

LA CALLE CRUCERO EXETER; UNA COMBINACIÓN DE RECUERDOS HISTÓRICOS DE POLÍTICA NAVAL Y HUMANIDAD EN EL CENTRO DE VIÑA DEL MAR

Fernando Wilson L. ¹

Resumen

En 1939 la costa chilena fue visitada por una división de cruceros británicos. Estos buques realizaban operaciones normales de visita y “paseo de la bandera”, sin embargo en la ocasión además intentaban influir en el proceso de selección de nuevas naves para la Armada de Chile. Nuestra marina buscaba barcos de características técnicas específicas, y el envío de uno de los buques clase B de la Royal Navy claramente no era casual, ya que era cercano al modelo buscado. Durante la visita, ocurrió el devastador terremoto de Chillán y Concepción, ante el cual las autoridades británicas reaccionaron rápidamente enviando al HMS Exeter a la zona, aprovechando la combinación de su capacidad de transporte de personal y elevada velocidad. Las muestras de fraternidad demostradas por la dotación llegaron al punto de que su nombre ha sido recordado en diversas ciudades chilenas, apareciendo en calles de Viña del Mar, Concepción y Santiago. El estallido de la guerra relegaría al olvido estas operaciones de ayuda, pero la solidaridad británica produjo el efecto de una memoria a su respaldo que se extiende por más de 60 años.

Abstract

In 1939 the Chilean coast was visited by a British cruises division. These ships were doing ordinary visit and “flag promenade” operations, nevertheless, in the occasion they were also trying to affect in the selection process of new ships for the Chilean Navy. Our marine was looking for ships with specific technical characteristics, and the delivery of one of the B Class ships from the Royal Navy was clearly not casual, due to it was close to the prototype wanted. During the visit, there was the devastator Chillán and Concepción earthquake, in front of which the British authorities quickly react by sending the HMS Exeter to the zone, taking advantage of the combination of its personnel transport and high speed capacity. The displays of affection shown by the crew went as far as to remember its name in several Chilean cities, appearing in streets of Viña del Mar, Concepción, and Santiago. The explosion of war put aside the helping operations, but the British solidarity produced the effect of a memory to its support that remains for over 60 years.

En Viña del Mar, extendiéndose entre la calle Valparaíso y avenida La Marina, así como cortando la calle Arlegui existe la llamada “calle Crucero”. Ubicada en las inmediaciones del terminal de buses de la ciudad, es rutinariamente recorrida por múltiples personas que sin darle mayor relevancia, la asumen ya como parte de la toponimia de la ciudad. En nuestro caso difícilmente habíamos reparado en ella, atribuyéndole simplemente ser otra referencia naval más, consecuencia natural de la posición de Viña del Mar y Valparaíso en relación a nuestra Armada.

Fue con sorpresa, por tanto, que revisando algunos mapas tradicionales de

1. Licenciado en Historia, Universidad Católica de Valparaíso. Magíster en Ciencia Política, Mención en RR.II., Pontificia Universidad Católica de Chile. Profesor del Departamento de Historia, Universidad Adolfo Ibáñez. Profesor Concurrente, Academia de Guerra Naval.

Fernando Wilson L. - Revista Archivum Año X N°11

la ciudad, datados en la década de 1950, que nos encontramos que esta calle tenía la apelación real de “crucero Exeter”. Claramente este no era el nombre de ningún buque que haya servido en nuestra Marina, sino que una reconocida unidad de combate de la flota británica que prestó servicio en la Segunda Guerra Mundial. La pregunta era obvia, ¿qué podía haber causado que se usara su nombre para bautizar una calle viriamarina? Más aún, una rápida revisión mostró que este se repetía en lugares tan disímiles como Concepción o la comuna de Providencia.

Para aproximarnos al tema, primero presentemos a nuestro protagonista, el crucero pesado británico clase B HMS Exeter; y es que tras la Primera Guerra Mundial, y ante el riesgo de una nueva carrera naval entre las grandes potencias, que podía resultar igual de funesta que aquella librada entre Gran Bretaña y Alemania con anterioridad a 1914, se convocó a una reunión internacional en la ciudad de Washington. El objetivo de esta era establecer un régimen de equilibrio naval entre las diferentes potencias marítimas, regulando el balance de poder entre ellas. La forma propuesta era establecer una proporción de inventario naval regular entre los participantes, lo que llevaba a definir regímenes regulares de características entre los diferentes buques a construir. Uno de los resultados más llamativos fue la creación de un nuevo tipo de buque de guerra, que sería indistintamente llamado como el “crucero Washington” o “10.000 toneladas”, en base al desplazamiento máximo autorizado.²

El objetivo de este diseño era generar una propuesta estandarizada para todas las marinas que recogieran el estado del arte en el desarrollo de esta categoría de buques, destinada a la patrulla de vías de comunicaciones marítimas y roles de apoyo en las escuadras, y que basado en el diseño de los cruceros Clase Elizabethan o Hawkins británicos, de 9.800 toneladas y armados de cariones de 7,5,” pudiera regular la carrera en esta categoría de buques de guerra.³

Lamentablemente, el modelo escogido resultó defectuoso, pues este tipo de buques británicos estaba diseñado para enfrentar una clase inexistente de supuestos buques corsarios alemanes, lo que hizo que sus propiedades resultaran poco balanceadas o útiles. Peor aún, la regularización política de las características entre las delegaciones asistentes en Washington llevó a generar un buque marcadamente desbalanceado. Comenzando con su armamento, el calibre principal de 8” (203 mm.), acordado políticamente, no correspondía a ningún requerimiento naval real. Por un lado, su proyectil pesaba entre 100 y 115 Kg., era demasiado ligero para perforar la coraza de las unidades capitales (acorazados y cruceros de batalla) del periodo, pero era excesivo para comprometer unidades ligeras adversarias, como cruceros ligeros o destructores, ya que tenía una cadencia de tiro demasiado baja para asegurar un número suficiente de impactos. Irónicamente, este defecto fue superado al convertirse la enorme mayoría de los cruceros Washington en vulnerables a sus propios cariones (la violación de un principio cardinal del diseño naval, en que un buque ha de estar protegido contra un armamento equivalente al que porta), pues el desplazamiento asignado, de 10.000 toneladas, impedía embarcar un número relevante de cariones a la

2. JORDAN, John; Warships after Washington, Seaforth Publishing, Barnsley, UK, 2011, Cap. 3

vez que asegurar una velocidad suficiente y blindaje en espesor y distribución razonables. Esto llevaría a que una vez que estos defectos fueron constatados por las diversas marinas, estos buques fueran apodados como los "Tin Clads", o "cruceros de hojalata".⁴ En síntesis, los cruceros Washington resultarían buques caros, vulnerables y nunca estaría demasiado claro el sentido de su empleo. Para la Royal Navy británica eran demasiado grandes y caros para construir el número suficiente para proteger sus extensas líneas de comunicación imperiales, mientras que para la US Navy, no alcanzaban a compensar la ausencia de cruceros de batalla en su inventario, buques clave para efectuar la exploración a favor de la línea de batalla de acorazados.

Y los resultados rápidamente darían para graves sospechas. La mayoría de las marinas optaron por buques muy rápidos, como los Trento italianos o los Suffren franceses, pero el resultado de ello fue generar grandes buques muy ligeramente protegidos. Diversos estudios y análisis tácticos rápidamente llevaron a la conclusión de que su vulnerabilidad en combate sería extrema. Los años finales de la década del veinte concentrarían a los ingenieros y constructores navales en intentar desesperadamente tratar de incrementar el blindaje efectivo, llevando a muchas soluciones noveles e ingeniosas como: incluir el blindaje en la estructura principal del buque, emplear extensivamente la soldadura en lugar de los remaches, usar aleaciones ligeras, etc. Serían todas opciones tomadas, pero, pese a ello, simple y sencillamente, no era posible doblar las leyes de la física y en 10.000 toneladas un buque balanceado simplemente no podía ser construido. Ello llevaría a diversas marinas a derechamente falsear el desplazamiento de sus buques, como ocurriría con la Regia Marina Italiana, que superaría hasta en 2000 toneladas el desplazamiento autorizado en sus magníficos cruceros de la clase Zara⁵.

Fue en esta situación que se llegó a la conclusión de que era necesario producir un nuevo concepto de crucero, más barato y apropiado para la construcción en grandes números, pero que a la vez mantuviera una capacidad de combate para enfrentar a los cruceros clase Washington con calibres de 8". Esta sería la "clase B", que reconocida como tal por el Tratado de Londres de 1930, rápidamente quedaría superada primero por tratados sucesivos que buscarían abolir el calibre de 8" y luego por la carrera naval previa a la Segunda Guerra Mundial.

Esto causaría que la serie quedaría limitada a dos buques, ambos británicos, construidos en los programas navales de 1926 y 1928. En el primero se encargaría el HMS York, un buque más reducido que los Washington, sustituyendo solo 8.300 toneladas de desplazamiento standard, pero mucho mejor protegido que ellos. El precio de esta situación sería la reducción de la batería de 8" de ocho calibres a solo seis, dispuestos en tres torres dobles en vez de cuatro. Esta condición no solo ahorraba el peso de la torre, sino que además permitía acortar el buque, ahorrando peso estructural y también de extensión de la coraza tanto vertical como horizontal, que podía ser redistribuida en el resto del buque, consiguiendo una unidad marcadamente más sólida. El análisis británico era que el concepto fue exitoso, pues la reducción del número de armamento no era crítica para la

4. WHITLEY, M J.; *Cruisers of World War 2*, USNI, Annapolis, EE.UU,1996, Introducción

5. WHITLEY, *Op. cit.*, pp. 149 et Seq., JORDAN, *Op. cit.*, pp. 144 et Seq.

potencia de fuego y mantendrá aún una cadencia de tiro suficiente, mientras que la protección suplementaria le permitirá absorber más castigo que un enemigo mayor pero más frágil. Encargado el York a los astilleros Palmers en Jarrow, y con el buque recién botado al mar en 1928, un semi gemelo mejorado se le pidió a los astilleros reales de Devonport. Botado en 1930 y completado en 1932, el HMS Exeter tenía una manga o ancho ligeramente mayor, lo que le permitía incrementar aún más su protección mientras mantenía una estabilidad suficiente para permitirle hacer tiro preciso con su batería principal. Una serie de tres mejoras, como la inclusión de un puente de torre que concentraba de mejor forma los dispositivos de control de tiro y gobierno del buque, una catapulta doble para hidroaviones, etc., convirtieron a este buque en un diseño especialmente feliz. Tanto así que se esperaba expandirlo para convertirlo en la base de la segunda generación de cruceros "clase A", la clase Surrey, los que se esperaba encargarse en 1929 o 1930. El destino no lo permitió, la grave crisis económica mundial de 1929 abortó estas expectativas y para cuando Gran Bretaña la superara, el pensamiento naval favoreció el encargo de una serie de cruceros de tipos completamente distintos, los llamados "Cruceros Ligeros", con batería de 6", más pequeños, económicos y efectivos, de los que la Royal Navy construirá grandes números en clases sucesivas como la Leander, Amphion, Aurora, Town, Crown Colony y Superb. Esto convirtió al Exeter en un experimento exitoso, pero también en el último de su especie en Gran Bretaña, el último crucero pesado de 8".⁶

Completado en 1932, el buque atraía gran atención y muchos países lo consideraron un modelo a seguir, de hecho, países como Brasil o el propio Chile comenzaron a elaborar sus propios conceptos de "Crucero Pesado", pidiendo a la casa Vickers británica que les propusiera diseños de 8.000 toneladas y seis cañones de 8" claramente basados en el Exeter.⁷ Pero eso no podría ser, ya fuera por el rearme británico (que consuma la capacidad industrial del Reino Unido) o la influencia del Tratado de Londres de 1935, que buscaba abolir el calibre de 8". Los británicos resistieron múltiples intentos chilenos y brasileños por hacerse de buques del tipo, ofreciendo por un lado los diseños de cruceros con cañones de 6" y por otro haciendo lobby en los proveedores extranjeros para que no aceptaran los pedidos sudamericanos.

El Brasil rápidamente se acomodó a la situación, abandonando la intención y reemplazándola por seis destructores de la clase H, sin embargo Chile se encontraba en una situación muy diferente. La Armada nacional contaba para esas fechas con el más poderoso acorazado del hemisferio sur, el Latorre, que gracias a la combinación de su batería de cañones de 14" y velocidad de 23 nudos podía enfrentar a los dos acorazados argentinos de la clase Moreno, armados con piezas de 12", con un grado de efectividad razonable. Pese a ello, la incorporación de dos novedosos cruceros "intermedios" a la Armada Argentina causó un serio problema táctico a nuestra institución. Básicamente, los dos buques de la clase 25 de Mayo, construidos en Italia, contaban con una batería de 7,5" única en el mundo. Esta no chocaba con el Tratado de Londres de 1935, pero permitía

6. FRIEDMAN, Norman; *British Cruisers; Two World Wars and Beyond*. USNI, Annapolis, EE.UU., 2011, pp. 272 et Seq.

7. FRASER, Kenneth, en: *Warship 2011*, Conway Maritime Press, Londres, UK. Cap. Warship Notes, pp. 175 et 180 Seq. También en: *Warship 2012*, Cap. Warship Notes, pp. 174 et Seq.

La calle Crucero Exeter; una combinación de recuerdos históricos de ...

Reconocimientos a los jefes, oficiales y tripulantes del Exeter por su gran atención

Todos los refugiados se expresan profundamente agradecidos de las bondades de los marinos británicos.—Una organización espléndida para facilitar las comodidades a los refugiados.—Todo con orden y buena atención.

El crucero de S. M. B. «Exeter», que primeramente se había anunciado que llegaría a las siete de la mañana, sólo entró a nuestro puerto a las 9.30 y una vez realizadas las maniobras de atraque, a las diez empezó el desembarco de los damnificados.

Tan pronto fué avistado el «Exeter» salimos mar afuera en lancha, con el objeto de subir a bordo del barco de guerra, pero esto nos fué imposible, debido a la estrictez que existe en esta clase de naves para subir a bordo de ellas.

Mientras el crucero hacía maniobras de fondeo, en nuestra lancha rodeamos el barco tratando de ubicar algún porteño conocido, cuando de un grupo que estaba afirmado en las barandas, oímos que se nos llamaba. Era Víctor Uriarte, viejo deportista porteño de la Unión Española, que junto con saludarnos, preguntaba noticias de sus amigos.

El crucero traía a su bordo a 400 personas, de las cuales 350 eran chilenas y las 50 restantes británicas.

El desembarco se efectuó con todo orden y sin que se produjera el menor tropiezo. Marineros del crucero ayudaban a los damnificados a desembarcar su equipaje y una vez en tierra eran recibidos por las autoridades quienes les indicaban las gondolas y automóviles que habían a su disposición para su traslado a donde ellos indicaran.

La operación de desembarco demoró poco más de una hora.

En general, la mayoría de los que desembarcaron tenían su vestuario en buenas condiciones, y aunque muchos sólo habían librado con lo que traían puesto, otros habían logrado salvar algunos de sus efectos personales.

Todos ellos tenían palabras de agradecimientos para los oficiales y marinería del crucero británico, pues desde el primer momento que llegaron a bordo fueron tratados con toda gentileza, esmerándose todos en prestarles las mayores atenciones posibles.

A todos los niños que venían a bordo se les había obsequiado con una cinta con el nombre de «Exeter» de las que usan los ma-

La Unión, 28 de enero, 1939.

un tiro lo suficientemente pesado para complicar seriamente el empleo táctico de los buques menores de la Escuadra chilena, especialmente sus destructores. La extrema vejez de los cruceros acorazados, como el O'Higgins o los protegidos como el Chacabuco, que databan de los primeros arios del siglo obligaban a adquirir nuevos buques de la categoría. Pero, la crisis con Perú por Tacna y Arica, que se superaría pacíficamente con la firma¹⁸¹

del

www.hmsajax.org

Fernando Wilson L. - Revista Archivum Año X N°11

Tratado de 1929, obligó a concentrar la atención en la capacidad naval de este país, que no contando con unidades pesadas tras la Guerra del Pacífico, había optado por adquirir cuatro submarinos norteamericanos de la Clase R. La efectividad de estos buques llevó a nuestra Escuadra a reforzarse con nuevos destructores antisubmarinos, y para cuando hubo recursos para encargar cruceros tras la crisis de 1929, Chile se encontró atrapado por el intento de prohibición del calibre de 8", que se volvió clave para poder enfrentar en condiciones de superioridad a los cruceros argentinos. Nuestro país requiera un tipo de buque que Gran Bretaña estaba decidida a impedir que se continuara construyendo en el mundo. Un serio problema.

En este contexto, las autoridades de la época intentaron toda clase de aventuras, todas ellas bloqueadas por Gran Bretaña, que ofrecían en su reemplazo buques de las clases Town o Crown Colony, incluso aquellas ya en grada para su propio uso. Tal era la relevancia de impedir la resurrección del calibre de 8" que se llegó incluso a reconocer jurídicamente la ocupación italiana de Abisinia a cambio del compromiso de no construir buques con dicho armamento para Chile⁸.

Sería en medio de todas estas maniobras políticas que Gran Bretaña decidiría apoyar sus ofertas y posición política en nuestro territorio con la visita de un escuadrón naval. Tradicionalmente, el NAAWI (North América and West Indies) basado en Jamaica, cruzaba el canal de Panamá y visitaba los puertos del Pacífico Sur una vez al año. Esta fuerza, compuesta de cruceros ligeros de las clases C y D, construidos durante la Primera Guerra Mundial estaban muy lejos de ser impresionantes, y buscaban más bien "pasear la bandera" antes que alterar los equilibrios regionales o preocupar a los Estados Unidos de Norteamérica, que gradualmente ganaban poder político y económico en la región. Pese a ello, en esta ocasión se creó una nueva formación, llamada "División Sudamericana", la que operando entre Sudáfrica, los archipiélagos del Atlántico sur y el Río de la Plata, se destacaría al Pacífico sur para visitar Chile de forma regular desde 1934 en adelante. Esta formación estaría compuesta de nuestro protagonista, el HMS Exeter, al que se agregaría un crucero ligero con cariones de 6" de la clase Leander, el HMS Ajax. Esta decisión claramente no podrá resultar casual, pues encontrándose nuestra república activamente negociando por cruceros de 8", la Royal Navy enviaba a puertos chilenos el último crucero construido con cariones de 8" a la vez que el ejemplar más moderno de su clase sucesora con armamento exportable. Estando los Leander basados en las soluciones técnicas del Exeter, se nos perdonará el considerar que los objetivos básicos de mostrar las ventajas del calibre menor en el diseño del buque eran demasiado evidentes.⁹ Una breve revisión de los desplazamientos del escuadrón en general y del Exeter en particular nos mostrarán cómo, pese a visitas regulares a Montevideo, Buenos Aires y algunos puertos peruanos como Cobija o Ilo, sería Valparaíso, Talcahuano, Iquique y Puerto Montt donde los buques británicos pasarían la mayor parte del tiempo, visitándolos en uno o dos cruceros cada año y permaneciendo en ocasiones por varias semanas en cada puerto.

La formación sería comandada desde mayo de 1938 por el comodoro Henry

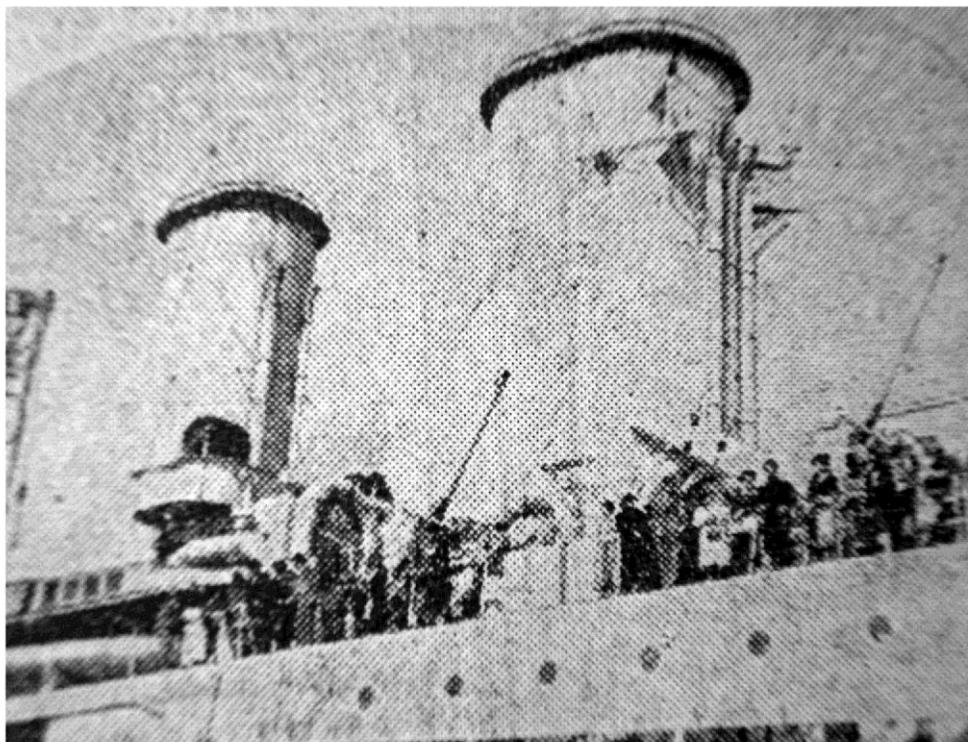
8. FRIEDMAN, *Op. cit.*, pp. 277 et Seq.

182 9. <http://www.worldnavalships.com/directory/shipinfo.php?ShipID=432>, consultado por última vez en enero

2013.

www.hmsajax.org

La calle Crucero Exeter; una combinación de recuerdos históricos de ...



Fotos de detalle del HMS Exeter en el embarco de los refugiados de Concepción, *La Unión*, 26 de Enero, 1939

Fernando Wilson L. - Revista Archivum Año X N°11

“Bobby” Harwood, quien además ostentaba el mando del Exeter desde mayo de 1937 tras una serie de reparaciones efectuadas en el crucero en Gran Bretaña, y quien lo llevaría primero a la Exposición Universal de Nueva York del mismo año para luego volver al Atlántico y Pacífico sur, reasumiendo su función diplomática hasta recibir el mando general de la formación.

El comodoro Harwood¹⁰ era un destacado oficial naval británico, de reconocido criterio y habilidades políticas, habra desarrollado su carrera principalmente en destructores hasta ser ascendido al grado de Capitán de Navo en 1929. Al asumir el mando del Exeter en 1937, se le entregaba una pesada responsabilidad política a la vez que militar y que prontamente podría ejercer de forma brillante. Primero, su trato haría mucho en modificar el abierto resentimiento de muchos oficiales chilenos que eran conscientes de las labores de bloqueo que la Cancillería británica hacia a los esfuerzos nacionales de obtener cruceros pesados.¹¹ Pero serra un evento inesperado el que generarra el impacto más permanente en la opinión pública chilena, el terremoto de Chillán del 24 de enero de 1939.¹² Con una intensidad de 7,8 Mw, devastó el sur del país, y en el caso específico de Chillán y Concepción, en la práctica devastó a estas ciudades con más de un 95% de las viviendas destrozadas, generando cientos de muertos y miles de heridos, desplazados, etc.

La presencia en Talcahuano de la principal base de apoyo de la Marina de Chile implicó la presencia en ella de muchas unidades navales, las que con sus medios técnicos, asr como dotaciones inmediatamente pasaron a prestar apoyo, sin embargo existra una severa dificultad de establecer comunicaciones con el norte del país. Los ferrocarriles estaban interrumpidos por los numerosos puentes cardos, mientras que el transporte automotor era extremadamente precario en el periodo, además de encontrarse también afectado por el terremoto en sus vras y caminos. Para manejar la situación era capital el transporte marrrtimo, pero la mayorra de las unidades de la Escuadra que ya se encontraban en el sur consistran en destructores de gran velocidad, aunque de reducidas dimensiones, particularmente poco aptos para el transporte de carga y personal en grandes números. Los buques mercantes de compañras como la Sudamericana de Vapores (que asignarra embarcaciones como los vapores Teno o Maipo) claramente superaban ese problema, no obstante eran mucho más lentos y la infraestructura portuaria también estaba severamente afectada.

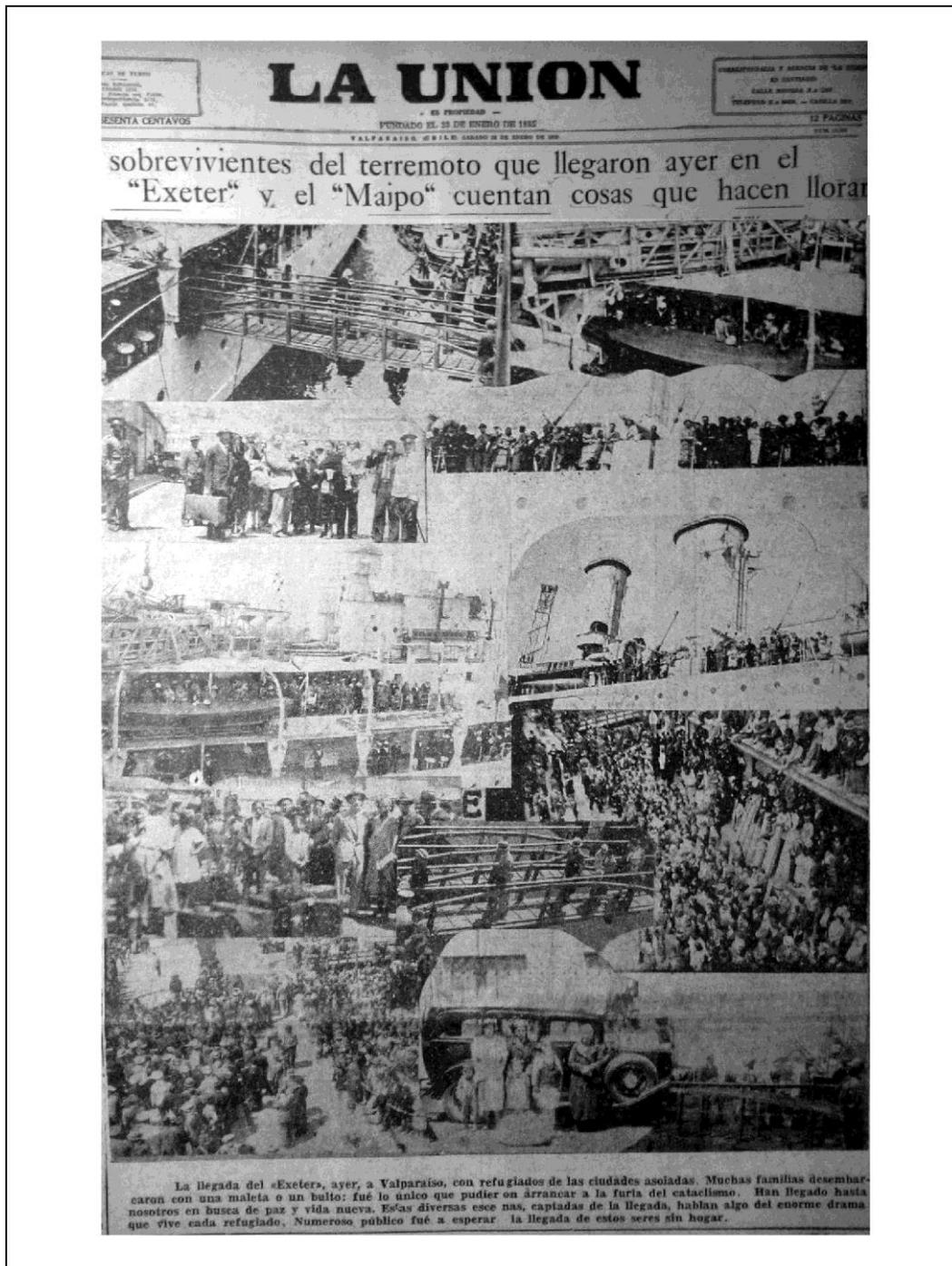
La formación británica ya habra sido recibida con atención y cariño a su arribo a Valpararso el dra 25 de enero, un mes antes del terremoto. Su presencia habra sido notada por la prensa y el diario *La Unión*, incluso adjuntaba artículos refiriendo la presencia del Exeter con una foto del buque asr como del Comodoro, a quien se lo mal referra

10. Comodoro es un cargo y no un grado, correspondiente a un Capitán de Navo que ejerce de forma regular el mando de más de una Unidad Naval. En este caso, el Comandante Harwood es nombrado Comodoro cuando además del Exeter recibe el mando del HMS Ajax. Esta situación es luego confirmada cuando se le asigna un nuevo comandante al Exeter, el comandante Bell, para permitirle a Harwood hacerse cargo de sus funciones de mando de la División Sudamericana, lo que vuelve a hacer un guiño a la relevancia de sus funciones políticas. Para más detalles de la carrera naval de Henry Harwood se sugiere revisar a GROVE, Eric; *The Price of Disobedience*, Conways, UK, 1997.

11. GROVE, Eric; *Op. cit.*

12. http://www2.udec.cl/gema/Terr_siglo_XX/24_1_1939.html consultado por última vez en enero 2013.

La calle Crucero Exeter; una combinación de recuerdos históricos de ...



Download from the HMS Ajax & River Plate Veterans Association Website
www.hmsajax.org

Detalle de las imágenes del Exeter al arribo y desembarco de los sobrevivientes.

www.hmsajax.org

Fernando Wilson L. - Revista Archivum Año X N°11

como "Harewood". La prensa, que incluso adjetiva con argumentos como "entusiasta recibimiento", aludía a una permanencia solo hasta el día 3 de febrero. Pese a ello, y aunque hay constancia de algunas navegaciones breves, la formación permanecía fondeada en Valparaíso para la noche del terremoto y ante la crisis causada, el Embajador británico en Santiago, Sr. Charles Bentinck, así como el comodoro Harwood, rápidamente comenzaron a evaluar la situación y las posibilidades de ayuda. Obviamente un crucero pesado como el Exeter tenía una combinación de capacidad de carga y velocidad que otras unidades no tenían, de modo que tan temprano como las 16 hrs. del día 25, el embajador se reunió con el Comandante General de Marina, Almirante Allard, para hacer la oferta de la disposición de los buques, que fue inmediatamente aceptada.¹³

La decisión fue enviar a la brevedad al Exeter a Talcahuano, mientras que el Ajax permanecería en Valparaíso en espera de instrucciones, pero no sin antes asignarle parte de su dotación al Exeter para cooperar en los trabajos de emergencia. Se embarcó además numerosa carga de viveres y provisiones médicas, como lo consigna *La Unión* en su edición del 26 de febrero.

A su zarpe el 25, el buque se dirigió a alta velocidad al sur, pues al amanecer del día siguiente ya se encontraba en los accesos a la bahía de Concepción, donde procedió a ingresar al amanecer del 26, encontrándose con una escena dantesca.

Reaccionando rápidamente ante la situación, se procedió a desembarcar al personal y la carga, uniéndose a los trabajos inmediatamente. Tan comprometida fue esta, que existe memoria de la llegada de personal del navío para cooperar con la remoción de escombros y apoyo sanitario hasta Dichato, trabajo no menor considerando la destrucción de las vías de comunicaciones.¹⁴

En su primer mensaje, el 26, enviado al cónsul británico, el comodoro Harwood informaba que volvería el día siguiente, 27 de enero, cargado con sobrevivientes ingleses, quinientos chilenos y anunciando mayores detalles después. Esta situación no es menor. El Exeter contaba con una dotación regular de seiscientos treinta hombres a los que se habían agregado miembros de la dotación del Ajax. No hemos encontrado datos del número de este personal, pero podemos especular que sin afectar la capacidad de combate del crucero ligero, este número podría oscilar entre cincuenta y cien. A estas condiciones de saturación, Harwood esperaba embarcar un número no especificado de sobrevivientes británicos y otros quinientos chilenos, superando largamente las capacidades de alojamiento y aumentación del buque. Obviamente la temporada ayudaba, encontrándose en pleno verano era posible acomodar personal en cubierta sin exponerlos al frío de manera desmedida.

A su retorno a Valparaíso, el mismo 27 pasadas las 23,15 hrs.¹⁵ lo que nuevamente confirma que el buque forzó sus máquinas y se desplazó a elevada velocidad, los sobrevivientes embarcados se deshicieron en agradecimientos. La prensa titulaba al día siguiente los horrores del terremoto y el magnífico trato que habían recibido de manos

13. Diario *La Unión*, Edición del 25 de enero, 1939, Crónica.

14. Testimonios de la Sra. Luz Cordero Bañares, presente en la zona, consultada en enero del año 2013.

186 15. *La Unión*, 28 de enero, Crónica.

La calle Crucero Exeter; una combinación de recuerdos históricos de ...

de los marinos británicos. De hecho, consta el nacimiento de un niño a bordo del buque en el curso del viaje, mientras que la dotación de la unidad, impactada por el horror de la situación, hizo entre sus miembros una colecta para reunir dinero para las víctimas. Recordemos que la marinería británica había protagonizado pocos años antes diversos motines por causa de la pésima remuneración que recibían. El que hayan estado dispuestos a ceder parte de sus escasos sueldos hasta reunir la cifra de \$4.000 habla muy claro de la empatía que habían logrado forjar con sus desafortunados pasajeros.

Los buques ingleses permanecerían en Valparaíso hasta el día 3 de febrero, cuando dejarían el país en procura del puerto de Huacho en Perú, siendo acompañados de las mayores expresiones y agradecimientos en la prensa y de parte de la sociedad y política chilenas. Claramente el objetivo humanitario había sido conseguido, así como un fuerte impulso a la posición británica en el proceso de selección para cruceros por parte de nuestra Marina, de hecho, pocos meses después habría una reunión del embajador chileno en Londres, Sr. Edwards, con representantes del almirantazgo, quienes harían una oferta en firme por dos cruceros clase Crown Colony, entonces en grada para la Marina Británica.¹⁶ El estallido de la Segunda Guerra Mundial abortaría el desarrollo de esta proposición, pero la necesidad chilena por buques de la clase continuaría. Al punto que, concluido el conflicto, el propio HMS Ajax sería ofrecido junto con su gemelo, el HMS Leander. Lamentablemente, una fuerte reacción, primero pública y luego política, llevaría a que el entonces veterano del Río de la Plata y de una activa carrera de combate no pudiera llegar a servir a nuestras aguas. Para peor, las relaciones bilaterales se complicarían aún más a la luz de severas diferencias entre Chile y el Reino Unido, sobre temas referidos a la soberanía en la Antártica, lo que finalmente llevaría al Ajax a ser desguazado sin ser vendido al extranjero. Chile se quedaría sin cruceros hasta la compra en Estados Unidos de dos buques de la clase Brooklyn en 1951.

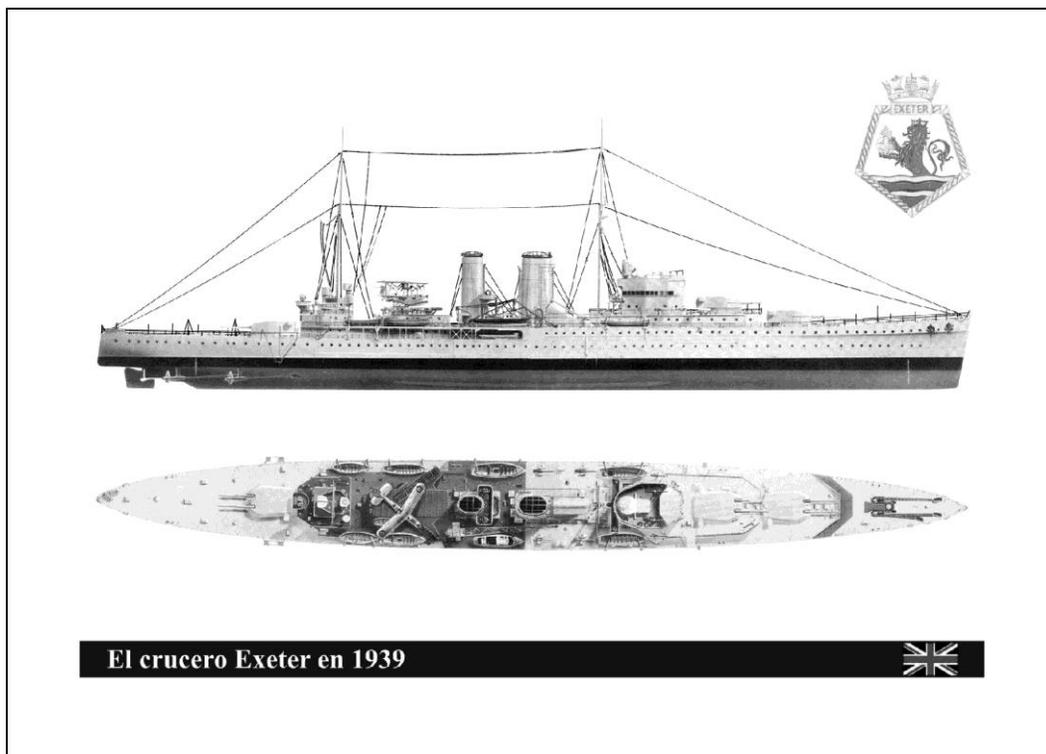
Sin embargo, nuestro protagonista, el Exeter, tendría una carrera mucho más breve y azarosa. Pocos meses después ya se encontraría en combate por primera vez en su vida operativa, el 13 de diciembre de 1939, esos marinos que habían demostrado su humanidad en Chile, deberían combatir con el acorazado alemán Graf Spee en el Río de la Plata. El comodoro Harwood, demostrando su habilidad profesional, conseguiría arrinconar al buque alemán con sus cruceros, a los que se había unido un gemelo del Ajax de bandera neozelandesa, el HMNZS Achilles. El acorazado alemán se refugiaría en Montevideo desde donde solo saldría para autohundirse pocos días después.¹⁷

El Exeter, sin embargo, pagaría la victoria muy cara; impactado numerosas veces por la pesada batería de 11" del buque alemán, los proyectiles de 350 Kgs. dejarían su huella. Sesenta y un hombres de su dotación morirían en la acción, mientras que otros veintitrés quedarían seriamente heridos. Quedaría con su artillería principal destrozada, hundido 40 cms. por la proa a causa de las inundaciones y sus calderas serían forzadas a tal punto que se comenzaron a fundir los ladrillos refractarios de estas. El buque se

16. WILSON, Fernando; *Cruceros para Chile*, presentación para el ingreso a la Academia de Historia Naval, Actas de la Academia de Historia Naval, año 2004.

17. GROVE, Eric; *Op. cit.*

Fernando Wilson L. - Revista Archivum Año X N°11



Crucero Exeter en la configuración que se encontraba en 1939, proveniente de Lyon, Hugh WARSHIPS. *Salamander Press*, Londres, 1978. Pág. 50.

desplazaría primero a Port Stanley en las Malvinas/Falklands para recibir reparaciones de urgencia y luego comenzar su retorno a Gran Bretaña, donde arribaría a Devonport en febrero de 1940. El buque estaba tan averiado, que el almirantazgo consideró inicialmente que el costo económico y de recursos del astillero era tan elevado que no era conveniente, y sugirió descartarlo. Una intervención personal de Winston Churchill llevaría a que se le sometiera no solo a reparaciones, sino también a una extensa modernización. El buque permanecería fuera de servicio hasta el mes de marzo de 1941, cuando emergería como un buque marcadamente diferente. Una nueva batería antiaérea, nuevos controles de tiro, un complejo sistema de radares y exploración lo convertirían en uno de los buques más modernos de la Royal Navy, siendo asignado al grupo de buques que comenzaban a ser desplazados hacia el sureste de Asia en previsión del ingreso de Japón a la guerra.

Pese a ello, la fuerza irresistible que Japón desató en Asia en diciembre de 1941 aplastaría todo lo que los aliados le opusieron. Los ataques a Pearl Harbour el 7 de diciembre hundirían los acorazados norteamericanos de la flota del Pacífico, mientras que en el naufragio del día 8 de diciembre se hundiría ante Kuantan al acorazado Prince of Wales y al crucero de batalla Repulse, dejando a la Royal Navy sin buques capitales en el teatro de operaciones. La caída de Malasia y Singapur haría retroceder confusamente a 188 los aliados en dirección a las Indias Orientales Holandesas y formar una confusa

fuerza

www.hmsajax.org

La calle Crucero Exeter; una combinación de recuerdos históricos de ...

conjunta que unía buques norteamericanos, británicos, holandeses, australianos y neozelandeses: la Fuerza ABDA. Sería en el marco de esta fuerza que el HMS Exeter vería su fin. En la Segunda Batalla del Mar de Java, librada el 27 de febrero de 1942, el Exeter sería hundido tras enfrentar en forma individual a los cuatro cruceros japoneses de la Clase Chokai. Seis cariones de 8" británicos contra cuarenta japoneses.¹⁸

El pecio del buque descansaría hasta el año 2007 cuando sería nuevamente encontrado a 60 millas de la Isla de Bawean, en aguas indonesias. Se encuentra volcado, a 60 metros de profundidad y convertido en tumba de guerra de una numerosa parte de su dotación.¹⁹

El nombre de Exeter en la Royal Navy no se repetiría hasta que en 1976 se le asignará al quinto buque de la clase Type 42, buque que permanecería en servicio hasta el año 2009, pero, sería en Chile donde el recuerdo de la humanidad de la dotación del crucero así llamado se seguiría agradeciendo, y no en vano aún siguen los testimonios topográficos que lo demuestran, aunque sea solo con la glosa de "calle Crucero", perdida en el tráfico de Viña del Mar.

Como esperamos haber mostrado, una calle de la ciudad nos recuerda en su nombre una interesante combinación de humanidad, política naval y tecnología.

18. ROSKIL, S W.; The War at Sea, HMSO, Londres, 1956, Vol. 2, Cap 1.

19. Detalles de la expedición que encontró los restos del Pecio del HMS Exeter están disponibles en <http://www.robin-brooks.com/special-ships/hms-exeter-wreck-photos.shtml> Consultado por última vez en enero del 2013.