



El capitán de navío Alberto Fuentes Manterola y su histórico vínculo con Magallanes



Por
Victor Hernández
Sociedad de
Escritores
de Magallanes

Es uno de los personajes más controvertidos e injustamente olvidados de nuestra historia naval. Su figura se encuentra unida de manera indisoluble al Presidente José Manuel Balmaceda y a la causa de su gobierno en la guerra civil de 1891, por una serie de sucesos extraordinarios que vamos a detallar, como asimismo, a las exploraciones hidrográficas de los mares australes. Su conocimiento sobre Magallanes lo avalaba su experiencia como gobernador del territorio entre 1904 y 1907, donde emprendió importantes obras de progreso y de bien común.

Recordemos que durante su estadía como primera autoridad regional tuvo el honor de inaugurar los liceos fiscales de hombres (1905) y de niñas (1906) en un proyecto iniciado por su antecesor en el cargo, Carlos Borjes, que buscaba mejorar la calidad de la instrucción pública con preceptores especializados junto con la construcción de recintos adecuados para hacer clases en el austro.

Una vez establecido el frigorífico y un muelle en el sector, fue el impulsor principal para la creación de un poblado llamado Río Seco, en una superficie de mil quinientos metros de largo por doscientos metros de ancho. En los primeros días de 1906 materializaba un gran sueño de la población de Punta Arenas. En el Cerro de la Cruz se colocaba la primera piedra de un gran estanque de distribución de agua potable para la ciudad.

Nacido en Valparaíso el 21 de mayo de 1861, ingresó primero a la Escuela Militar en 1874 y después como aspirante a la Armada el 2 de agosto de 1879, en los mismos días en que el monitor Huáscar sembraba el pánico en el Pacífico sur y su jefe principal, el almirante Miguel Grau colocaba en graves aprietos a la escuadra chilena. Embarcado en el vapor Amazonas al mando del capitán de corbeta Francisco Javier Molinas, su primera misión consistió en trasladar tropas y pertrechos desde Mejillones a Tocopilla.

Posteriormente, participó

de la captura del Huáscar en el combate de Punta Angamos el 8 de octubre de 1879, como parte de la dotación del blindado Blanco Encalada, buque insignia de la Armada Nacional, nombre al que, como veremos, permanecerá ligado de por vida por una acción particularmente dramática y trágica. Dos años más tarde, el 22 de octubre de 1881 ingresó a la Escuela Naval donde fue destinado a la corbeta Abtao para hacer su primer viaje de instrucción desde Valparaíso a Punta Arenas.

Por mera coincidencia, el guardiamarina Alberto Fuentes Manterola viajó a Europa a bordo del Blanco Encalada a fines de 1884, a las órdenes del capitán de navío Jorge Montt Álvarez para someter al blindado a reparaciones en Inglaterra. ¿Quién iba a imaginar que ambos marinos serían encarnizados adversarios en 1891?

Fuentes Manterola estuvo en comisión de servicio durante tres años en la marina británica. Allí permaneció hasta 1888 participando en algunas batallas en los mares de Grecia donde incluso, fue compañero del futuro soberano de Gran Bretaña, el rey Jorge V. Después de efectuar en la corbeta Abtao un viaje por los mares de China y Japón regresó a Chile para trabajar como profesor ayudante en la Escuela Naval. Se encontraba impartiendo docencia cuando fue sorprendido por el inicio de la guerra civil.

En el vapor Imperial

Para realizar esta semblanza,

consultamos numerosos y variados textos históricos, entre éstos, los libros de Rodrigo Fuenzalida Bade "Marinos ilustres y destacados del pasado" (1985) y el cuarto tomo de "La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968)", obra publicada en 1975. Por la rigurosidad de sus análisis, resulta de gran significación el tomo segundo de "La Armada de Chile, una historia de dos siglos" de Carlos Tromben Corbalán, obra editada en mayo de 2019. En tanto, por su valor testimonial y porque representa la visión del bando derrotado, revisamos la obra "La revolución de 1891" escrita por quien fuera ministro del Interior de Balmaceda, el abogado y profesor Julio Bañados Espinosa, documento publicado por la imprenta Garnier hermanos de París en 1894 y reimpreso por la editorial Andújar en Santiago de Chile en 2001.

Del mismo modo, releímos con detenimiento algunas obras que citamos a menudo en nuestros artículos: el tomo segundo del Censo General del Territorio de Magallanes" de Lautaro Navarro, trabajo encomiable llevado a efecto por el mencionado galeno cuando Fuentes Manterola era precisamente, la primera autoridad regional; el primer volumen de la obra "Magallanes en 1925" del periodista Manuel Zorrilla; algunas publicaciones del diario El Magallanes en el período comprendido entre 1904 y 1907; como asimismo, las sucesivas ediciones realizadas por el vespertino en 1926 para dar a



Imagen de Alberto Fuentes Manterola en la época de la Guerra Civil de 1891.

conocer la protesta de Fuentes por la manera en que se desperdiciaban los recursos naturales y energéticos, lo que causaba un impacto negativo en las posibilidades de lograr un mayor desarrollo territorial en el austro. Por último, efectuamos una relectura también, de la crónica que escribimos el domingo 27 de octubre de 2019, denominada "El gobernador Alberto Fuentes Manterola y la fundación de Río Seco".

Una de las primeras observaciones que nos llama la atención, tiene que ver con la afirmación simplista y hasta reduccionista que hemos escuchado o leído en

algunos libros históricos, cuando se asegura que en la guerra civil de 1891 participaron dos bandos en aquel momento irreconciliables: el Poder Ejecutivo encarnado en Balmaceda y su gobierno, defendido de manera casi exclusiva por el Ejército y el Poder Legislativo representado por los partidos políticos en el Congreso Nacional, respaldado enteramente por la Armada.

La revisión de documentos y de bibliografía especializada, como la enunciada anteriormente, demuestra, sobre todo en obras de historiadores navales, que varios distinguidos oficiales no se sumaron a la causa del Congreso, sino que se mantuvieron leales a Balmaceda. Esta situación la reconocen incluso autores como el propio Fuenzalida Bade quien, al instante de señalar el perfil biográfico de sus "Marinos ilustres" clarifica la posición adoptada por los hombres que participaron en la contienda de 1891. No deja de sorprender, el hecho de que varios de los marinos que descolaron en la Guerra del Pacífico e incluso, de algunos que formaron parte del llamado "curso de los héroes" como el contralmirante Juan Williams Rebolledo, los capitanes Juan José Latorre Benavente, Oscar Viel Toro, Juan Esteban López Lermanda, Ramón Serrano Montaner, Policarpo Toro, Francisco Vidal Gormaz y Arturo Wilson Navarrete, entre otros, permanecieron leales al presidente Balmaceda.

Al analizar la composición de

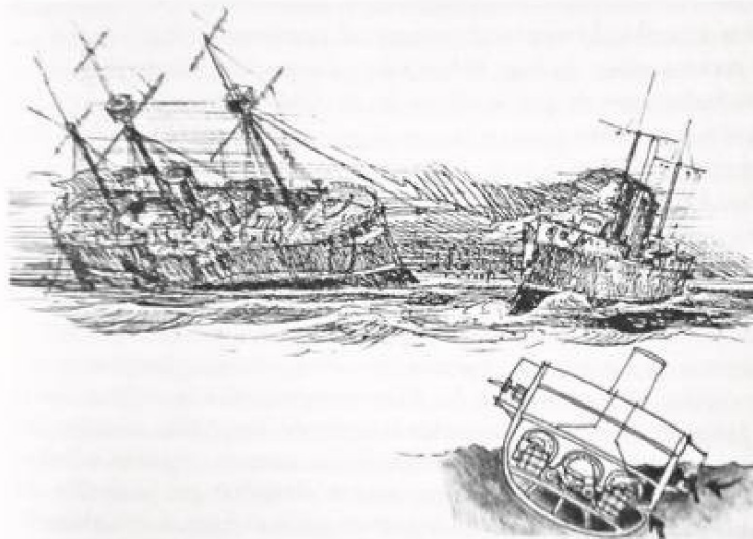


Ilustración que recrea el hundimiento del Blanco Encalada.

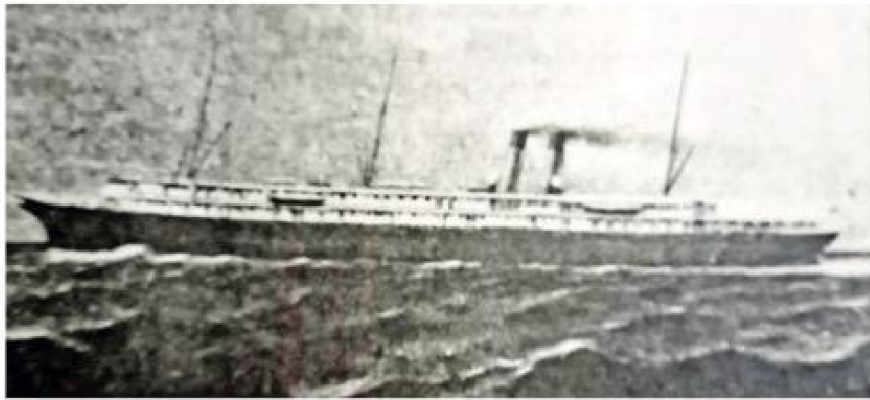


la Armada de aquel entonces, Carlos Tromben demuestra que al comenzar la guerra había cuarenta y nueve oficiales del más alto rango distribuidos entre cuatro contralmirantes, nueve capitanes de navío, dieciocho capitanes de fragata y otros dieciocho capitanes de corbeta. De ese total, un grupo de treinta hombres adhirió a las fuerzas revolucionarias o del Congreso y diecinueve al sector balmacedista, entre los que se hallaban: tres contralmirantes, cuatro capitanes de navío, seis capitanes de fragata y otros seis de corbeta.

Julio Bañados Espinosa no difiere mayormente de Tromben en su evaluación comparativa de ambos bandos. De acuerdo con lo afirmado en la página 121 de su estudio, defendieron a Balmaceda tres contralmirantes, nueve capitanes de navío, diez de fragata y quince de corbeta, mientras que del lado revolucionario tomaron parte, dos capitanes de navío, cuatro de fragata y nueve de corbeta.

Ambos autores sin embargo, al igual que Fuenzalida Bade en los capítulos II y III del tomo cuarto de "La Armada de Chile. Desde la alborada hasta el sesquicentenario", coinciden en destacar la enorme superioridad material del bando que defendía al Congreso. Prácticamente la escuadra en pleno estaba en manos de los rebeldes, los blindados Blanco Encalada y Cochrane, el monitor Huáscar, el crucero Esmeralda, las corbetas Abtao y O'Higgins, la cañonera Magallanes, las escampavías Cóndor y Huemul y los transportes Amazonas, Aconcagua, Itata y Cachapoal. En contraposición, Balmaceda disponía sólo de los cazatorpederos Condell y Lynch llegados recién de Europa y el vapor "Imperial". La corbeta "Pilcomayo" se encontraba en Buenos Aires, mientras que, el acorazado Capitán Prat y los cruceros Pinto y Errázuriz, se hallaban todavía en astilleros franceses cuando empezó la conflagración.

Encomendado al teniente 1° Alberto Fuentes, el Imperial era un vapor de tres mil toneladas y quince millas de andar. Construido en Inglaterra podía transportar hasta dos mil hombres. Según Bañados Espinosa este barco fue en la guerra civil lo que el "Alabama" significó en la guerra de secesión en los Estados Unidos. Entre el 7 de enero y el 19 de septiembre de 1891 realizó al menos diez misiones, cinco en calidad de transporte bajo la égida de Fuentes y las restantes como crucero, al mando del teniente 1° Emilio Garín.



Vapor Imperial realizó cinco arriesgadas misiones como transporte de tropas al mando de Fuentes.

Por lo menos hasta el 25 de marzo de 1891, fecha en que Fuentes asumió el mando del cazatorpedero Lynch, el Imperial fue el único buque disponible que tuvieron las fuerzas de Balmaceda. En una demostración de pericia, sangre fría y un valor admirable, el vapor comandado por Fuentes logró escapar de los poderosos cañones de los blindados, transportando a los puertos de Arica, Antofagasta, Huasco y otras caletas del norte, a miles de soldados, quienes desembarcaron en las playas del litoral para entrar en la lucha.

Ataque en Caldera

La serie de proezas llevadas a efecto por el Imperial determinaron que Balmaceda ascendiera a Fuentes como capitán de corbeta. Procedente de Buenos Aires, habían recalado en Valparaíso los cazatorpederos Condell y Lynch, el 21 de marzo.

Cuando ambas naves llegaron a Chile, se ignoraba por completo su capacidad operativa. En la Marina sólo se tenían referencias de las pequeñas torpederas destinadas a funcionar en bahías protegidas y no en mar abierto, como el Condell y el Lynch.

El diseño de construcción de los nuevos buques se había materializado para probar un arma de la cual, se desconocía su funcionamiento. Se tenían antecedentes de torpedos colocados cerca de la línea de flotación de los buques, los que explotaban después de un tiempo o al ser manipulados artesanalmente. En la segunda mitad del siglo XIX los ingenieros de las principales armadas del mundo trabajaron mucho para producir el torpedo automóvil, el cual era disparado desde una nave y explotaba directamente al hacer contacto en un objetivo. Así nació el torpedo Whitehead cuyas primeras aplicaciones no pasaban de ser experimentos sin resultados definitivos, ya sea en la guerra civil de Estados Unidos, en la campaña de Francia contra

China en Tonkín y en la guerra ruso-turca.

Las cosas iban a cambiar su curso violentamente el 23 de abril de 1891. Balmaceda había designado al capitán de corbeta Arturo Moraga Suzarte al mando del Condell, en tanto, a Emilio Garín le entregó la batuta del Imperial. Como sabemos, a Fuentes se le confió el Lynch. La pequeña flota zarpó de Valparaíso con dirección a Quintero el 18 de abril.

El día 20 el comandante Moraga recibió un telegrama de Balmaceda donde le señalaba que entre Caldera, Chañaral y Taltal estaban los puntos seguros de una operación porque el intendente de Copiapó le había avisado que un buque de guerra y dos transportes se dirigían al parecer, a Caldera. Moraga le contestó al presidente que se trasladarían a Huasco para dejarse caer de improviso sobre la escuadra chilena.

Los cazatorpederos llegaron al punto convenido en la tarde del 22 de abril. Allí se enteraron de la llegada a Caldera de los blindados Blanco Encalada y Cochrane, el monitor Huáscar, una corbeta y cuatro transportes. El plan de ataque consideraba que el Condell lanzaría un torpedo de proa y después de virar a estribor, dispararía dos torpedos de babor. A continua-

ción, el Condell saldría fuera del puerto para que el Lynch lanzara sus torpedos.

A las cuatro y media de la mañana del día 23 comenzó el ataque. Los torpedos del Condell fueron repelidos con los cañones de tiro rápido y las ametralladoras del Blanco Encalada. Cuando parecía que había pasado lo peor para el blindado, surgió el Lynch disparando sus tres torpedos; el segundo día de lleno en el buque insignia. Fuentes escribió en su bitácora:

"El blindado, como la fiera que se despierta por agresión inesperada, comprendió el ataque de que era objeto, y abrió sus fuegos sobre el Condell. El audaz torpedero iba a ser borrado de la superficie del mar. Pero no; atrás venía el Lynch, ya era inútil el sigilo; mandé forzar la máquina, y a 150 yardas disparé mi torpedo de proa, sin que todavía fuera advertida nuestra presencia. Erramos el golpe se nos anunciaba la misma desgraciada suerte del Condell. No había un momento que perder; viramos rápidamente, ya en el nutrido fuego del enemigo, y a 50 yardas de distancia le lanzamos uno de nuestros torpedos de babor. Seis minutos después el Blanco Encalada se iba a pique".

Fuenzalida Bade asegura en su relato, que el blindado des-

apareció de la superficie, salvo los extremos de los puentes que asomaron fuera del agua. Murieron once oficiales y ciento setenta y un marineros; entre los sobrevivientes se hallaba el líder de las fuerzas congresistas y futuro presidente de Chile, Ramón Barros Luco quien se salvó del naufragio asido de la cola de un novillo. Por su parte, Carlos Tromben asegura en su libro que el Blanco Encalada se hundió en siete minutos llevándose al fondo del mar a ciento ochenta y dos personas. Al mismo tiempo, se comprobaba la efectividad del torpedo Whitehead que abría una nueva época en la tecnología y en la historia naval.

Julio Bañados Espinosa en cambio, menciona el informe del doctor Blait, médico del Blanco Encalada publicado un año después de la tragedia, en donde se indica que la tripulación antes del combate ascendía a trescientos siete hombres en total, de los cuales habían muerto doscientos siete.

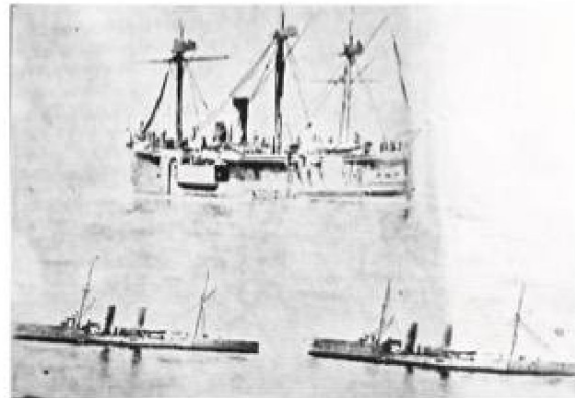
Después de la guerra

Luego de conocerse la derrota de las fuerzas leales al gobierno y del suicidio de Balmaceda, asumió la dirección del país el vicealmirante Jorge Montt Álvarez, quien procedió a dictar distintas penas contra los vencidos en la guerra civil. El caso de Alberto Fuentes Manterola fue uno de los más delicados, porque además de ser un acérrimo defensor de la causa balmacedista, fue el autor intelectual y primer responsable del hundimiento del Blanco Encalada con su irreparable pérdida en vidas humanas.

Separado de la Armada viajó a México donde el Presidente Porfirio Díaz lo distinguió por su lealtad con el gobierno de Balmaceda y lo nombró profesor en el Colegio Militar de Chapultepec y después, jefe del Apostadero Naval del Pacífico. Una ley de amnistía lo reincorporó a la Marina de Chile en 1897.

Casado con Esther Martínez Yáñez tuvo catorce hijos. Uno de ellos, Alfredo Fuentes Martínez, se le recuerda como el capitán del hidroavión militar Junkers que realizó la proeza de unir por primera vez por vía aérea, Puerto Montt con Magallanes el 27 de enero de 1930 en un hito de la aviación chilena.

Fuentes Martínez perdió la vida en el estrecho de Magallanes en el infortunado accidente del Junkers el 7 de febrero de 1930. Al conocer el deceso de su hijo, Alberto Fuentes Manterola enfermó gravemente falleciendo poco después en Santiago, el 29 de enero de 1931.



Gráfica que muestra al buque insignia Blanco Encalada abordado por los cazatorpederos Condell y Lynch.