

EL VIAJE INCREIBLE DE LA "TINTO"

Por

Ariel SANDOVAL Hernández

La historia comenzó en Calbuco y terminó en Noruega...

O quizá podríamos decir que empezó en isla Róbinson Crusoe, ex Más a Tierra, al mediodía del domingo 14 de marzo de 1915, en los instantes mismos en que el crucero de batalla "Dresden", de la Marina Imperial alemana, se hundía en las profundidades después de haber sido volado por sus propios tripulantes.

Remóntese el lector cincuenta y cuatro años atrás y sitúese en la rada de Cumberland, donde los cruceros de la Armada "Ministro Zenteno" y "Esmeralda" embarcan al capitán de fragata Lüdecke, comandante del "Dresden" y a sus hombres para traerlos a Valparaíso, en calidad de náufragos o de internados, lo que aún no está decidido. Pero con seguridad la plana mayor del buque germano ya ha dispuesto que su deber de combatientes es procurar continuar la guerra como sea y a tal fin se han hecho a la mar —antes de la llegada de los cruceros chilenos— en la goleta langostera "Luis Alberto", cuatro oficiales de inteligencia y presumiblemente entre ellos el teniente Wilhelm Canaris, ayudante de

órdenes de Lüdecke (y que con el correr de los años tendría destacada figuración como jefe del Abwehr) para procurar llegar a Alemania o al menos a la costa atlántica de América eludiendo una internación al parecer inevitable. Porque Lüdecke y sus oficiales saben que la única manera de seguir en actividad bélica es retornar a la patria y engrosar allá las dotaciones de las naves que disputan a Inglaterra la supremacía de los mares.

Falta saber, como medida previa a todo plan, cuál será la decisión del Gobierno de Chile. ¿Los internará, conforme parecen dictarlo sus deberes de neutralidad, o los considerará como náufragos y serán dejados en libertad? Empieza el tira y afloja diplomático para conseguir que los marinos alemanes sean declarados náufragos, imponiéndose finalmente la sana tesis jurídica de la Cancillería que los califica de beligerantes y dispone su internación en las instalaciones de la Escuela de Grumetes en la isla Quiriquina. Así el 23 de marzo el crucero "Esmeralda" zarpa de Valparaíso con los trescientos cincuenta y ocho sobrevivientes del "Dresden", rumbo a Talcahuano.

A los oficiales se les dejó libertad para transitar por el territorio nacional bajo palabra de honor de no abandonarlo...

Transcurrió ese año 1915 y gran parte del siguiente con absoluta tranquilidad. Los internados tomaban aparentemente con resignación su suerte y se dedicaron a hacer lo más grata posible su estadía en la isla, construyendo, pintando, refaccionando todo con típica meticulosidad germana y quizá contemplando con melancolía, en los atardeceres arbolados de la bahía de Concepción, aquel mar que apenas un año antes surcaban orgullosos y confiados integrando la escuadra del Almirante Von Spee.

Pero los hilos subterráneos de la Legación alemana se movían subrepticia y eficazmente. Era necesario sacar de Chile el mayor número de hombres para devolverlos a Alemania, donde había acorazados, cruceros y submarinos que requerían los brazos experimentados de los veteranos del "Dresden", encallecidos en las correrías de corso por el Pacífico americano y aureolados con la leyenda

de su epopeya en los canales patagónicos después del desastre de las Falkland. Pero, ¿cómo hacerlo?, ¿cómo vencer los obstáculos al parecer insuperables de la distancia y del poderío naval inglés en el Atlántico? ¿Y cómo burlar, "last but not least", la vigilancia de la Armada chilena en defensa de la neutralidad del país? Después de luengos estudios y cavilaciones se llegó a una sola y forzosa conclusión: la huída debía hacerse en un barco de vela, alejado de las derrotas tradicionales de los vapores y fácilmente camuflable.

Pensar en un buque de vela era pensar también, por lógica e inevitable asociación de ideas, en los hermanos Germán y Carlos Oelckers que en Puerto Montt y Calbuco, respectivamente, continuaban la tradición naviera de su padre y eran, a la fecha, junto con la Sociedad Nacional de Buques y Maderas, los armadores más poderosos de veleros de cabotaje. Ofrecían los Oelckers, además, la inmensa ventaja de ser de nítida ascendencia germana y de vibrar patrióticamente con la causa del Kaiser. Fue el señor Carlos Oelckers —padre del que más tarde sería vicealmirante de la Armada Nacional don Víctor Oelckers— el elegido para transferir uno de sus buques a la empresa que se fraguaba.

Se destinó para este efecto la barca "Tinto", viejísima nave de casco de madera, construida en Liverpool en 1852 y del porte de 463 toneladas de registro, que había ingresado en 1883 a la matrícula de la Marina Mercante Nacional y que desde entonces se ocupaba en el transporte de madera de Chiloé a los puertos del norte. Quizá este buque fue en sus tiempos mozos un clipper del té, o más seguramente fue construido para el tráfico de minerales de la costa occidental de Sudamérica (Copper Ore Trade), con un casco resistente de roble o teka que permitió a los organizadores de esta aventura abrigar la esperanza de que pudiera llegar a Europa en condiciones de flotabilidad.

Decidida, pues, la forma, el medio y la fecha de la escapada —noviembre de 1916, a inicios del verano austral— no quedaba sino ultimar los detalles de elección de los nautas, avituallamiento del buque y la forma de eludir eventuales

persecuciones. Los primeros indicios de que algo se tramaba trascendieron a la opinión pública en octubre, a raíz de una denuncia de la Embajada británica al Ministerio de Relaciones Exteriores en el sentido de que la barca "Tinto", al ancla en Calbuco, embarcaba un aparato de T.S.H., bencina y víveres en abundancia, artículos todos considerados contrabando de guerra y que hacía suponer a los denunciadores que estaban destinados a aprovisionar submarinos alemanes, de cuya presencia en nuestras costas se había hablado con insistencia. La Cancillería ordenó al Gobernador de Carelmapu que oficiara al Juzgado respectivo para que se instruyera un proceso contra don Carlos Oelckers por supuesta violación de la neutralidad, constituyéndose luego en Visita Extraordinaria el Ministro de la Corte de Valdivia don Delfín Alcaide, quien sobreescribió definitivamente al armador de los cargos que se le imputaban en resolución que fue confirmada por la Corte de Valdivia en el mes de noviembre.

De esta manera, y terminado su aprovisionamiento bajo el manto de inocencia dictaminado por la Justicia, zarpó la "Tinto" de Calbuco el 27 de noviembre, en lastre y a remolque del "Arturo" con destino a Ancud y Melinka, según rezaba en los despachos, donde debía cargar una partida de ciprés para el Perú. La comandaba el capitán Gustavo Krammer y en el rol figuraba el número de tripulantes chilenos exigidos por la ley. A la cuadra de San Pedro, Isla Grande de Chiloé, el convoy fue abordado por la goleta "Chola", también perteneciente a Oelckers, y abarloada a la "Tinto" procedió a trasbordar a la barca la dotación que había de maniobrarla en definitiva en su viaje a Alemania, al tiempo que recibía la tripulación provisional de la "Tinto". Tomó el mando de la barca el teniente Carl Richarz (*), del "Dres-

den", y embarcaron en ella veintiocho hombres, entre oficiales y tripulantes del crucero y cadetes mercantes de la barca "Herzogin Cecilie", buque-escuela del Norddeutscher Lloyd que a raíz de la guerra había permanecido refugiada en Guayaquán. El "Arturo" continuó la marcha con la barca a remolque y ya en la mar libre la "Tinto" cazó el aparejo y orientando las velas al viento, dio comienzo a su azarosa aventura.

Pero los agentes ingleses tenían entre ojos a Carlos Oelckers y muy luego se impusieron de la jugada de la "Tinto", informando a su Embajada e interponiendo la correspondiente reclamación a la Cancillería chilena. El Ministerio solicitó a la Corte Suprema la designación de un Ministro en Visita para instruir proceso por violación a la neutralidad, y el Tribunal designó el 22 de diciembre al Ministro don Julio Zenteno Barros para que se abocara al conocimiento de estos hechos, sin perjuicio de la labor del Ministro en Visita designado por la Corte de Valdivia, don Alejandro Escobar. Oelckers y los capitanes del "Arturo" y la "Chola" fueron detenidos y declarados reos, aunque obtuvieron luego su libertad bajo fianza; las investigaciones y acusaciones nada aportaron y finalmente los implicados debieron ser sobreesridos temporalmente.

Resulta curioso constatar que tres días después del nombramiento en visita extraordinaria del Ministro Zenteno Barros, don Carlos Oelckers había hecho protocolizar en la notaría de Calbuco una protesta por la presunta pérdida de la barca "Tinto". En este documento, destinado a eludir su responsabilidad en el proceso que se le venía encima, señala el señor Oelckers que el buque había sido fletado por un tal Carlos Reumer (ver nota) para un viaje a El Callao con ciprés de las Guaytecas, corriendo de su cuenta todo lo relacionado con la con-

(*) En otras informaciones figura también como Comandante Carl Reumer, aunque nos inclinamos a creer que éste fue un nombre adoptado por el teniente Richarz para evitar indiscreciones que pudieran hacer abortar el viaje. Richarz es, en todo caso, autor de un libro sobre la huida de la "Tinto" (*Die Wifinger Fahrt der "Tinto"*, Ed. H. Seherl, Berlín, 1917) en que seguramente aborda este punto. Lamenta-

blemente esta obra, facilitada merced a la gentileza de la señora Elsa Oelckers, despertó los apetitos del traductor al que la había hecho llegar y desapareció en forma sospechosa, quedando el autor de estas líneas en deuda con la señora Oelckers y frustrado en su ambición de conocer más detalles de la travesía de la "Tinto". Se agradecería al lector que pudiera dar luz al respecto.

tratación de la tripulación. La única exigencia que habría hecho Oelckers era que continuara al mando el capitán Krammer, a lo cual Reumer había accedido, habiendo zarpado la "Tinto" a remolque del "Arturo" y con Reumer a bordo, quien efectuó el cambio de tripulación antes mencionado, para continuar luego con destino desconocido; por lo cual terminaba el señor Oelckers su protesta, haciendo reserva de todos sus derechos por la actitud arbitraria de Reumer y la apropiación de la nave.

Paralelamente a las acciones judiciales se ordenaba a la Armada iniciar la búsqueda de la "Tinto", instruyendo precisamente a sus buques para detenerla donde la encontrasen y por la fuerza de las armas si era necesario. La Superioridad Naval despachó primero al cazatorpedero "Talcahuano", luego al cazatorpedero "Almirante Condell" y más tarde el transporte "Casma" en persecución del velero, centrandose especialmente sus esfuerzos en la exploración de los canales chilotes y magallánicos en que se pensaba podía estar oculta. Nada encontraron, pero esta labor costó a la Marina de Guerra la pérdida del "Casma", que al chocar con una roca ahogada en el canal Picton el 2 de enero de 1917 debió ser abandonado al fracasar todos los esfuerzos para reflotarlo.

¿Qué había sido, en tanto, de la escurridiza "Tinto"? Contra lo que pensaban sus perseguidores no buscó refugio en ningún abra desolada de la accidentada costa patagónica, sino que puso rumbo mar afuera en derecha y luego hacia el sur, en demanda del Cabo de Hornos por la ruta tradicional de los veleros. Montó el Cabo como lo hiciera en sus años mozos y entró al Atlántico. Cierro que ya no se llamaba "Tinto" sino "Eva" y lucía el pabellón noruego como medio de despistar a los cruceros ingleses que habían sido lanzados sobre su pista. Que el disfraz era bueno, o que los hados estaban en su favor, lo prueba el hecho de que frente a Pernambuco la peregrina barca fue detenida por un crucero auxiliar inglés que tras algunas preguntas la dejó continuar viaje. Matizaban la odisea el permanente achicar sentinas y el inquietante crujir de los palos al embate de los malos tiempos.

Pero llegaron. Contra todas las previsiones y cuando ya el caso de la "Tinto" estaba semi olvidado y diluido entre el cúmulo de noticias que llegaban de la guerra y hasta los más optimistas la daban por perdida, el cable anunció su arribada forzosa a Drontheim (Noruega), el 2 de abril de 1917, seriamente averiada por la tremenda prueba sufrida y con sus tripulantes exhaustos. En la latitud de las Canarias se les había terminado la provisión de agua dulce y debieron recogerla de las lluvias, al par que los alimentos estaban casi agotados y se presentaban síntomas de escorbuto en los marinos. Así y todo alcanzaron el Mar del Norte y su entusiasta dotación consiguió llegar a Alemania y enrolarse nuevamente bajo las banderas del Imperio. La barca quedó en Drontheim, agonizante e innavigable.

El viaje de la "Tinto" marca una notable hazaña marinera. Sus hombres llegaron a destino —un poquitín más al norte, es cierto— en ciento veintiséis días de navegación por la ruta del Cabo de Hornos, con un velero de madera, de pequeño tonelaje y sesenta y tres años de vida royendo sus cuadernas, en plena guerra y cruzando de un hemisferio a otro un océano bullente de barcos enemigos que la buscaban con saña.

El destino de los nautas de la "Tinto" fue variado y algunos volvieron con el correr de los años a estas costas que los habían visto partir en la temeraria aventura. En octubre de 1926 echaba el ancla en Valparaíso el vapor alemán "Ludwigshafen", de la Nordeutscher Lloyd, en el cual prestaban servicios como pilotos los oficiales von Müller y Jagerhuber, que en tiempos de la guerra habían sido cadetes de la "Herzogin Cecilie" y que en tal calidad formaron parte de la tripulación de la "Tinto". Y en febrero de 1938, en vísperas de la Segunda Guerra Mundial, visitaba nuestro principal puerto, en calidad de buque-escuela, el acoirazado alemán "Schlesien", cuyo comandante, capitán de navío Fleischer, recordaba aquí con emoción sus tiempos de joven teniente del "Dresden", su confinamiento en la Quiriquina y su salto a la aventura en la desvencijada "Tinto".