensa. Sin embargo, nos quedó la inquietud de saber cómo fue que se interesó en los acontecimientos de nuestro país al otro lado del Pacífico, tan lejano en esos años.

De regreso a Chile comencé a buscar mayores antecedentes sobre los dos personajes, el comandante del Lynch y el poeta australiano, y desde el comienzo empezaron a perfilarse dos vidas extraordinarias e interesantes, a la vez que con muchos rasgos similares.

Ambos habían vivido en la misma época y habían participado activamente en varios conflictos. Les había tocado, asimismo, viajar y vivir en exóticos países, a la vez que habían compartido el amor por las letras. Después de múltiples actividades habían terminado, ambos, dedicados al periodismo.

He aquí una síntesis de sus vidas:

Andrew Barton Paterson

El autor, Andrew Barton Paterson, es el más célebre de los autores de baladas sobre la vida en el campo australiano.

Nacido el 17 de febrero de 1864 en Narrambla, cerca de Orango en Nueva Gales del Sur, se crió en una estancia que administraba su padre en Illalong, en el distrito de Yass. De

ahí nació su íntimo conocimiento de la vida al aire libre, de los habitantes del campo y de los caballos, sobre los cuales escribió sus primeros poemas.

A los diez años fue enviado a estudiar a Sydney y vivió con su abuela Mrs. Robert Barton, que escribía versos y participaba activamente en los círculos culturales de la ciudad.

Después de terminar sus estudios en el Sydney Grammar Scholl, en 1880 ingresó a la Universidad de Sydney para estudiar leyes, trabajando a la vez como escribiente y después como procurador.

Durante todo este tiempo continuó pasando sus vacaciones en el campo, en Illalong, y dedicado a los deportes, a los cuales era muy aficionado.

Titulado abogado, ejerció su profesión por cerca de diez años, continuando, simultáneamente, dedicado a escribir artículos y poesías.

En 1889 fueron publicados sus primeros poemas, bajo el seudónimo de Banjo, a los cuales siguieron muchos otros, conociéndose su identidad cuando, en 1895, publicó un libro con el título de *The man from snowy river and other verses*, que fue un gran suceso literario.

A fines de 1895 escribió la letra de la ahora famosa *Waltzing Matilda*, que con la música de la Marcha de Marlborough pasó a ser la canción más conocida de Australia.

Toda esta vida le parecía demasiado rutinaria, y al estallar la guerra de los bóer en 1899 logró ser designado corresponsal de guerra por dos de los principales diarios de Sydney. En esta calidad partió a Sudáfrica junto a las tropas australianas, que tuvieron una destacada actuación en este conflicto.

A través de sus crónicas podemos apreciarlo siempre próximo a las acciones, expuesto al fuego de los bóer y pasando diversos peligros.

Su más destacada actuación fue cuando, con otros dos corresponsales, se adelantó a las fuerzas que se dirigían a capturar la ciudad de Bloemfontein, y convencieron a las autoridades de que se rindieran.

Al término de esta guerra regresó rápidamente a Sydney para partir a cubrir la guerra



PUERTO DE MELBOURNE, AUSTRALIA

de los boxer en China, pero ésta ya había terminado.

Al poco tiempo partió nuevamente, con la idea de conocer China y atravesar el continente asiático, hasta Rusia, pero esto no fue posible y se debió contentar con hacer la navegación desde China a Inglaterra, redactando interesantes crónicas de viaje.

Los años siguientes los pasó en Australia, alternando su vida entre las actividades ganaderas y como editor de diarios, continuando con la publicación de libros de poesías y algunas novelas.

Al comenzar la Primera Guerra Mundial, como no lograra ser nombrado corresponsal de guerra se fue a Francia como conductor de ambulancia. En 1916 fue nombrado oficial del ejército inglés en Egipto, y sirvió en éste hasta el armisticio, ascendiendo al grado de Mayor.

De regreso a Australia continúa su carrera de escritor y periodista, hasta morir en Sydney en 1941. Estamos seguros que sólo su debilitado corazón le impidió acompañar a las tropas australianas que volvieron a distinguirse en todos los frentes de la Segunda Guerra Mundial.

En las biografías que se han escrito sobre su vida están indicadas las fechas de publicación de la mayoría de sus poesías y hay comentarios sobre algunas de ellas que permiten determinar a que época exacta corresponden. No es tal el caso de *The boss of the "Admiral Lynch"*, que sólo sabemos fue publicado en la revista *Bulletin* de Sydney, el 10 de diciembre de 1892, sin que haya constancia que esa sea su publicación original.

En sus numerosos viajes, no tenemos certeza que haya pasado por Chile, y con seguridad no estuvo aquí el año 1891, ya que su primera salida al extranjero fue en 1899.

Por otra parte, el conflicto de 1891 fue bastante comentado en los diarios europeos, especialmente en Inglaterra, que tenía intereses en el salitre. A su vez, esta prensa era leída en Australia, y sólo nos queda suponer que Andrew Barton Paterson tuvo conocimiento por esta vía de los hechos de 1891, e inspirado en estos relatos redactó el poema.

Alberto Fuentes Manterola

Nació en Valparaíso el 21 de mayo de 1861.

Antes de cumplir trece años de edad ingresó a la Escuela Militar, permaneciendo en ella más de dos años, hasta que se suspendió el curso, por economías.

Después del inicio de la Guerra del Pacífico ingresó a la armada, en agosto de 1879, con el nombramiento de Aspirante.

El primer combate que presenció, a bordo del *Loa*, fue el de Angamos, correspondiéndole a su buque la persecución de la *Unión*, junto a la *O'Higgins*. Poco tiempo después le tocó participar en el desembarco de Pisagua, donde acompañando al Teniente Barrientos, con un grupo de marineros, fueron los primeros en llegar a la playa y asaltar las posiciones del ejército enemigo, bajo un intenso fuego. Por su serenidad y energía se hizo acreedor a una mención especial, en el Parte de esta acción.

Posteriormente cumplió trasbordo al crucero *Angamos*, y le cupo participar en los combates con los fuertes del Callao y en un viaje a Panamá a interceptar un buque con armas para Perú.

En enero de 1881, su buque apoyó las acciones del ejército en las batanas de Chorrillos y Miraflores, quedando posteriormente de estación en el Callao. En septiembre fue enviado

a la Escuela Naval para efectuar sus estudios profesionales, terminándolos en julio de 1883, siendo ascendido a Guardiamarina de 2ª en octubre de ese año.

En 1884 participó en un viaje de instrucción, a bordo de la *Abtao*, primero hasta Mollendo y después hasta Punta Arenas. Ese mismo año, a bordo de la *Pilcomayo*, trabajó por primera vez en una comisión hidrográfica, levantando los planos de Pisagua, Caleta Buena y otras caletas menores.

En noviembre de 1884 integra la dotación del *Blanco*, que zarpa a Europa a una reparación extensa. Durante los trabajos en el buque es enviado en comisión a la armada británica, embarcándose en el blindado *Sultan*, en el cual permaneció un año.

También participó en el entrenamiento de la Escuadra del Canal y después en la del Mediterráneo. En este mar presenció la reunión con las Escuadras de Austria, Italia y Alemania, para una manifestación naval frente a Grecia, así como en el bloqueo posterior de sus costas, ganando una valiosa experiencia en todas estas operaciones.

Después de esta interesante experiencia se restituyó al crucero *Blanco*, que zarpó de regreso a Chile en octubre de 1886.

Los años siguientes, como Guardiamarina de 1ª, Teniente 2º y Teniente 1º, los pasó en su mayor parte embarcado, efectuando nuevamente —como piloto de la *Abtao*— un largo viaje por el Pacífico, hasta China y Japón.

En enero de 1890 fue nombrado Ayudante e Instructor de la Escuela Naval, cargo en el cual lo sorprendió la guerra civil.



DESEMBARCO DE PSAGUA. OLEO DE PEDRO SUBERCASEAUX

Desconocemos los motivos que lo llevaron a tomar partido por el gobierno. De hecho, la mayoría de los oficiales en tierra, comenzando por el Comandante General de la Marina, Almirante Williams Rebolledo, y su sucesor el Almirante Oscar Viel, siguieron leales a Balmaceda.

En contrario, los comandantes y oficiales embarcados se plegaron al Capitán de Navío Jorge Montt, que se encontraba en disponibilidad, en espera de retiro, y había aceptado dirigir el movimiento en la armada. Una excepción fue el Capitán de Fragata Policarpo Toro, comandante del crucero *Esmeralda*, que por sus estrechos lazos con el presidente Balmaceda fue relevado del mando y detenido durante toda la guerra.

De este modo, toda la Escuadra fue de los congresistas y pasaba a tener el dominio virtual del mar.

El gobierno, comprendiendo la gravedad de la situación y el aislamiento en que iban a quedar los extremos del país, procuró acelerar la venida de los buques en construcción en Europa y requisar los buques mercantes nacionales, para ocuparlos como transportes.

Al mando del vapor *Imperial*, de la CSAV, fue designado el Teniente 1° Alberto Fuentes, y como 2° Comandante el Teniente 1° Emilio Garín; ambos fueron ascendidos a Capitanes de Corbeta.

El *Imperial*, de 3.000 toneladas y 15 nudos de velocidad, igualaba o superaba el andar de los buques de la Escuadra, y audazmente comandado por Fuentes los eludió repetidamente, transportando de Valparaíso al norte, en cinco viajes, más de 5.500 hombres con sus equipos y apoyos.

En estas comisiones entraba audazmente de noche a los puertos bloqueados por la Escuadra, y en una oportunidad entró al puerto de Antofagasta y fondeó a corta distancia del crucero *Esmeralda*, zarpando nuevamente al darse cuenta de su error, siendo perseguido por el crucero durante catorce horas, hasta lograr escapar*.

El éxito de estos transportes de fuerzas no tuvo un resultado correspondiente en la campaña terrestre, en la cual fueron derrotados sucesivamente, perdiéndose estérilmente las tropas más veteranas, que faltaron en las batallas decisivas de Concón y Placilla.

En cambio, por su excelente actuación, el gobierno nombró al Capitán Fuentes como comandante del *Lynch*, recién llegado de Europa, dejando al mando del *Imperial*, el 25 de marzo, al Capitán Garín, quien continuó en este buque hasta el fin del conflicto.



CAPITAN DE NAVIO ALBERTO FUENTES MANTEROLA
1861-1931

* N. de la D. Una versión detallada de estas correrías es narrada en el artículo "El Imperial en la campaña naval de 1891", de Pedro Sapunar Peric, publicado en *Revista de Marina* N° 3/1984, pp. 340-353.

El cazatorpedero "Lynch"

La armada chilena había ordenado la construcción de dos cazatorpederos a Inglaterra, destinados a enfrentar la creciente amenaza de las torpederas, que por su nueva arma representaban un serio peligro para las unidades mayores, pues se habían hecho presente en los últimos conflictos.

El *Lynch* y el *Condell* fueron construidos por el Astillero Lair Hnos., de Birkenhead y terminaron sus pruebas en septiembre de 1890.

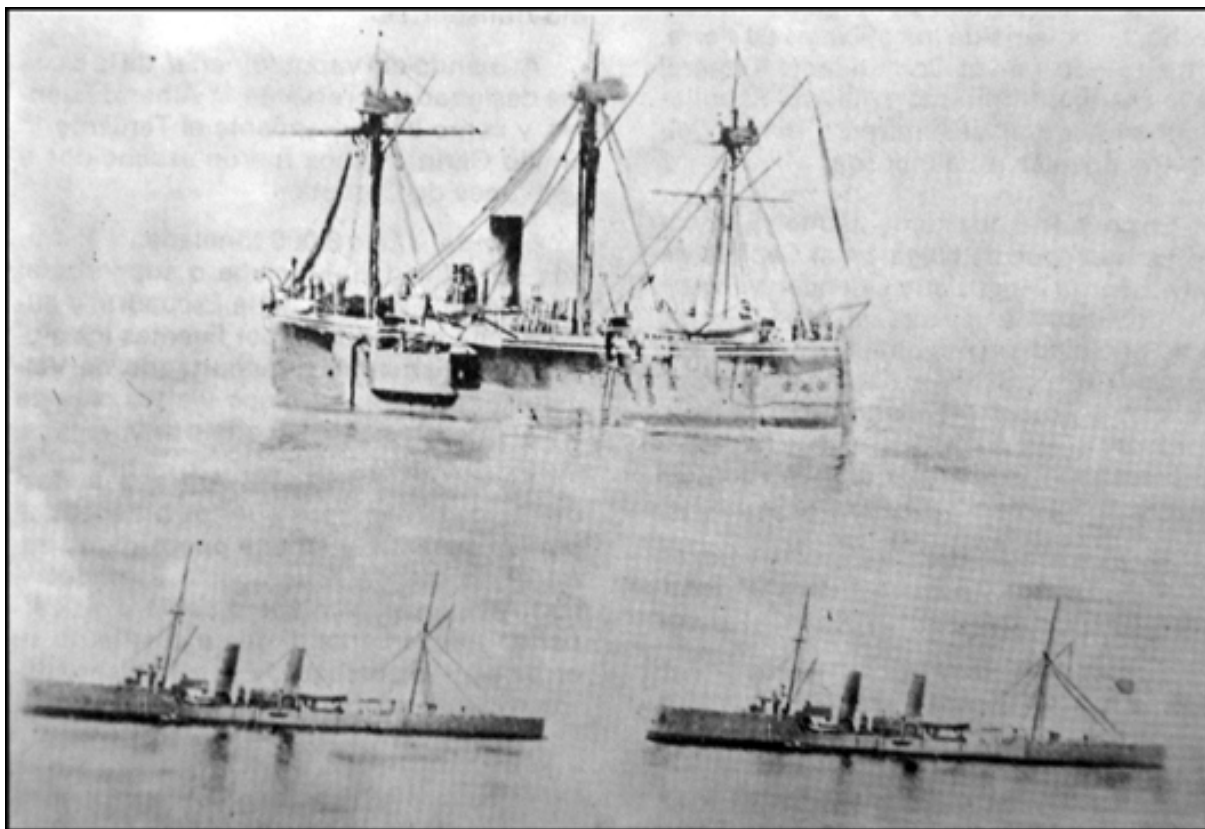
Sus características generales eran: Desplazamiento total, 790 toneladas; con dos máquinas de una potencia de 4.500 HP, lograban una velocidad máxima de 21 nudos.

Aparte de sus 3 cañones Hotchkiss de 76 mm, 4 cañones menores de 3 libras y 2 ametralladoras Gatling, fueron dotados de 5 tubos lanzatorpedos para torpedos automóviles Whitehead de 14 pulgadas, ya que se había apreciado que sus características se adaptaban muy bien al empleo de esta arma y les permitían cumplir una doble función.

El *Lynch* zarpó de Inglaterra al mando de su primer comandante, Capitán de Fragata Arturo Fernández Vial, en convoy con la *Pilcomayo*. Antes de llegar a Punta Arenas se tuvo información del inicio de la revolución y ambos comandantes se plegaron a ella.

Al recalar a Punta Arenas, el Gobernador de Magallanes, General Valdivieso, aprovechó la oportunidad para organizar un golpe sobre el *Lynch* y la *Pilcomayo*, apresando a sus comandantes.

De Punta Arenas, con la dotación restante, les ordenaron zarpar a Montevideo a interceptar al *Condell*, y logrado este propósito fondearon en Buenos Aires. El gobierno envió al Capitán de Fragata Carlos A. Moraga y al Capitán Ángel Custodio Lynch, con



BLINDADO "BLANCO ENCALADA" Y TORPEDERAS "LYNCH" Y "CONDELL" VAPOR "IMPERIAL"

personal, para que trajeran los dos buques a Valparaíso. Después de esta larga navegación, sin contratiempos, fondearon en este puerto el 21 de marzo.

Como hemos visto, ahí asumió el mando el Capitán de Corbeta Alberto Fuentes, completándose la dotación de oficiales con el 2º Comandante, Capitán Pedro Salvó, 4 Tenientes y 1 Guardiamarina.

Efectuadas unas reparaciones necesarias después del largo viaje desde Europa, y de un corto período de entrenamiento, zarparon al norte el *Imperial* y los dos cazatorpederos, a buscar un blanco de oportunidad.

En esta incursión tuvieron noticias de la presencia del crucero *Blanco* en Caldera, decidiendo el comandante Moraga atacarlo con los dos cazatorpederos.

Esta acción, que fue la más destacada en las acciones navales de esta guerra y tuvo una gran divulgación en las publicaciones navales extranjeras, por tratarse del primer hundimiento de una nave de gran tonelaje por un torpedo automóvil, ha sido descrita en artículos anteriores de *Revista de Marina* *.

Sin embargo, cabe destacar la actuación del Capitán Fuentes recordando que en esta acción nocturna encabezaba el ataque el *Condell*, que logró lanzar antes de ser avistado, pero sin éxito.

Lo correspondió continuar el ataque al *Lynch*, frente a la reacción de un enemigo que alertado, trataba de rechazarlo con nutrido fuego de cañón y ametralladoras. Durante toda la acción, el Capitán Fuentes gobernaba su buque desde el puente sin protección, recibiendo su buque numerosos impactos que no lo hicieron desistir, obteniendo al tercer lanzamiento de torpedo el único impacto que hundió al crucero.

En este intercambio de fuego a tan corta distancia, debido a que el *Lynch* empleaba también todo su armamento, hubo bastantes bajas, a las cuales se sumaron los 11 oficiales y 171 hombres que murieron en el hundimiento.

Después de participar en otros ataques frustrados y en diversos combates, el *Lynch* tuvo su participación final al producirse el desembarco de los congresistas en Quintero, y avanzar sobre Valparaíso.

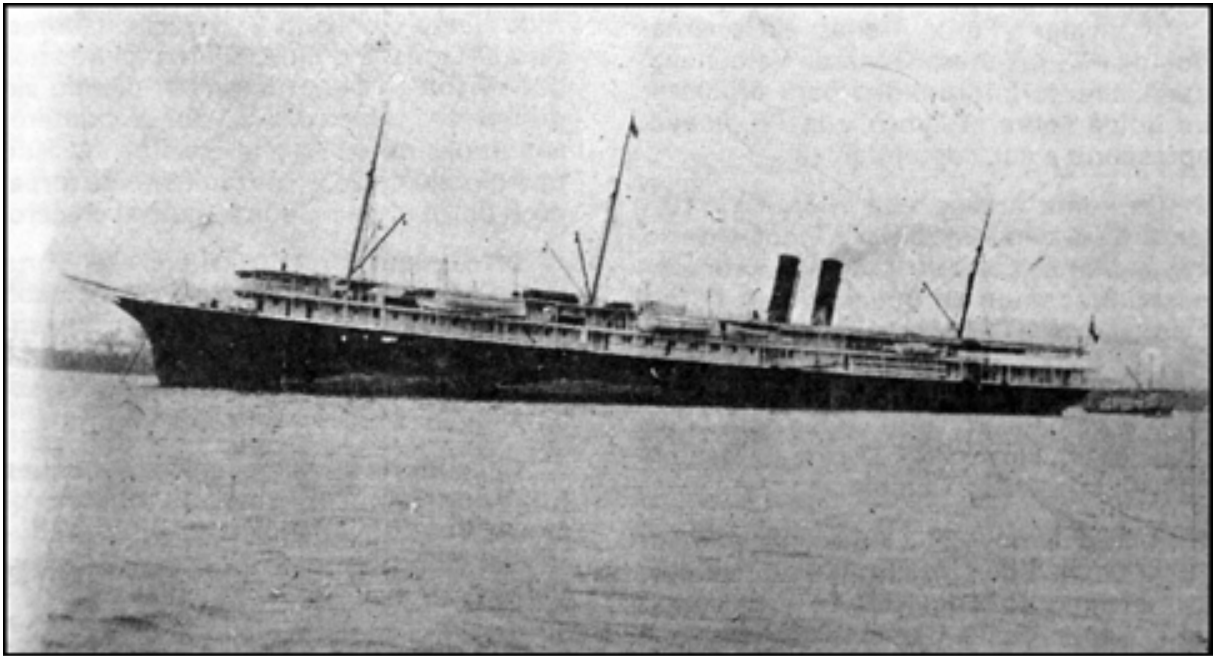
El *Lynch*, que se encontraba en Coquimbo, embarcó 400.000 tiros de fusil y los trajo a Valparaíso, logrando atravesar el bloqueo impuesto por la Escuadra, al amanecer del día 23 de agosto.

Los restantes buques del gobierno habían zarpado de Valparaíso; el *Imperial* el 21 de agosto y el *Condell* el 23, sin ser avistados por los buques de la Escuadra que apoyaban el flanco del ejército. Ambos buques se reunieron en Coquimbo, y cuando supieron del resultado de las batallas de Concón y Placilla se dirigieron a Perú, donde se internaron.

Durante el ataque a Viña del Mar, el mismo día 23, el cazatorpedero *Lynch* apoyó a las fuerzas terrestres, bombardeando al ejército que avanzaba por Reñaca. En este bombardeo hizo explosión el cañón de popa, muriendo el Teniente 1º Alberto Chacón y dos marineros, volviendo el *Lynch* a su fondeadero.

El buque desembarcó sus muertos y heridos y comenzó a reparar sus averías, pero ya el cerco de Valparaíso era tan estrecho que no tenía esperanzas de eludir a la Escuadra.

* N. de la D. Cfr. *Revista de Marina* Nº 515/1943 (pp. 713-722), Nº 543/1949 (pp. 27-29), Nº 1/1960 (pp. 52-54) y Nº 660/1967 (621-626).



VAPOR "IMPERIAL"

El 28 de agosto, terminada la batalla de Placilla, fueron ocupados los fuertes en una lucha tremenda e inmisericorde; se atacó al *Lynch*, al que se tenía particular enemistad, por ser el buque que habría hundido al *Blanco*.

Después de un tiroteo con el Regimiento Constitución N° 1, la dotación del buque, amenazada por embarcaciones menores llenas de soldados para abordarlo, no queriendo someterse se echó al agua, siendo recogidos y asilados por buques de guerra extranjeros.

El Capitán Fuentes, su 2° Comandante el Capitán Salvó y otros oficiales y tripulantes se reunieron con el Almirante Viel, hasta ese momento gobernador de Valparaíso y Comandante General de la Marina, a bordo del crucero insignia alemán *Leipzig*; el resto de la tripulación fue recogida por el buque alemán *Sophie* y por los cruceros norteamericanos *Baltimore* y *San Francisco*.

Al amparo del gobierno alemán, el Capitán Fuentes abandonó el país, no sin antes enviar al nuevo gobierno chileno \$120.000 que le quedaban para las operaciones de la Escuadra, después de pagar los sueldos pendientes de sus oficiales y tripulación.

En Valparaíso, la turba había saqueado su casa; su esposa salvó algunos efectos personales, saliendo de Chile sólo con un mínimo equipaje.

Fuentes viajó a Méjico, donde conoció al presidente Porfirio Díaz, que lo contrató, con el grado de Capitán de Navío. Se desempeñó primero como profesor del curso de marina en el Colegio Militar de Chapultec. Después fue nombrado jefe del Apostadero Naval del Pacífico, en Mazatlán, donde le correspondió reorganizar la Escuela Naval y la Escuela de Artillería y Torpedos.

Fue comisionado a Estados Unidos en diversas oportunidades, donde visitó las instalaciones industriales y técnicas, efectuando diversas adquisiciones para el gobierno mejicano. Asimismo, le correspondió organizar la Dirección del Personal, fundar la Revista de Marina y otra serie de realizaciones que aún perduran en ese país. En el año 1894 lo podemos ver en las publicaciones mejicanas, figurando como jefe del Departamento del Pacífico y presidente del Centro Naval y de la Revista Marítima.

Cuatro años duró su destierro, durante los cuales mantuvo activa correspondencia con su patria, participando incluso en una polémica en los diarios, por ciertos comentarios sobre el hundimiento del *Blanco*. Su familia, que se habla reunido con él, se vio aumentada en dos hijos.

En 1895, aplacado en gran medida el encono provocado por la guerra civil, pudo volver a Chile. Al llegar, con motivo de la tensión con Argentina, el gobierno chileno le encomendó en 1896 varias comisiones reservadas, cuya naturaleza no se puede revelar; siendo éstas de índole delicada e importante, las cumplió con suma eficiencia y discreción.

Al término de estas comisiones fue reincorporado a la armada en junio de 1897, como Teniente 1º, desempeñándose en el Apostadero Naval de Talcahuano, a la vez que como director de la Escuela de Pilotines.

En 1898 es enviado nuevamente en misión reservada, esta vez a Europa, regresando como oficial de Detalle del *Angamos*, ascendiendo a Capitán de Corbeta.

En los próximos años participó en numerosas comisiones hidrográficas, destacándose las que cumplió entre los años 1903 y 1904 como Capitán de Fragata, al mando del cazatorpedero *Condell*, en las zonas de Concepción, Arauco y Valdivia. Tuvo también la satisfacción de mandar la división de torpederas y dirigir el entrenamiento de estas unidades.

A fines de 1906 obtuvo su retiro, siendo ascendido en 1907 —por una ley especial— a Capitán de Navío, por los servicios prestados en la guerra del Pacífico, pero sin duda, además, en mérito de las comisiones reservadas que había cumplido.

Al retirarse en 1906 fue nombrado Gobernador de Magallanes, donde le afectó otro tipo de problemas, en relación a las concesiones de tierras, en las cuales defendió con tesón los intereses del fisco. En estas gestiones tuvo la oportunidad de hacer justicia a la familia del Almirante Señoret, de tan destacada labor en Magallanes, a cuya viuda le logró el otorgamiento de una concesión que habían solicitado por largo tiempo.

Posteriormente fue Intendente de Tarapacá, de 1911 a 1913, en un período muy difícil debido a los problemas laborales en la industria del salitre.

Los años siguientes lo vemos como funcionario de la Administración Civil, alternando los trabajos científicos en el Observatorio Astronómico con estudios de puertos.

En todas estas actividades —destaca el Diccionario Histórico— acumuló 51 años de servicios: 32 en la armada y 19 en cargos civiles, desempeño difícil de igualar.

Paralelamente, colaboró en *Revista de Marina*^{*} y en diarios santiaguinos y porteños; posteriormente siguió publicando artículos en *El Mercurio*, destacándose los del año 1928 sobre el Almirante Garín, su contrincante en el *Blanco*, y otros sobre episodios navales.

* *N. de la D. Las colaboraciones de Alberto Fuentes Manterola, publicadas en *Revista de Marina*, aparecieron en los años y ejemplares que se indica:

1886: N^{os} 8, 9, 11, 13, 15, 16 y 18;

1889: N^o 50;

1890: N^{os} 56, 57, 59, 60, 61, 63 y 64;

1899: N^{os} 153 y 194.

A partir de ese año no hemos ubicado otros artículos suyos, ni mención en su biografía de hechos posteriores a 1928. Sólo sabemos que estuvo enfermo en los últimos dos años de su vida, falleciendo el 29 de enero de 1931.

En este breve estudio hemos logrado vislumbrar la vida de dos personalidades extraordinarias, producto a su vez de una época convulsionada del mundo y, por cierto, de nuestro país.

El abogado, escritor y soldado australiano tuvo su mayor reconocimiento público al ser aclamados sus versos de *Waltzing Matilda* como fiel interpretación del alma australiana, y a sus poemas como la mejor descripción de la vida campestre.

Finalmente, no logramos establecer cómo tuvo conocimiento de los hechos sucedidos en Chile y que lo llevó a rendirle tributo al comandante Fuentes; nos quedamos con la impresión de que lo leyó en la prensa de la época.

El marino, científico y escritor chileno pasó al olvido; sólo sus hazañas juveniles le fueron reconocidas, pero las más audaces en el bando perdedor del conflicto de 1891 le acarrearón el destierro y una carrera truncada que lo llevó a una segunda etapa, extensa y fructífera, en la Administración Pública.

Sólo de tarde en tarde, al recordar el hundimiento del *Blanco* en Caldera, se menciona su nombre o el de la unidad que comandaba.

Hoy en día, en que hemos visto aparecer una nueva versión del antiguo y mortífero torpedero, la moderna lancha misilera, pensamos que sus comandantes y tripulantes pueden tener una fuente de inspiración en la olvidada *"The boss of the Admiral Lynch"* y en los valientes que lo secundaron. Como dice el poeta australiano: "But the king of'em all. I reckon, the man that could stand a pinch, was the man who attached the army with the gunboat Admiral Lynch".

BIBLIOGRAFIA

- Singer of the Bush: A.B. (Banjo) Paterson, Complete Works by Rosamund Campbell and Philippa Harvie (rutas del poeta).
- ANGUS and ROBERTON: The collected verses of A.B. Paterson.
- RODRIGO FUENZALIDA BADE: La Armada de Chile.
- JULIO BAÑADOS ESPINOZA: Balmaceda, su gobierno y la revolución de 1891.
- FRANCISCO A. ENCINA: Historia de Chile.
- Revista Marítima, Centro Naval Mexicano, año 1894.
- Diccionario histórico, biográfico y bibliográfico de Chile.

