

¡VAPOR «TOLTÉN», TORPEDEADO!

Por

Ariel SANDOVAL Hernández



LA BUENA estrella que guió los pasos de Guillermo Ortega Flores fuera del recinto portuario de Baltimore aquel 11 de marzo de 1942 y lo hizo demorarse más de la cuenta en la elección de algunas compras lo ha seguido acompañando hasta hoy, con seguridad que es un hombre feliz y con amor por la vida. Porque gracias a esa buena fortuna, Ortega, marinero timonel del vapor nacional "Toltén", perdió su buque y con ello evitó la vivencia alucinante de ser torpedeado una fría madrugada en el Atlántico norte.

El "Toltén", ex-mercante danés "Lotta" —que junto con los de igual bandera "Helga", "Laila", "Selma" y "Frida" fueron entregados por el Gobierno a la Compañía Sud Americana de Vapores luego de ser internados en Chile, lo que daría origen después de la guerra a un sonado juicio indemnizatorio— había zarpado de Valparaíso el 5 de febrero de 1942 con destino a Baltimore y escala en Tocopilla, donde cargó una partida completa de salitre. Iba al mando del capitán de alta mar don Aquiles Ramírez Bárcena y su rol incluía veintiocho hombres, entre oficiales y gente de mar. El buque llevaba pintadas en ambos costados dos grandes banderas nacionales y su nombre en visibles caracteres, señal

de que pertenecía a un país que aún se mantenía neutral en la conflagración que devastaba al mundo. ¿Imaginarían quizá sus infelices tripulantes que el azar, hada madrina y a la vez genio maléfico en la vida de mar, tornaría inútil esa neutralidad para salvarlos de un destino aciago?

La navegación fue normal. Preñada, sí, de la tensión bélica que convertía al Caribe y al Atlántico en aguas peligrosas y sombrías. Los buques de la Sudamericana que servían el tráfico hacia costas estadounidenses encontraron muchas veces agoreros despojos de la guerra submarina: balsas flotando a la deriva con cadáveres mutilados y ennegrecidos y en las cercanías, acechando ominoso, el periscopio amenazador de un sumergible; restos humanos cubiertos de petróleo meciéndose al compás de las olas; angustiosos llamados de auxilio captados por la radio... Siempre su calidad de neutrales protegió a nuestras naves. Incluso cuando el "Elqui" pasó, una noche de enero de 1942, muy cerca de un submarino que en la superficie cargaba baterías. O cuando al costado del "Copiapó" afloró bruscamente otro, que luego volvió a sumergirse. Los buques chilenos tenían buen cuidado de navegar de noche con luces encendidas y especialmente iluminado el pabellón pintado en los costados.

Después de completar la descarga en Baltimore zarpó el "Toltén" de ese puerto a las 17.15 hrs. del 11 de marzo sin el timonel Ortega, retrasado en la ciudad, como ya quedara dicho. El destino inmediato era Chesapeake. A las 08.00 hrs. del día siguiente atravesó el canal Chesapeake-Delaware y a las 15.00 pasó frente al cabo Henlopen, hacia alta mar y rumbo a Nueva York.

Cerró la noche. El buque navegaba totalmente iluminado, en cumplimiento a precisas instrucciones impartidas por la compañía armadora para el tráfico por zonas de guerra. Cerca de las 22.00 hrs. y a 10 millas aproximadamente al sur de Barnegat Point un veloz guardacostas emergió de las sombras y un oficial, megáfono en mano, ordenó al capitán Ramírez apagar todas sus luces. Ahí comenzó, en verdad, el fin del viaje.

Alrededor de las 02.30 hrs. y por los 39° 50' N y 73° 40' W, cuando el "Toltén" corría mimetizado en la obscuridad de una noche sin luna y una tensa vigilia pesaba en el puente de mando, una violenta explosión en el costado de babor detuvo súbitamente su andar. Las tinieblas se iluminaron vivamente con las llamas, mientras los hombres corrían y gritaban presas del pánico y el capitán y algunos tripulantes procuraban inútilmente zafar uno de los botes salvavidas. Pocos minutos después, el barco, muy escorado a babor, se hundía en las aguas oscuras, entre gritos de angustia y crujir de mamparos destrozados.

El fogonero Julio Faust Rivera fue el único sobreviviente. Al momento de la explosión dormía y cuando salió a cubierta se halló con el caos y la muerte, mientras la nave tomaba una pronunciada escora. Posiblemente a causa de ésta cayó al agua y encontró una balsa salvavidas que flotaba solitaria. Logró trepar y luego perdió el conocimiento, yendo a la deriva hasta ser rescatado, horas después, por un guardacostas norteamericano de nombre "Larch" o "Antietan" (su identidad no quedó bien aclarada debido a la natural reserva guardada por las autoridades navales norteamericanas sobre sus buques en tiempo de guerra). Cerca de la balsa fue recogido también el cadáver del radiotelegrafista Reinaldo Emilio Peppenberq Quintero, único tripulante del malogrado "Toltén" cuyos restos

aflozaron. El mismo guardacostas recogió de una balsa que flotaba en las cercanías seis cadáveres en estado de semicorrupción y cubiertos de petróleo, pertenecientes a naufragos de un mercante norteamericano torpedeado poco antes.

La causa del hundimiento del "Toltén" quedó fuera de toda duda: fue blanco de un torpedo disparado por un submarino no identificado. ¡Quizá los archivos de la Kriegsmarine pudieran ilustrar al respecto! Pues la actividad del arma submarina alemana aquel año y en esa zona fue particularmente intensa y caben fundadas presunciones de que el barco chileno resultara víctima de un silencioso "lobo" germano. La posibilidad de choque con alguna mina quedó descartada, pues se comprobó que en el área del hundimiento no existían campos minados.

El hundimiento causó enorme conmoción en Chile. ¡Nuestra primera —y por fortuna única— pérdida de guerra, cuando ni siquiera éramos todavía beligerantes! Los ánimos de la opinión pública, ya exaltados ideológicamente por el conflicto, se encendieron y aliadófilos y germanófilos miraron el caso desde sus particulares puntos de vista. El Gobierno dispuso la sustanciación del sumario de rigor y fue designado fiscal el contraalmirante don Gastón Kulczewsky, a la sazón Director del Litoral y Marina Mercante. De las piezas del proceso, examen objetivo y desprovisto de apasionamiento, fluye la verdad más aproximada de las circunstancias que precedieron y rodearon a la pérdida del "Toltén".

Si la causa inmediata de la catástrofe fue el torpedeamiento, no cabe duda que la mediata la constituyó la orden dada por el guardacostas de apagar todas las luces. De esta situación fluyen algunas interrogantes: ¿Cabía una orden de esta naturaleza a un buque neutral fuera de aguas territoriales norteamericanas? ¿Qué efectos implicaba esta orden? Y finalmente, ¿por qué el capitán Ramírez la obedeció, sabiendo que la seguridad de su nave dependía de que viajara iluminada y con sus colores patrios bien visibles? Todas estas preguntas admiten una respuesta común: el hecho de ordenar a un neutral alterar esta condición y colocarlo en calidad de beligerante o sospechoso mediante la navegación sin luces y, más aún, fuera de aguas territoriales

de los Estados Unidos, constituye una evidente transgresión a las normas de neutralidad que un país beligerante debe respetar. Esta orden, sin embargo, debió ser cumplida al tenor de lo dispuesto por las "Instrucciones para Control de Buques Mercantes que naveguen independientes de convoyes, de la Marina de los Estados Unidos", las que señalan que cualquier desobedecimiento a órdenes de buques o aviones navales de la Unión basta para abrir fuego inmediato sobre la nave trasgresora. De aquí, pues, el acatamiento del capitán Ramírez, aunque quizá una actitud más firme de su parte frente a la orden del guardacostas hubiera a la postre evitado la tragedia. A este respecto, y en justificación de dicha orden, el Departamento de Marina de los Estados Unidos señaló que, en Baltimore, el capitán Ramírez acudió al Director del Puerto a pedir instrucciones de ruta y ese sólo hecho lo colocaba bajo la tuición del Servicio de Patrullaje.

Pero en el sumario constan declaraciones de capitanes de otros buques de la Sudamericana que recorrían también esas aguas, y de ellas quedó en claro que los capitanes no acudían espontáneamente a pedir instrucciones de ruta sino por orden de los agentes de la compañía armadora, los que a su vez actuaban a requerimiento de las autoridades navales. También estos capitanes señalaron que se negaron siempre a cumplir estas instrucciones en todo lo que pudieran vulnerar su neutralidad, en cuyo caso los oficiales norteamericanos les advertían que la navegación se haría bajo la entera responsabilidad del capitán y sin contar con la protección de las fuerzas navales.

Fue un cúmulo de circunstancias desgraciadas las que precipitaron el fin del "Toltén". Recibir una orden perentoria, de noche y en alta mar, y arriesgando ser cañoneado al desobedecerla, no es ciertamente igual que negarse a cumplir instrucciones de ruta en una oficina en tierra. ¿Fue la necesidad de evitar un mal mayor e inmediato —obedecer o ser destruido— la que movió al capitán Ramírez a acatarla? ¿O debió defender con energía sus derechos de neutral y mantener su buque iluminado a toda costa? Preguntas éstas difíciles de contestar en conciencia, sobre todo para quien no se ha

visto en la disyuntiva angustiosa de decidir en el acto si arriesgar el fuego de un guardacostas para evitar la posibilidad de ser después torpedeado, o correr este último albur accediendo a la demanda de la nave de patrulla.

De las piezas del sumario fluyen, sí, dos hechos objetivos que inciden en la probabilidad de que parte de la tripulación hubiera podido salvarse. Los botes salvavidas no alcanzaron a ser arriados porque no iban fuera de la borda, como lo ordenaba una circular de la compañía de diciembre de 1941, sino asegurados a sus calzos en cubierta, habiendo sido colocados allí en Baltimore para facilitar las faenas de descarga. Y no hubo ocasión de lanzar ningún mensaje de socorro ya que, por contar con un solo radiotelegrafista —el malogrado Poppenberg— se mantenía guardia de radio sólo hasta las 02.00 horas.

El gobierno de Chile pidió reparaciones y exigió explicaciones a los beligerantes presuntamente implicados en la pérdida del buque. Todo quedó en palabras de buena crianza diplomática, pues naturalmente nadie quiso reconocer culpabilidad. ¿Qué importaba, al fin y al cabo, un barquichuelo más entre los miles de toneladas que se iban a pique diariamente? La Vista Fiscal consigna en sus últimos considerandos, con parcidad, pero al mismo tiempo con una ironía amarga que se lee entrelíneas, las respuestas de los gobiernos interpelados. El de Estados Unidos pretendió salvar su responsabilidad directa ciñéndose al argumento ya señalado de que el aceptar instrucciones de ruta equivalía a colocarse en situación de obediencia a las órdenes de sus fuerzas navales. Los países del Eje, junto con negar la participación de sus submarinos, insinuaron la posibilidad de que el agresor hubiera sido un sumergible norteamericano o inglés, lo que llevaba implícita la acusación de que el ataque fue intencional para obligar a Chile a romper su neutralidad. El gobierno alemán añadió sibilamente "que daría amplias satisfacciones y cumpliría las obligaciones del caso al establecerse la culpabilidad alemana" (fs. 86 del sumario). Italia manifestó "su más firme propósito de arreglar satisfactoriamente las dificultades" (fs. 94 y 105) y Japón expresó

rotundamente que no estaba obligado a resarcir perjuicios por estimar que el submarino agresor no era de su bandera (fs. 76).

Sólo cabe terminar con el dictamen final del fiscal: "que puede tenerse como causa mediata del hundimiento del vapor "Toltén" frente a las costas de Estados Unidos, la noche del 12 al 13 de marzo de 1942, el haber sido obligado a apagar sus luces en cumplimiento de una orden ineludible impartida por un barco guardacostas norteamericano mientras navegaba, en aguas extraterritoriales, de Baltimore a Nueva York; orden que alteró la condición de nave neutral del "Toltén", colocándolo en la categoría de beligerante o sospechoso y se presume que, en estas circunstancias, la causa inmediata del hundimiento habría sido motivada por el torpedeamiento de algún

submarino de nacionalidad no identificada" (*).

Los fierros oxidados de la única pérdida de guerra de la Marina Mercante de Chile en el presente siglo yacen en las profundidades del Atlántico Norte y sólo dos de sus hombres faltaron a la cita con la muerte y supieron lo que era renacer aquella madrugada fría del 13 de marzo de 1942.

(*) Fuentes consultadas:

"Archivo de la Fiscalía de la Dirección del Litoral y Marina Mercante": sumario por la pérdida del vapor nacional "Toltén". 1942.

"Archivo Nacional": Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores: sumario instruido por el Cónsul General de Chile en los Estados Unidos don Aníbal Jara (Correspondencia del Consulado General en los Estados Unidos, 1942).

