## LAS ACCIONES DE CORSO EN AGUAS CHILENAS DURANTE LA I GUERRA MUNDIAL

Por Ariel SANDOVAL Hernández

Li vasto litoral de Chile ha sido escenario, a lo largo de la Historia, de las andanzas de corsarios de todas las banderas que han hecho de nuestras aguas campo propicio de fructífera caza. Nos remitimos, tocante a estos marinos del lejano antaño, a la interesante serie del extinto don Homero Hurtado Larraín.

Queremos recordar ahora las últimas acciones de corso —o más propiamente de guerra al tráfico enemigo— que presenciaron nuestras aguas. Ellas fueron las que llevaron a cabo las naves —de línea y auxiliares— de la escuadrilla del Almirante von Spee, en los días ya pretéritos de la Primera Guerra Mundial.

El 12 de octubre de 1914, dos meses después de haber estallado las hostilidades, fondeaba en Hanga Roa, Isla de Pascua, la flota alemana que comandaba en jefe el Vicealmirante, conde Maximilian von Spee. Procedía de la base naval de Tsing Tao, China, y uno de sus objetivos básicos era atacar el comercio enemigo en aguas del Pacífico. Componíanla los cruceros acorazados "Scharnhorst" —buque insignia— y "Gneisenau", y el crucero ligero "Nürnberg", y los vapores mercantes "Yorck" y "Gottingen", usados como carboneros. En Pascua se les unieron poco después los cruceros ligeros "Dresden" y "Leipzig", que procedían de los puertos mexicanos de Veracruz y

Mazatlán, respectivamente. Con el "Leipzig" llegaron los mercantes auxiliares "Amasis", "Anubis" y "Karnak", de la Compañía Kosmos. A estos buques habría que agregar el transporte armado en guerra "Prinz Eitel Friedrich", que se había agregado a la escuadra en las Marianas y que luego se había separado para operar individualmente en guerra de corso, dirigiéndose en derechura al Pacifico americano.

Después de carbonear y aprovisionarse de víveres frescos y carne, "pagados en letras contra el Tesoro Imperial de Berlín", la escuadrilla levó anclas el 18 de octubre, con destino a las costas continentales de Chile.

El destino mostró a los alemanes una faz amable, y el 1º de noviembre el conde von Spee batía a la escuadra británica del Almirante Cradock en las cercanías de Coronel. Esta victoria dejó a los marinos del Kaiser dueños momentáneamente de las aguas adyacentes al mar territorial chileno. Los mercantes ingleses y franceses debieron refugiarse en los puertos, o salir al amparo de la noche con luces apagadas y medroso andar.

La escuadrilla alemana instaló su base de operaciones en la isla Más Afuera, del archipiélago de Juan Fernández, en abierta violación de la neutralidad de

Chile, lo que motivó una protesta diplomática formal del Gobierno, que no es del caso tratar aquí. El 3 de noviembre, en momentos que el Almirante von Spee cumplía una visita protocolar a Valparaíso, el crucero "Leipzig", al que escoltaban el "Prinz Eitel Friedrich" y el mer-cante "Amasis", detuvo a 280 millas al W.S. de Valparaíso a la barca francesa de cuatro palos "Valentine", que procedía de Port Talbot con destino a Iquique con cargamento de carbón de piedra. Ocupado por una dotación de presa, el velero fue remolcado a Más Afuera por el "Amasis". Después de transbordar el carbón v los víveres, la barca fue echada a pique en aguas jurisdiccionales, según la denuncia de su capitán, Félix Guillou. Este y sus hombres permanecieron durante ocho días a bordo del "Prinz Eitel" en calidad de prisioneros de guerra, v al cabo fueron embarcados en el vapor de bandera norteamericana "Sacramento", y desembarcados en Valparaíso el 20 de noviembre.

Sólo entonces se hicieron públicos los acontecimientos. El indignado capitán Guillou protocolizó sendas protestas ante notario y ante el cónsul francés en el puerto, acusando a los alemanes de haber violado la neutralidad chilena al transbordar el cargamento y echar a pique su barco en aguas territoriales, y denunciando asimismo al vapor "Sacramento" de haber servido de nave auxiliar de la flotilla germana. Todas ellas engrosaron el legajo de reclamaciones del Gobierno de Chile al de Alemania, y motivaron retención del "Sacramento" durante varios meses, mientras se aclaraba su situación y se tramitaba su traspaso definitivo a una empresa armadora de los Estados Unidos.

Pero la "Valentine" no había sido el primer buque apresado. El 1º de noviembre, horas antes que se librara la batalla de Coronel, el mercante auxiliar "Titania" capturaba en alta mar a la fragata noruega "Helicon", y la remolcaba a la isla con la ayuda del vapor "Baden". La "Helicon" venía en viaje a Caleta Coloso, procedente de Barry, Inglaterra, con cargamento completo de carbón, que tan precioso era a los buques alemanes. Después de transbordarse el combustible, dejándole apenas lo necesario para lastre, la fragata noruega fue dejada en liber-

tad, en atención a su bandera neutral (\*).

El 15 de noviembre la flotilla de Von Spee levó anclas y puso proa al sur, en demanda del Atlántico. Iba al encuentro de su destrucción, en las aguas gélidas de las Falkland. Dos días después, y a la cuadra de Coronel, fue avistado el vapor británico "North Wales" y echado a pique por el "Dresden", después de recoger a su tripulación y embarcarla en el mercante "Rhakotis", que se separó de la flota y puso rumbo a El Callao. El 2 de diciembre, y en la latitud del Cabo de Hornos, los vigías señalaban la presencia de un velero. Era la barca inglesa de cuatro palos "Drummuir", que navegaba de vuelta, encontrada con cargamento de carbón. Apresada por el "Leipzig", fue llevada a una rada de la costa este de isla Picton. Después de trasbordar el carbón fue remolcada fuera de aguas jurisdiccionales chilenas y hundida con cargas explosivas. La flota levó anclas, y dos días después sucumbía frente a la escuadra británica del Vicealmirante Sturdee, Esto es materia de otra historia.

Von Spee había dejado en el Pacífico, para que continuara el acoso al tráfico, al "Prinz Eitel Friedrich". Este crucero auxiliar, al mando del Capitán de Fragata Thierichens y dotado de gran movilidad y buen armamento, se convirtió en la pesadilla de los mercantes, especialmente ingleses, que navegaban el litoral chileno.

La madrugada del 5 de diciembre se presentó fría y húmeda, con una niebla espesa que cubría el mar en calma. El "Prinz Eitel" se mantenía sobre sus máquinas desde hacía veinticuatro horas, frente a Punta Topocalma, a la espera del transatlántico "Orcoma", de la Compañía Inglesa, que según los informes que obraban en poder del Comandante Thierichens debía pasar por ese punto en la noche del 4 al 5. Súbitamente los jirones de niebla fueron rotos, no por la figura

<sup>(\*)</sup> La "Helicon" fue rematada en Caleta Coloso el 10 de enero de 1915, y adquirida por los armadores de Valparaíso señores Schiavetti, Devoti y Cía., quienes la inscribieron en la matrícula de la Marina Mercante Nacional con su mismo nombre. En 1916 fue vendida a navieros extranjeros.

imponente del "Orcoma" sino por la silueta, más modesta, del carguero "Charcas", también inglés, que procedía de Corral con destino a Guayacán. Comprendiendo Thierichens que la pieza principal se había espantado, al amparo seguramente de la niebla, dio por terminada la cacería apresando al "Charcas", el que fue echado a pique en el acto. La tripulación fue recogida a bordo del corsario alemán. Al día siguiente el Capitán Amos Crosby Norris, del "Charcas", y sus hombres, eran desembarcados en Papudo, con tiempo suficiente para que pudieran tomar el tren a Valparaíso, según les informara el Comandante Thierichens (!).

Después de apresar al "Charcas" el crucero auxiliar alemán puso proa al norte, y el 12 de diciembre capturaba a la barca británica "Kildalton", en viaje de Liverpool a El Callao con carbón, y el 21 del mismo mes hacía lo propio con la barca francesa "Jean", de la matrícula de Nantes, que navegaba en demanda de Antofagasta también con cargamento de carbón. Ambos veleros fueron tripulados con una dotación de presa y llevados a Isla de Pascua, donde se trasbordó el carbón al "Prinz Eitel". El 31 de diciembre la faena estaba terminada, y ambos veleros fueron hundidos. El 6 de enero el corsario abandonó la isla, dejando en ella a las tripulaciones de la "Kildalton" y la "Jean", que fueron recogidas el 18 de febrero de 1915 por el vapor inglés "Skerries". El Capitán Le Dillinger, de la "Jean", fue el único que no accedió a ser repatriado, quedándose en la isla y contrayendo matrimonio con una nativa, según señala Lacroix (\*).

El "Prinz Eitel" siguió hacia el norte, fondeando finalmente en Newport News, Estados Unidos, para someterse a reparaciones de máquinas. Al declarar la Unión la guerra a Alemania, el buque fue internado de inmediato y sus tripulantes fueron hechos prisioneros de guerra, acabando de esta manera poco gloriosa su largo crucero de corso por el Pacífico Sur.

Volvamos a la flotilla de Von Spee. Después de empeñar rudo combate con los ingleses en las Falkland, sus buques de línea fueron hundidos e igual suerte corrieron los mercantes auxiliares, excepción de uno o dos que lograron escapar y se internaron en puertos neutrales. El único crucero que salvó de la hecatombe fue el "Dresden". Su astuto ocultamiento en los canales y fiordos magallánicos ya ha sido descrito con anterioridad en esta Revista. Importa ahora señalar que, luego de haber decidido su comandante Lüdecke afrontar los riesgos de la mar libre en acciones contra el tráfico enemigo, echó a pique el 27 de febrero de 1915, a la cuadra de Corral, a la barca inglesa "Conway Castle", viaje de Valparaíso a Liverpool con cargamento de cebada. Sus tripulantes permanecieron ocho días a bordo del crucero, donde fueron atendidos con gran cordialidad. Después fue interceptada la barca "Lorton", a la sazón de bandera peruana, a la que salvó su nacionalidad neutral y en la que fueron embarcados los náufragos de la "Conway Castle".

Esta fue la última presa hecha en aguas de Chile por buques alemanes. El 14 de marzo el "Dresden" era hundido por sus propios hombres, para evitar su captura o destrucción por los cruceros ingleses que lo cercaron en la rada de Cumberland. Es de interés señalar que, así como se convirtió en el último corsario, "Dresden" había estado también a punto de ser el primero: el 19 de septiembre de 1914, navegando en conserva con el mercante "Santa Isabel", había avistado y perseguido al vapor británico "Ortega", de la P.S.N.C., que iba de Valparaíso a La Rochelle-Pallice con pasajeros y reservistas franceses. El "Ortega" se lanzó a toda máquina y logró esquivar la acometida del "Dresden", refugiándose en el Estrecho Nelson mientras irradiaba desesperados mensajes de auxilio. Navegó por el Nelson sin cartas, recurriendo al extremo procedimiento de hacerse preceder por un bote sondeador, y finalmente alcanzó Punta Arenas dando esquinazo al crucero alemán, hazaña por la cual su capitán, Douglas Kinnier, fue condecorado con la Cruz de Servicios Distinguidos.

<sup>(\*)</sup> Louis Lacroix: Les Derniers Grands Voiliers. Ed. Maritimes et D'Outre Mer, París, 1967.