



A 90 AÑOS DEL COMBATE NAVAL DE CORONEL

Samy Hawa Arellano *

“Esta derrota ignominiosa, debe ser vengada a la brevedad, o las islas Británicas ponen en peligro la hegemonía naval que por tanto tiempo han ostentado”

Winston Churchill¹

Introducción.

A un cuando, sistemáticamente nuestros libros de historia y el de las naciones involucradas en el Combate Naval de Coronel intenten ignorar este episodio que tuvo lugar en las costas chilenas a principios del siglo pasado, que de paso se constituyó en la única confrontación naval (al menos oficialmente) acaecida en aguas territoriales durante dicha centuria, y que costó la vida a más de 1600 marinos británicos; a poco de haberse cumplido 90 años, es justo hacer memoria de aquella gesta que confrontó a dos de las fuerzas navales más importantes de ese entonces.

El 4 de agosto de 1914 se inician formalmente las hostilidades que dieron lugar a la Gran Guerra o también llamada la Primera Guerra Mundial; el Reino Unido contaba en ese momento con la Gran Flota, principal fuerza naval que sustentaba los dominios del impe-

rio en ultramar y que se subdividía en agrupaciones menores pero de gran capacidad operativa. El 4º Escuadrón de Cruceros se encontraba asentado en la Base Naval de las Falklands (Malvinas) y tenía la particular misión de asegurar el flujo comercial entre Argentina y las islas Británicas, por ser ésta la base estratégica de insumos alimenticios y materias primas con que contaba el Reino Unido para su subsistencia.² A pesar de lo anterior, y dado que los principales intereses británicos se encontraban en el mediterráneo (Gibraltar, Egipto, Palestina, etc.), el Indico (India, Bengala ...etc.) y en las mismas costas territoriales, el 4º escuadrón de cruceros era una fuerza de tarea compuesta con buques de segundo orden, heterogéneos y tripulados por dotaciones conformadas en gran parte por reservistas.

Alemania por su parte tenía un menor número de posesiones en ultramar que el Reino Unido; algunas de ellas se encontraban en África y otras varias disgregadas en el Pacífico, entre las que se destacaban las islas Marianas, las Carolinas, las Salomón y las Marshall,³ parte de Samoa y de Papúa Nueva Guinea, todas las cuales giraban en torno

* Teniente 1º IM.

1.- Sir Winston Churchill, en ese entonces Primer Lord del almirantazgo inglés, en su discurso a la cámara de los comunes en la sesión extraordinaria luego de la derrota de Coronel.
2.- El Reino Unido importaba desde Argentina el 85 % de la carne y el 93 % de trigo que consumía anualmente y sus reservas eran de escasas 6 semanas.
3.- En cuyas playas se llevaron a cabo algunas de las más notables campañas anfibias durante la 2ª Guerra Mundial, esta vez entre japoneses y estadounidenses.

a la base de operaciones alemana en el Pacífico, la Base Naval de Tsingtao en el mar Amarillo y desde donde operaba la Escuadra alemana del Lejano Oriente, que a diferencia de su homóloga británica, era de primer orden, conformada con unidades poderosas y modernas; las tripulaciones eran profesionales y llevaban al momento de iniciarse la guerra, dos años de operación sin intervalos.

Antecedentes.

Al romperse las hostilidades, comenzó por parte del almirantazgo inglés la ejecución de su planeamiento naval para el conflicto en el ámbito mundial, para ello se bloquearon los accesos al mar del norte y obligaron a las unidades de superficie alemanas a permanecer guarecidas en sus puertos, siendo muy difícil a partir de ese momento para ellas poder salvar el bloqueo.⁴ Como una segunda fase, bloquearon el acceso al mediterráneo y confinaron a las unidades alemanas existentes en dicha zona (los cruceros S.M.S. *Goeben* y el S.M.S. *Breslau*) a replegarse al interior del Bósforo en aguas turcas, por lo que no existía fuerza alguna capaz de oponerse a los intereses británicos



La gran flota, orgullo de la Marina británica, en 1914.

en el mar. Sin embargo, existía una excepción, la Escuadra alemana del Lejano Oriente ubicada en el Pacífico, por lo que de inmediato comenzó una búsqueda exhaustiva para conocer el paradero de los buques que la componían e intentar determinar hacia que lugar se dirigían, si lo hacían como una sola Fuerza de Tarea o como unidades independientes de corso.

Inicialmente las noticias fueron muy escasas, no obstante se podía determinar algunas premisas. Al unirse Japón en la causa aliada se alejaba a los alemanes del Pacífico Norte, ya fuera occidental (costa de EE.UU.) u oriental, la ruta del Indico hacia Europa era una opción pero muy lenta y larga, ello hacía obvio que las unidades utilizarían la ruta del Cabo de Hornos hacia el Teatro de Operaciones Atlántico. La consigna entonces era detenerlas en las costas inmediatamente previas al paso trans-oceánico, vale decir en costas de un pequeño y largo país con una escuadra de apreciable valor militar pero de irrestricta neutralidad, Chile. Por ello se envió el 4º Escuadrón de Cruceros Británico a interceptarla en costas chilenas, se inició entonces un deambular de unidades de superficie aliadas que se prolongaría por aproximadamente dos meses en las costas nacionales.

Dentro de las limitadas informaciones que existían, los británicos sabían que el crucero liviano S.M.S. *Dresden* había estado operando en las costas de México en Veracruz⁵ y que el crucero S.M.S. *Emden* había aparecido en la bahía de Bengala a inicios de septiembre amenazando los intereses británicos; pero cuando se supo que la Escuadra alemana había recalado a inicios de octubre en isla de Pascua y estaba com-

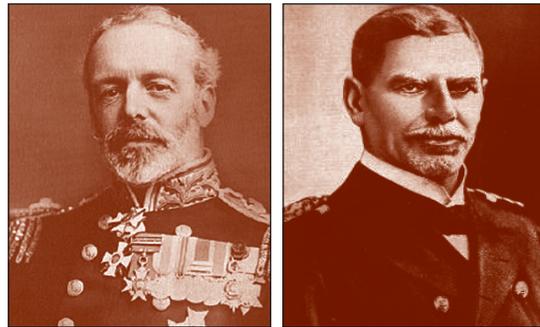
4.- Salvo la guerra desarrollada por sus incipientes submarinos, la única vez que la Escuadra alemana en pleno presentó combate en alta mar, fue en la Batalla de Jutlandia, batalla naval que confrontó a las dos flotas completas.

5.- Durante la revolución mexicana de Pancho Villa, el S.M.S. *Dresden* junto a otras unidades Británicas, todas bajo el mando del Contralmirante Cradock evacuaron ciudadanos europeos ante la inminente caída de la ciudad. Por dicha acción se envió una elogiosa nota por parte del embajador alemán en México para el almirante inglés al almirantazgo, curiosamente 3 meses después esas mismas unidades se enfrentaron en el Combate de Coronel.

puesta entre otras unidades, por los cruceros pesados *Sharmhorst* y *Ginseau*, entonces los temores británicos se hicieron realidad; dado que una fuerza alemana bien entrenada y equipada, bajo el liderazgo excepcional del Vicealmirante Maximilian Graf Von Spee era la principal amenaza que podía existir en aguas del Pacífico y que amenazaba no sólo a las unidades británicas de la zona, sino que la misma base naval de las Falkland (Malvinas).

En vista de las noticias recibidas, el Contraalmirante Cradock, Comandante del 4º Escuadrón de Cruceros Británico, envió a mediados de octubre un telegrama cifrado a Inglaterra donde solicitaba refuerzos, la respuesta de Sir Winston Churchill fue breve y concisa; *“luche con lo que tiene y vayan para usted nuestros mejores deseos”*; no obstante se le asignó una unidad adicional, el H.M.S. *Canopus*, un viejo crucero pesado con poderosas piezas de 12”.

Las opciones del Contraalmirante Cradock no eran muchas, sabía que desde la Batalla de Trafalgar en 1805 no había existido fuerza naval alguna que volviera a amenazar la supremacía británica en el mar, y la tradición impuesta por Nelson, impedía aun al más débil de los faluchos británicos rehusar combate, por lo que su Escuadrón no sería la excepción. Estaba entonces condenado a presentar batalla a los alemanes para impedirles el paso por el cabo de Hornos o al menos para retrasar dichas fuerzas en espera de refuerzos. Para lograr lo anterior, contaba con toda su experiencia y con la confianza de sus hombres pues era un comandante probado en combate y de gran prestigio que intentaría por todos los medios disponibles, revertir la supremacía alemana y contaría con no pocas oportunidades para hacerlo durante la batalla.



Contraalmirante Christopher
George Kit Cradock.

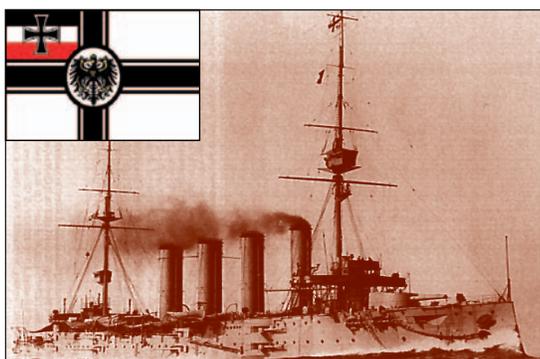
Vicealmirante Maximilian
Graf Von Spee.

Los Comandantes.

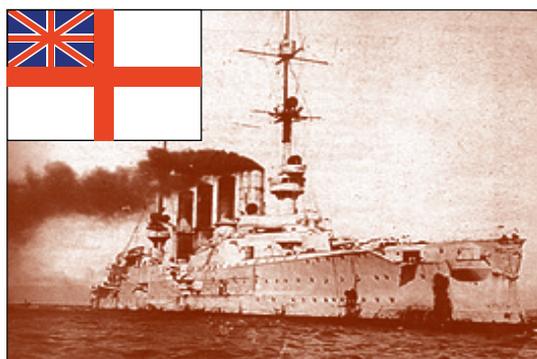
Contraalmirante Sir Christopher George “Kit” CRADOCK: era el Comandante del 4º Escuadrón Británico de Cruceros; había nacido en 1862 en Yorkshire e ingresado a la Royal Navy en 1875, donde tuvo una extensa y exitosa carrera. Ya en 1878 como guardiamarina participó en la ocupación británica de la Isla de Chipre, luego destacó por sus éxitos militares y temerarias acciones en la guerra de los Boers (Sudáfrica), promovido a Almirante en 1910, era famoso por su valor y arrojo, intuitivo más que metódico, de gran ascendiente sobre sus subordinados. Era el comandante ideal, para mantener la moral elevada ante tan desventajosa situación.

Vicealmirante Maximilian Graf VON SPEE: Comandante de la Escuadra del lejano oriente de la Marina Imperial Alemana; había nacido en 1861, en Copenhague e ingresado a la Marina en 1878; destacó durante su extensa carrera en el ejercicio del mando, metódico, ejemplar y estricto, ocupando entre otros puestos, los de Comandante de la Base Naval de Camerún, Jefe del Estado Mayor de la flota alemana del Mar del Norte y a partir de 1912 Comandante de la Escuadra Alemana en las costas del pacífico, la cual había conducido durante 2 años y la mantenía en óptimas condiciones operativas.⁶

6.- Sus dos hijos varones eran oficiales de marina bajo su mando y a bordo de unidades componentes de la escuadra alemana.



S.M.S. Scharnhorst.



H.M.S. Good Hope.

LAS FUERZAS:

Las fuerzas británicas estaban compuestas en orden de importancia por:⁷

- **H.M.S.⁸ Good Hope:** Buque insignia, Crucero pesado construido en 1902, poseía una batería principal de 2 piezas de 9,2" y 16 piezas de 6 ". Ambas con un alcance máximo de 15.500 yardas o 7,65 millas.
- **H.M.S. Monmouth:** Crucero Liviano construido en 1903, poseía 14 piezas de 6"
- **H.M.S. Glasgow:** Crucero Liviano de la clase Bristol a punto de ser dado de baja al momento del conflicto, construido a mediados de 1909, poseía 2 piezas de 6" y 2 de 4".
- **H.M.S. Otranto:** Buque mercante adaptado para la guerra, poseía piezas de bajo calibre y un andar muy reducido, no superior a 15 nudos.

Una característica general de los buques británicos era lo bajo de su obra muerta, lo que inutilizaba las baterías de la cubierta principal en caso de malas condiciones de mar.

Las fuerzas alemanas estaban compuestas en orden de importancia por:

- **S.M.S.⁹ Scharnhorst:** Buque insignia, gemelo del *Gneisenau*, construido

en 1908, poseía 8 piezas de 8,2" con alcance máximo de 22.000 yardas o 11,3 millas y 6 de 6"

- **S.M.S. Gneisenau:** Idem Scharnhorst.
- **S.M.S. Leipzig:** Crucero liviano de la clase homónima construido en 1905, poseía 10 piezas modernas de 4,1" equivalentes a las antiguas británicas de 6"
- **S.M.S. Dresden:** Crucero liviano de clase homónima construido en 1908, poseía 10 piezas de 4,1"
- **S.M.S. Nürnberg:** Crucero liviano de clase homónima construido en 1907, poseía 10 piezas de 4,1".

Las piezas de menor calibre alemán, eran de mayor alcance y de mayor cadencia de fuego.

El Combate.

En la tarde del sábado 31 de octubre de 1914, el telégrafo sin cables empleado por las unidades británicas y curiosamente de origen alemán (Telefunken) les había advertido de la presencia cercana del S.M.S. *Leipzig*, pero no tenían indicios ni la convicción de la presencia del resto de la Escuadra alemana, por lo que el Contraalmirante Cradock confiado en que el Crucero alemán se encontraba solo, decidió interceptarlo; determinó reunirse con sus unidades aún dispersas

7.- Hemos omitido el H.M.S. *Canopus* pues no participó del combate, aun cuando sus piezas de 12" podrían haber cambiado la historia.

8.- H.M.S.: Her Majesty Ship, Buque de su majestad.

9.- S.M.S. Sein Majestäts Schiff, Buque de su majestad.

en un punto de rendes vouz 40 millas al weste del golfo de Arauco, una zona de aguas profundas y en esa época del año con condiciones de mar bastante adversas, elegida especialmente por el Almirante para aminorar las capacidades alemanas.

El día domingo 1º de noviembre, a eso de las 13:45 horas, se había reunido gran parte del Escuadrón británico en el punto acordado, sin embargo el Crucero H.M.S. *Canpus*, aún se encontraba unas 200 millas al sur, lo que no era un hecho menos relevante dado que poseía las únicas piezas de 12" eventualmente disponibles para enfrentar a los germanos, no obstante Cradock, decidió interceptar al *Leipzig* sin esperar a su unidad, pues consideró que no sería necesaria para neutralizar aquel solitario crucero. Para ello, adoptó una formación de abanico con sus unidades orientada al NNE, con unas 15 millas de extensión entre el H.M.S. *Good Hope* más al weste y el H.M.S. *Glasgow* al este, a las 15:30 horas la formación estaba lista y avanzaba hacia la costa chilena a unos 15 nudos, máxima velocidad que permitía el H.M.S. *Otranto*, curiosamente, la formación germana no había advertido aún a los británicos.

A las 16:00 horas, el H.M.S. *Glasgow* divisó los humos al noreste de una unidad de combate alemana, a poco andar, resultaron ser tres siluetas, el S.M.S.¹⁰ *Scharnhorst*, S.M.S. *Gneisenau* y S.M.S. *Leipzig* que navegaban a su vez en formación 1 de norte a sur encabezados por el buque insignia y cerraba la formación (aparentemente) el *Leipzig*. En este momento, Cradock tuvo la primera oportunidad de evitar el combate y retornar mar afuera y esperar la noche para perder a los germanos, pero prefirió presentar batalla e intentar la clásica táctica naval de cortar la proa enemiga y formar la T con el objeto de enfrentar con todas sus fuerzas a los buques alemanes



Batalla de Coronel, 1 de noviembre de 1914.

que al venir en línea podían enfrentarse de uno en uno; sin embargo, en menos de 1 hora, el rápido andar de los germanos (sobre 20 nudos) que ya habían detectado la presencia de los británicos le hizo desistir en su intento, pues al no poder cortar la proa de la formación alemana, la situación sería a la inversa y las unidades de Von Spee formarían la T cortando la proa de los británicos; viró entonces a estribor a eso de la 18:05 horas y comenzó a navegar en paralelo a la Escuadra germana con unas 15 millas de distancia; la primera oportunidad de Cradock había sido desaprovechada.

Al comenzar a navegar en paralelo a la fuerza alemana, adoptó la formación 1, pero esta vez, Cradock colocó a la cabeza su buque insignia, el *Good Hope* y se percató que al ponerse el sol por el weste, temporalmente cegaba a los observadores de las piezas de Artillería alemanas, tenía una ventaja temporal y si era capaz de ponerse dentro del alcance de sus piezas y romper primero el fuego, podría tornar la situación a su favor. Enfiló hacia un punto de convergencia con los alemanes, para acortar la distancia a 8 millas, aumentó el andar a 18 nudos, sin

REVISAR 6/2005

10.- S.M.S. Sein Majestäts Schiff, Buque de su majestad.

embargo el Almirante Von Spee, detectó la maniobra y corrigió el rumbo de su formación con el objeto de mantener la distancia y navegar en paralelo, conciente de las adversas condiciones visuales mientras se ocultaba el sol y del mayor alcance de sus piezas, sabía que ya llegaría su oportunidad; la segunda chance de Cradock se había esfumado.

A las 19:00 horas el sol se había hundido en el horizonte, la iniciativa estaba entonces en manos alemanas, Von Spee, acortó la distancia a 12.000 yardas y ordenó romper el fuego. A las 19:04 horas su buque insignia envió su primera salva con sus piezas de 8,2", los ingleses intentaban acercarse para romper el fuego, pero por desgracia mientras se ubicaban dentro del alcance de sus baterías, la tercera o cuarta salva alemana inutilizó las piezas de 9,2" del *Good Hope*, y por ende sólo tenía disponible para enfrentar las poderosas piezas alemanas, los cañones de 6" que tenían un alcance efectivo de 10500 yardas; para colmo de males, las condiciones de mar barrían con las cubiertas de los buques británicos, y sólo podían utilizar sus baterías de la cubierta superior, en tanto los alemanes no tenían limitaciones. En tan desventajosa situación, no fue extraño entonces que el preciso fuego germano rindiera sus frutos y a las 19:45 horas, el *Good Hope* que ya tenía inutilizadas sus baterías principales fue impactado por varias andanadas que produjeron explosiones, la última de ellas fue a las 19:57 horas. Ésta tuvo tal violencia, que el H.M.S. *Glasgow* que se encontraba 6 millas más atrás tuvo roturas de vidrios; en ese instante, el buque insignia del Almirante inglés con toda su tripulación y su Comandante a la cabeza, inclinó su proa y se hundió rápidamente sin que hubiere sobrevivientes.

En ese momento se concentraron los germanos en los buques que seguían en formación e impactaron al Crucero *Monmouth*, el cual redujo su andar producto de las averías, quedando retrasado y

sobrepasado por el resto de las unidades británicas; a esas alturas, las condiciones de oscuridad eran absolutas, las nubes habían ocultado la luna que antes delataba la posición de las unidades británicas. Los alemanes sólo espoteaban los tiros al ver los destellos de las piezas británicas al disparar. Al percatarse de lo anterior, el Comandante del H.M.S. *Glasgow* John Luce dejó de disparar, rompe la formación y viró en redondo para intentar encontrar al H.M.S. *Monmouth*. El H.M.S. *Otranto* por su parte, escapó hacia el weste, conciente de que todo estaba perdido, eran aproximadamente la 20:15 horas. Sin embargo, la suerte sería esquivada con los ingleses otra vez y quien encontró entre la oscuridad al H.M.S. *Moonmouth* fue el S.M.S. *Nürnberg* que cerraba la formación germana, requirió instrucciones y recibió la orden de rendirlo o echarlo a pique, a juzgar por el parte del Comandante al término del combate, la tarea no le produjo alegría alguna, no obstante la cumplió con absoluto profesionalismo. Su unidad al situarse al final de la formación no alcanzó a participar del duelo artillero y le correspondía ahora dar de baja a un adversario herido de muerte, sin duda no era el noble combate que todo marino espera en alta mar, pero el Comandante Von Schönberg, lo ejecutó con precisión germana y el H.M.S. *Monmouth* luego de varias andanadas, se fue a pique a las 20:55 horas pero con la bandera al tope, dado que los requerimientos de rendición no fueron atendidos por la tripulación, la que se hundió con su buque sin que tampoco hubiere sobrevivientes.

Aunque las unidades alemanas viraron hacia el weste para intentar encontrar a los británicos, la oscuridad y las adversas condiciones de mar los protegieron, habían dejado atrás aproximadamente 1600 hombres que yacían en las profundidades del golfo de Arauco y que clamaban por venganza.

Las unidades alemanas alentadas por su impresionante victoria, emprendieron



Los cruceros pesados alemanes en Valparaíso, luego del combate de Coronel, al fondo las unidades de la Escuadra Nacional.

rumbo hacia Valparaíso a reparar las averías y luego a la base naval inglesa de las Falkland, pero los británicos que estaban estupefactos por la derrota ya habían tomado las medidas necesarias para remediar los hechos del 1 de noviembre y es parte de otro trabajo más profundo analizar lo que aconteció a las unidades alemanas el 8 de diciembre del mismo año, vale decir poco más de un mes después de ocurrido los hechos de Coronel.

La principal lección del combate, curiosamente la obtuvieron los británicos, nunca más los tomarían con la guardia baja y la iniciativa naval a partir de 1915 estaría permanentemente en sus manos; el mar nuevamente pertenecería a sus dueños originales (al menos en la superficie); pero en la memoria de todos, quedaría el imborrable recuerdo que durante un mes breve pero intenso de 1914, y a raíz del combate desarrollado en aguas chilenas, el principal y hegemónico imperio de principios del siglo XX sintió tambalear sus cimientos.

Conclusiones.

Si bien las dos fuerzas eran cuantitativamente equivalentes, en el aspecto cua-

litativo, los alemanes eran ampliamente superiores, tanto por su moderno material bélico, como por la excelencia de sus dotaciones profesionales y entrenadas. Podemos entonces extraer de este episodio, dos grandes ideas fuerza; por una parte constatar que la adecuada selección del personal y un exigente entrenamiento son una irrefutable condición para el adecuado comportamiento en el combate; así también contar con tecnología moderna puede constituir el factor que desnivele en favor de uno u otro contrincante un determinado enfrentamiento.

En estos días en que la Armada de Chile, se encuentra inmersa en un ambicioso proceso de modernización de sus unidades de superficie como así también en la progresiva racionalización del personal que compone la institución, privilegiando la calidad y capacidad por sobre la cantidad, hemos de concluir que las experiencias que nos permite visualizar el Combate de Coronel, siguen hoy tan vigentes como lo fueron en su momento, y a la luz de las mismas, podemos inferir que nos encontramos en el rumbo adecuado para cumplir con nuestra premisa, **Vencer o Morir.**

BIBLIOGRAFÍA

- *Coronel And Falkland: Barrie Pitt; Cassell Military Paperbacks, páginas 1 a la 22.*
- *Battleships of the 20th Century: Janes; páginas 26 a 38 y 96 a 105.*
- *The World Crisis: Winston S. Churchill, Odhams Press, capítulo 2.*
- *Coronel and After: Lloyd Hirst; Jarrolds, páginas 33 a 51.*
- <http://navalhistory.flixco.info>: En lo referido a piezas de Artillería Naval de principios del siglo XX.