

# AL SERVICIO DE LA ARTILLERIA EN EL ACORAZADO "ALMIRANTE LATORRE"

Patricio Carvajal Prado  
Vicealmirante

LA gran flota británica que combatió en Jutlandia contra la flota alemana de alta-mar, el 31 de mayo y 1 de junio de 1916, al mando del Almirante Sir John Jellicoe, tenía un grueso de 24 acorazados, entre los cuales se contaba el HMS *Canada*, comandado por el Capitán W.C.M. Nicholson. Este flamante buque había sido ordenado construir por Chile en 1912 junto con otras unidades navales (denominándolo *Almirante Latorre*).

Al iniciarse la Primera Guerra Mundial en 1914, de acuerdo con los convenios vigentes, Gran Bretaña incautó estos buques que estaban en construcción, mejorando sus maquinarias y armamento, en forma tal que el *Canada* tuvo 10 cañones de 14" en cinco torres dobles, que fueron los de mayor calibre de las flotas que combatieron en Jutlandia. Así, tuvo su bautismo de fuego en esa gran batalla naval y sufrió sólo averías menores que no afectaron en modo alguno su seguridad.

Terminada la guerra, en 1919, fueron reanudadas las conversaciones para actualizar el contrato con Chile y entregar las unidades. En lugar del segundo acorazado gemelo del *Canada*, Chile optó por adquirir cinco cazatorpederos británicos probados en los combates del mar del Norte, del tipo "Broke" (*Almirante Ríveros*).

La Armada de Chile obtuvo así un gran progreso material en la década de los años 20, acompañado por el correspondiente adelanto intelectual y científico que produjeron los cursos del personal chileno en el Reino Unido y la venida de una Misión Naval inglesa para mo-

dernizar nuestra organización y actualizar la educación impartida en nuestra Escuela Naval.

Al ingresar este autor a dicho plantel, en febrero de 1931, aún se encontraba en funciones la Misión británica y ya había sido inaugurado el nuevo régimen de estudios y actividades en esa escuela matriz.

Durante el Gobierno del General Carlos Ibáñez (1927-1931) se le efectuó en Gran Bretaña una importante renovación al *Almirante Latorre*, que consistió básicamente en cambiar de carbón a petróleo el combustible que consumía su planta motriz y en la modernización de las baterías antiaéreas de 4".

Al egresar de la Escuela Naval en enero de 1936, nuestro curso de Guardiamarinas se embarcó en el petrolero *Maipo* para la práctica de navegación astronómica en el triángulo Valparaíso-Isla de Pascua-San Diego-Valparaíso.

Luego nos transbordamos a la corbeta *General Baquedano* para efectuar el levantamiento hidrográfico de la bahía de Quintero y finalmente, ya en 1937, nos embarcamos en el buque-madre de submarinos *Araucano*, para realizar una práctica de navegación costanera muy interesante desarrollada a lo largo del litoral sur, hasta el canal Chacao, continuando luego por el laberinto de canales y fiordos que se forman entre los archipiélagos de Chiloé y el de las Guaitecas, llegando hasta puerto Refugio y la hermosa bahía Anna Pink, excelente aula para practicar las ciencias náuticas de navegación, hidrografía y meteorología y para acrecentar la vocación marinera.

A partir del 1 de marzo de 1937 cumplimos

un programa de estudios en las escuelas de especialidades de artillería naval, torpedos y electricidad, submarinos, navegación y telecomunicaciones y asistimos a un ciclo de conferencias de Estado Mayor.

Con este refuerzo de conocimientos teóricos y prácticos y con el grado de Guardiamarinas de primera clase fuimos destinados a la escuadra de operaciones, tocándome en suerte el acorazado *Almirante Latorre* y el puesto de Ayudante del Oficial de Batería de 6 pulgadas, que era el Teniente 1° (Ae) don Harold Foxley Chapman\* a quien me presenté el día 9 de mayo de 1938.

La batería de 6", llamada secundaria, estaba destinada a defender al acorazado contra los ataques de buques armados con torpedos: Torpederos, cazatorpederos y destructores. El torpedo empleado en esos tiempos era de 45 centímetros de diámetro y transportaba una carga de 200 a 300 kilos de alto explosivo (TNT), a una distancia de mil a 5 mil metros a una velocidad máxima de 66 kilómetros por hora. Un solo torpedo era suficiente para hundir o averiar gravemente a los buques de mayor envergadura.

Estos buques debían protegerse con "bulges" (compartimientos estancos externos) y con la batería de 6", que podía disparar 6 tiros por minuto a una distancia de 15 mil metros, con proyectiles de 45 kilos de peso, máximo para ser cargados a mano, capaces de causar graves daños y hundir a los torpederos atacantes.

En el *Almirante Latorre* había 7 cañones de 6" a cada banda, apuntados por un director que disparaba toda la batería simultáneamente. En lo más alto del palo mayor estaba la cofa desde donde dirigía la batería el Teniente Foxley, secundado por el Guardiamarina de primera clase don Rafael Urrutia, quien calculaba la deflexión y razón de cambio con el Dumaresq, y el Guardiamarina de primera clase Patricio Carvajal Prado, que observaba el blanco con unos excelentes prismáticos estereoscópicos y calculaba la inclinación y velocidad del enemigo para inscribirlos en el Dumaresq y en el Reloj de Distancia. La batería disparaba 4 a 6 salvas por minuto para mantener a raya a los torpederos, fuera del alcance de sus letales torpedos.

En 1938, la proximidad de una guerra mundial que se veía venir hacía que nuestros ejercicios tuvieran un creciente sabor a realidad.

Tres días después zarpamos de Valparaíso rumbo a Arica, cumpliendo un programa de ins-

trucción interno del buque, matizado con maniobras con la cortina de destructores tipo "Serrano" y otras unidades navales y aéreas.

Al amanecer del 14 de mayo fue obtenida la situación por el faro Copiapó y luego continuaron los ejercicios de artillería, torpedos, proyectores, evoluciones, remolque, hombre al agua, etc., tanto en forma independiente como en conjunto con los destructores.

El día 15 de mayo, en un paréntesis entre los ejercicios consuetudinarios, al tener a la cuadra la punta Angamos, el Teniente don Fernando Tisné hizo una vibrante alocución patriótica, recordando en forma vívida la captura del *Huáscar* en esas aguas en 1879. Luego subrayamos el recuerdo con prácticas de artillería.

Con las primeras luces del 16 de mayo fue avistado el morro de Arica, lo que fue aprovechado para efectuar prácticas telemétricas sobre el asta de la bandera en la cima, con los 6 telémetros de las torres y director de 14" y los telémetros de las baterías de 6".

Luego fondeamos a la gira en la rada después de haber navegado 889 millas desde Valparaíso, en tres días y 12 horas.

En ese tiempo no existía el molo de abrigo ni los sitios de atraque y todos los buques de la escuadra debían fondear a la gira o acoderados a boyas.

El Regimiento de Desembarco de la Escuadra ascendió al morro, donde el Capitán de Corbeta Sr. Schiefelbein hizo el relato épico del asalto por las tropas del Coronel don Pedro Lagos el 7 de junio de 1880.

El 18 en la noche la escuadra zarpó a Iquique y después de enconados ataques nocturnos por los destructores y al amanecer por los aviones de la base aérea, a las 9.45 horas saludamos a la boya Esmeralda con honores de Almirante y una salva mayor de 21 cañonazos, fondeando posteriormente a la gira al norte del molo de abrigo.

De acuerdo a una sana costumbre, en estos puertos fueron organizadas visitas a las industrias más importantes a fin de que cada oficial conociera bien su país, sus recursos humanos y materiales y aprendiese la mejor forma de defenderlos y contribuir a su desarrollo.

Así continuamos nuestros ejercicios navales y nuestras visitas en Tocopilla, Antofagasta, Caldera, Coquimbo y Puerto Aldea; entre estos últimos navegamos en repetidas ocasiones efectuando innumerables ejercicios, preparándonos para las inspecciones de las autoridades que evaluarían nuestra preparación para

\* Padre del actual Ministro de Hacienda, don Alejandro Foxley.

la guerra, culminando el 30 de agosto de 1938 con el tiro de combate efectuado en esa ocasión a una distancia de 15 mil yardas con las baterías de 14", sobre un buque-blanco remolcado por el *Araucano*. A mi batería de 6" le correspondió enseguida hacer su tiro de combate a 11.500 yardas de distancia sobre un par de blancos "C" remolcados por el remolcador de alta mar *Sibald*.

Luego llegó el turno a los destructores, que dispararon sus baterías de 120 milímetros sobre las ruinas de los blancos "C", y a los submarinos *Simpson* y *Thomson*, que hicieron un tiro de aflorada, consistente en salir rápidamente a la superficie y disparar —antes de ser detectados— con su cañón de 120 milímetros.

Dentro de los ejercicios de combate, el *Almirante Latorre* normalmente lanzaba con su catapulta de popa un hidroavión Fairey que ayudaba a la escuadra, primero a detectar al enemigo y luego a "espotear" (*spotting*) si las salvas de proyectiles propios estaban cayendo sobre el blanco o, en caso contrario, la magnitud y dirección del error. El lanzamiento del avión obligaba a gobernar el buque de modo que la catapulta, ronzada a la amura, quedará apuntada contra el viento, todo lo cual constituía un espectáculo atrayente; al terminar su tarea el hidroavión debía regresar a puerto y amarrarse a una boya en espera del regreso del buque-madre.

En el mes de septiembre la escuadra normalmente se mantenía fondeada en su puerto-base (Valparaíso o Talcahuano), el Regimiento de Desembarco preparaba tanto el asalto bélico como las presentaciones militares del 18 de septiembre en Valparaíso y del 19 de septiembre en Santiago.

A fines de mes era otorgada una semana de feriado legal a las dotaciones y los buques se alistaban para su campaña en el teatro austral. El 25 de octubre de 1938 debía ser efectuada la elección presidencial; a fin de cooperar con la Fuerza Pública a mantener el orden, la Comandancia en Jefe de la Escuadra destacó al *Araucano* y submarinos a San Antonio, al destructor *Riquelme* a Tocopilla y ordenó el desembarco en Valparaíso de un batallón al mando del Capitán don Fernando Tisné. La elección fue efectuada sin incidentes y dos días después las unidades destacadas se reintegraron a la escuadra.

El 31 de octubre de 1938 fue recibido un radio del minador *Leucotón*, informando su situación en latitud 35° sur y longitud 72° 30' oeste, donde debido a la mar gruesa del suroeste el agua había apagado sus calderas y se encontraba al garete.

La escuadra destacó en su ayuda al destructor *Serrano*, que estaba en Guardia de Emergencia, pero finalmente fue el *Rancagua*, que llegó primero y lo remolcó a puerto.

A fines de octubre la escuadra fue alistada para su campaña en el teatro austral, recibiendo el refuerzo del crucero *Blanco Encalada*, y el 4 de diciembre amarizó en Valparaíso el Fairey N° 3, siendo izado con la pluma *ad-hoc* e instalado en el carro sobre la catapulta.

### Campaña al teatro austral

En la madrugada del 7 de noviembre de 1938 zarpó la escuadra; el *Almirante Latorre* echó al agua sus paravanes e inició su navegación al sur en "guardia de crucero", cubriendo el siguiente armamento:

- 3 cañones de 6", con su control.
- 2 cañones antiaéreos de 4", con su control.
- Proyectoros, vigías, etc.
- El personal de máquinas a tres guardias.

Al amanecer navegábamos en zafarrancho de combate y la escuadra, con cortina anti-submarina, practicaba zigzag y defensa anti-aérea.

La organización del *Almirante Latorre* estaba basada en el zafarrancho general de combate y para largos períodos de amenazas de superficie o de submarinos se dividía en 2, 3, y 4 guardias para cubrir el armamento más adecuado, según la amenaza.

Para la administración, limpieza y para la guardia en puerto se dividía en 4 brigadas, que a su vez se componían de varias divisiones:

— I Brigada. Tenía a su cargo el castillo con las siguientes divisiones: 1ª División, torre 1 y castillo; 2ª División, torre 2 y cubierta; 6ª División, batería de 6" de estribor y tangones.

— II Brigada, combés. 3ª División, torre 3 y cubierta principal; 7ª División, artillería antiaérea y embarcaciones; 11ª División, telecomunicaciones y puente de navegación; 12ª División, paravanes, bajo voltaje y pañol de torpedos.

— III Brigada, toldilla. 4ª División, torre e isla; 5ª División, torre 5 y toldilla; 10ª División, personal de infantería de marina, batería de 6" de popa y banda instrumental.

— IV Brigada. Máquinas principales y auxiliares, electricidad y divisiones 13ª, 14ª, 15ª y 16ª.

La 17ª División comprendía al personal auxiliar y administrativo: Cocineros, mayordomos, sastres, zapateros y maestros de víveres, que en el zafarrancho de combate cubrían los puestos más apropiados según su preparación técnica y física.

## Grados de preparación

— Primer grado. Zafarrancho general de combate. Todo el personal en sus puestos de combate para lograr la mayor eficiencia ofensiva y defensiva y navegar al andar máximo.

— Segundo grado. La mitad del personal en puestos de combate y el resto en rancho o descanso.

— Tercer grado. Un tercio del armamento cubierto, máquinas capaces de mantener el andar económico.

Es preciso recordar la situación mundial. En septiembre de 1939 estalló la guerra en Europa, en la que intervino la mayor parte de los países de Europa occidental, a los cuales se sumaron en 1940 la Unión Soviética y los países de Europa oriental y a fines de 1941, Estados Unidos y la mayor parte de las potencias marítimas mundiales.

Para Chile las consecuencias fueron una fuerte restricción de productos manufacturados y combustible y el peligro latente de ser atacado por alguna unidad marítima, de superficie o submarinas. Se hizo necesario restringir nuestras comunicaciones marítimas y defender los puertos más importantes, para lo cual la Armada de Chile movilizó el máximo de unidades y patrulló el litoral para proteger principalmente los puertos que exportaban minerales y los que importaban combustibles.

La escuadra, centrada alrededor del *Almirante Latorre*, navegaba en guardia de guerra y debía ser protegida en los puertos por la Artillería de Costa, las unidades antisubmarinas y por la Fuerza Aérea.

Las dotaciones estaban completas y debían mantener un constante entrenamiento para lograr al más alto grado de eficiencia, ya que varios países neutrales se habían encontrado sorpresivamente involucrados en el conflicto mundial.

El 24 de enero de 1939 se produjo un fuerte terremoto con epicentro en Chillán que afectó a toda la actual VIII Región.

El Comandante en Jefe de la Escuadra ordenó al *Almirante Latorre* zarpar de Valparaíso a Talcahuano para cooperar con asistencia personal y material a los damnificados.

Igual actitud asumieron los cruceros ingleses *Exeter*, *Ajax* y *Achilles*, que normalmente patrullaban la costa occidental de Sudamérica y que en esta ocasión cooperaron en el transporte de heridos a Valparaíso y socorrieron a quienes requerían alimentos en Concepción y Talcahuano.

El buque-escuela francés *Jeanne D'Arc*,

que se encontraba en aguas chilenas, acudió a prestar auxilio en la región.

En enero de 1939 había sido entregado mi puesto en la batería de 6" y había sido transferido a la torre 4 como Ayudante del Teniente 1° don Guillermo Leighton.

El 28 de febrero el *Almirante Latorre* entró a dique para recorrida y reparaciones que se prolongaron hasta el 10 de mayo de ese año.

El 5 de julio el Marinero 1° Artillero N. Méndez sufrió un accidente en un ejercicio y la Fuerza Aérea envió el Wall N° 5 a Talcahuano para transportar el herido a Valparaíso.

## Batería de 14"

En mi nuevo puesto en la torre N° 4 de 14" no hice sino volver a un armamento en el que había servido algunos meses en 1936 y 1937. En esas ocasiones, como Guardiamarina de segunda clase había sido jefe de la santabárbara y del pañol de granadas de la torre. Ahora era jefe de la cámara de cañones de 14" y, a mi espalda, en el gabinete, operaba el jefe de la torre, con los instrumentos de control y las comunicaciones con la Central de Tiro y con la cofa de 14", desde donde dirigía toda la artillería del acorazado un Oficial Artillero con el grado de Capitán de Corbeta o Fragata.

En esos años trascendentales actuaron en ese puesto quienes tenían gran reputación artillera, como don Hernán Cubillos Leiva, que se había entrenado a bordo de acorazados ingleses a comienzos de la década de los años 30 y luego escribió el Manual de Artillería, libro azul que estudiábamos con reverencia porque era la biblia del Oficial Artillero, y que culminara su carrera como Comandante en Jefe de la Armada de Chile.

Los cañones de 14" disparaban granadas que pesaban 720 kilogramos cada una, hasta el horizonte visible (20 mil yardas).

Las granadas penetrantes podían atravesar corazas y hacer explosión en las partes vitales de un buque, como santabárbara y sala de máquinas, o destruirlo o dejarlo inerte.

Al iniciar la campaña anual, los artilleros solían usar en sus primeras prácticas los tubos de ejercicios, que eran cañones de 57 milímetros instalados en el interior del cañón y disparaban hasta una distancia de alrededor de 4 mil metros, haciendo trabajar el control en forma muy realista con munición barata, fabricada en Chile.

Originalmente estos cañones o "tubos" eran montados en el interior del cañón, cerca de la culata, pero su explosión ensuciaba el áni-

ma y después de cada ejercicio debía hacerse una limpieza que obligaba al empleo de huinches y a un alto consumo de lubricantes, huaípe, etc.

El entonces Teniente 1° Artillero don Jorge Swett Magde ideó montar los cañones de 57 milímetros al exterior de la torre, sobre cada cañón de 14", con lo que se obtuvo un tiro de práctica igualmente eficiente y mucho más limpio, con lo que el ánimo se mantenía aseada y mejor conservada.

El Teniente Swett ideó además unos montajes especiales de trípode para las ametralladoras antiaéreas Oerlikon de 20 milímetros, con lo que logró enriquecer la defensa antiaérea del acorazado y de otros buques, según lo aconsejaban las experiencias de la Segunda Guerra Mundial. Constantemente los oficiales recibíamos excelentes revistas británicas que nos mantenían al día sobre el desarrollo técnico de las armas y las normas de la táctica naval. El Teniente Swett llegó a tener una de las más altas reputaciones de nuestra Armada.

El 18 de mayo de 1939 entraron a la bahía de Valparaíso los cruceros estadounidenses *San Francisco*, *Tuscaloosa* y *Quincey*, para participar en las ceremonias de conmemoración del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa.

El entrenamiento de 1939 fue desarrollado según un programa semejante al del año anterior, efectuando ejercicios invernales en el teatro norte para aprovechar el clima más favorable. Luego, en septiembre, hicimos un paréntesis en Valparaíso celebrando el aniversario de la Primera Junta Nacional de Gobierno y el día de las glorias de nuestro Ejército, con sendos desfiles en Valparaíso y Santiago.

Durante la permanencia del acorazado *Almirante Latorre* en Valparaíso, fondeó a la gira en la bahía el vapor mercante *Winnipeg*, de bandera francesa, con un grupo de ciudadanos españoles que emigraban de España después de haber luchado contra el Gobierno del General Franco, que había asumido el mando del país.

En Chile, el Gobierno del Presidente don Pedro Aguirre Cerda se sustentaba en el llamado Frente Popular y los refugiados fueron bien recibidos.

En la bahía se encontraba también fondeada a la gira la barca a vela alemana *Priwald*, que no tenía embarcaciones a motor, por lo cual sus tripulantes, para bajar a tierra, debían recorrer una larga distancia en sus grandes botes a remo, donde bogaban rítmicamente los grumetes en viaje de instrucción.

Al cabo de poco tiempo los franceses del *Winnipeg* se compadecieron de los alemanes y cuando los veían venir los interceptaban con

una embarcación a motor y los remolcaban de ida y regreso hasta el muelle Prat.

Desde el *Almirante Latorre* podíamos observar esta escena, repetida muchas veces, cruzando por nuestra mente encontradas opiniones ante el gesto francés de ayuda a sus enemigos. Es cierto que en ese tiempo en el frente del Rin la guerra era sólo una lucha de opiniones, vertidas por parlantes entre las líneas Sigfried y Maginot.

De pronto, sin embargo, los alemanes invadieron Francia pasando por Bélgica y controlaron su costa.

En estas circunstancias, los armadores ordenaron al *Winnipeg* regresar a Francia, pero cuando los oficiales transmitieron la orden a la tripulación se reunieron los sindicatos del Puente y de la Máquina y resolvieron permanecer en Valparaíso. Ante esta situación, el Capitán y los oficiales comunicaron la huelga a las autoridades navales chilenas y a su Embajada en Santiago.

La autoridad naval chilena consideró, de acuerdo con las leyes, que el *Winnipeg* se había convertido en un barco pirata y ordenó a la escuadra su captura.

A bordo del *Almirante Latorre* se pidió oficiales que supieran hablar francés y fue formada una compañía de abordaje al mando del Teniente 1° (A) don Roberto De Bonnafos, compuesto por una Sección de Cubierta al mando del Guardiamarina de primera clase Patricio Carvajal y otra Sección de Máquinas al mando del Guardiamarina don Juan Zapata Granier.

Mientras los cañones de la batería secundaria del acorazado apuntaban al *Winnipeg*, esta fuerza se dirigió a tomar al abordaje al barco sublevado, que al mando de sus tripulantes había izado sus escalas y portalones de acceso. Nos acercamos al buque llevando listos garfios y escalas de abordaje y les ordenamos arriar sus escalas y abrir sus portalones, lo que obedecieron de inmediato. Luego de subir a bordo conminamos a los sublevados a reunirse en los entrepuentes de proa, donde los dejamos encerrados bajo custodia.

Observamos que en los comedores había abundantes toneles de vino dispuestos para un fácil autoservicio. La segunda orden del Teniente De Bonnafos fue destruirlos. Nuestros marineros cumplieron el mandato esgrimiendo sus hachas de abordaje y luego contemplamos cómo corría "le bon vin rouge du Bordeaux" por los trancañiles e imbornales al mar.

Luego de verificar que no había peligro de explosiones o sabotaje y que toda la tripulación estaba a buen recaudo, transmitimos al

acorazado "Misión cumplida" y quedamos a la espera.

Luego aparecieron en una embarcación los tripulantes que habían ido a hablar con el Cónsul y las Autoridades chilenas; al llegar a bordo nos manifestaron su admiración por la eficiencia del Gobierno chileno. El Frente Popular francés se había entendido con el Frente Popular chileno y autorizado a los oficiales franceses para contratar una tripulación cosmopolita en Valparaíso y desembarcar a los franceses en huelga.

Luego liberamos al *Winnipeg*, que zarpó de regreso a Francia. Dos semanas más tarde supimos que al aproximarse a la costa francesa el buque había sido torpedeado por un submarino y que no había sobrevivientes.

Las baterías principal, secundaria y antiaérea del acorazado estaban equipadas con sendos directores de tiro ubicados en altas plataformas en el palo mayor; desde ellas un Sargento Artillero apuntaba toda la batería en ronzá (dirección en el plano horizontal) y otro sirviendo en cada director apuntaba la batería en elevación (plano vertical) y transmitían eléctricamente estos datos a sus respectivas baterías y a la orden del Oficial Artillero (preparativa: 1 gongazo=salva; ejecutiva: 2 gongazos=fuego) disparaba simultáneamente toda la batería sobre el mismo blanco.

Este sistema de control, inventado por expertos del Almirantazgo Británico e instalado poco antes de la Primera Guerra Mundial, fue entrenado en la Batalla de Jutlandia, sorprendiendo a sus adversarios alemanes. Al comenzar la Segunda Guerra Mundial estaban en uso en el *Almirante Latorre* y en nuestros destructores.

La batería principal del acorazado fue la artillería de más grueso calibre que haya existido en las armadas sudamericanas y, por haber sido ideada en Gran Bretaña para armar un buque de esa nación en vísperas de un gran conflicto mundial, era de la mejor calidad.

En realidad, su casco, sus máquinas y su armamento eran de primerísima calidad y nosotros nos sentíamos orgullosos de servir a su bordo.

En nuestros viajes por el litoral era notorio que las visitas que iban a bordo estaban convencidas de que los tripulantes del acorazado eran los marinos más distinguidos de la institución. En 1940 y 1941 me embarqué en escampavías, en los que tuve la oportunidad de navegar hasta las regiones más extremas del país desempeñándome como Oficial del Cargo de Navegación; en 1942 cumplí una antigua aspiración, ser destinado a la Escuela de Artille-

ría Naval para realizar el Curso de Especialidad respectivo. Me fue de gran utilidad el haberme desempeñado anteriormente en puestos de artillería y, estudiando con gran dedicación, logré obtener el primer lugar en el curso y recibir el título de Oficial especialista en Artillería Naval a fines de año 1942.

En 1943 regresé al acorazado y tuve la satisfacción de volver a la batería principal, esta vez como Oficial de la Torre 2, en la cual tuve la fortuna de ser secundado por el Subteniente don Eduardo Allen Hahn y por una pléyade de Suboficiales y Marineros artilleros.

El comandante del buque era el Capitán de Navío don Alejandro Gallegos, quien tenía la fama de ser excelente "cochero" (táctico naval); el Oficial Artillero, jefe de todas las baterías, era el Capitán de Fragata (A) don Jorge Balesesque Buchanan, de gran reputación artillera, de mucha cultura inglesa y un gran caballero.

Regresé a trabajar con ahínco para elevar la eficiencia de la torre 2 al más alto nivel; conservaba conmigo una libreta de tapas negras en la que en 1939 había anotado todas mis experiencias en la torre 4 y un comentario sobre todas las fallas que habían sufrido ese año las otras torres.

Una de las preocupaciones más inquietantes durante ese período, en el que no se podía adquirir repuestos ni municiones en Europa, era cuidar las ánimas de nuestros cañones de 14".

Después de cada tiro se hacía una cuidadosa limpieza de ánimas y luego eran inspeccionadas con un hipocelómetro, que consistía en un tubo con prismas que se hacía pasar a lo largo del ánima, observando por medio de este microscopio-telescópico para detectar cualquier erosión o destrucción de las estrías. El instrumento no era muy perfecto y siempre quedaban dudas, lo que obligaba a cuidar especialmente ciertos cañones que parecían tener estrías debilitadas.

Para salir de estas dudas se recurrió entonces al empleo de inspectores de ánimas humanos, que pasaban por el interior del cañón haciendo esta inspección visualmente y pasando un dedo sobre las estrías dudosas.

Estos inspectores debían tener el grado de Oficiales para así poder apreciar técnicamente la erosión y ser lo suficientemente esbeltos como para caber dentro del ánima de 14" (35,56 centímetros de diámetro). Además, debían ser capaces de despreciar todo síntoma de claustrofobia a lo largo de las 17,8 metros del cañón.

En esta tarea, que requería un acendrado espíritu artillero, se destacaron los Tenientes (Ae) don José T. Merino en 1937 y Patricio Carvajal Prado en 1937, 1943 y 1944.

Para efectuar la inspección, el Teniente se tendía sobre la bandeja de carga auxiliar, con los pies hacia la boca, sobre una estera, y se amarraba un "nivelay" (*heaving-line*) a sus tobillos, lanzando la pelota por el ánima hasta la boca del cañón.

El inspector llevaba su brazo derecho extendido hacia adelante con una linterna y el izquierdo hacia las piernas. El Oficial artillero ordenaba tesar el nivelay y luego, recogiendo 30 centímetros cada vez, hacia avanzar al inspector hacia la boca; en cada detención éste observaba el ánima, la palpaba y transmitía el resultado al Oficial de Batería, quien iba anotando las observaciones en el historial del cañón. En ocasiones, si se encontraba una erosión, el inspector tomaba una impresión con gutapercha.

En general, los cañones no tenían erosiones de importancia, salvo un cañón de la torre 3 que era motejado como "cañón de palo". En todo caso, podía disparar pero no se le empleaba en ejercicios para no aumentar su carries.

Cuando disparaba la batería de 14" en ciertas condiciones de luz, se podía ver los culotes de los proyectiles durante su trayectoria como puntos destacados en el cielo y se apreciaba desde el buque su movimiento en el plano vertical.

El *Almirante Latorre* era un excelente acorazado: El 19 de noviembre de 1938, en una navegación de Talcahuano a Valparaíso, hizo una prueba de máquinas alcanzando un andar máximo de 22,4 nudos, a pesar de tener sus fondos sucios y un resbalamiento de 35 por ciento.

En invierno la escuadra tomaba como puerto base para su entrenamiento la espaciosa bahía de Puerto Aldea, donde se hacía el entrenamiento básico profesional combinado con deportes, entre los que se concedía mayor importancia a la boga, la vela y tiro al blanco, aprovechando los amplios espacios desolados y el clima benigno.

Semanalmente nos hacíamos a la mar y practicábamos tiro naval, lanzamiento de torpedos, telecomunicaciones y táctica naval, con ejercicios diurnos y nocturnos.

Para aprovechar el tiempo restante me inscribí en un curso de inglés por correspondencia en un instituto que funcionaba en San Diego, California. Periódicamente recibía una lección escrita acompañada por un disco que escuchaba mediante un gramófono clásico cuya etiqueta mostraba un perro que escuchaba ante una corneta y decía "La voz del amo". Para poder graduar el volumen instalaba el gramófono en el ropero de mi camarote, cuya puerta abría o cerraba mesuradamente.

Me acompañaban en mis clases los Tenientes Sres. José y Gustavo Jullian y Jorge Mira. Luego teníamos que hacer una tarea sobre el tema pasado y enviarla por correo a Estados Unidos para su corrección. La próxima clase llegaba a continuación acompañada de halagos por nuestros progresos y de repetidas ofertas de un premio al terminar el curso, el cual nos distraía y realmente ayudó a conservar nuestro inglés, idioma cuya importancia se hacía cada vez más evidente tanto para estudios profesionales como para comprender las indicaciones en inglés inscritas en todas las armas e instrumentos a bordo.

A fines de año, junto con el examen aprobado y el certificado de graduación "Summa cum laudae" venía un paquete aparte con el premio: Una gran fotografía autografiada por Mr. Adamson, el director del instituto.

Celebramos el buen éxito del curso y luego subimos a cubierta y fondeamos la efigie de Mr. Adamson en mil metros de profundidad, en latitud 30° sur y longitud 72° oeste.

A fines de 1943, después del tiro de combate presenciado por las más altas autoridades navales, fueron efectuados los cómputos correspondientes y el Oficial Artillero de la escuadra procedió a entregar los premios de eficiencia: Los Cóndores de Bronce que simbolizaban la eficacia artillera fueron a adornar los costados de la torre 2 y el año siguiente permanecieron en ese lugar.

En 1944 continué en el mismo puesto como Oficial de la Torre 2, mantuve los Cóndores y disfruté de un nuevo año en el acorazado.

Posteriormente, la Escuela de Armamentos de la Armada me envió un facsímil de ese escudo, que siempre adorna mi escritorio.

\* \* \*