

¿QUIÉN HUNDIÓ AL *TOLTÉN*?

*Kenneth Pugh Gillmore **

Siempre había tenido el deseo de saber algo más de este hecho que significó la única pérdida de nave chilena en las guerras mundiales, cuyo relato aparece brevemente en Revista de Marina de marzo-abril de 1942. Las publicaciones sobre la historia de la Compañía Sudamericana de Vapores dan erróneamente como fecha del hundimiento el 13 de mayo, probablemente por un error de tipo. Una de las razones que me motivó a hacer esta investigación, además de que el hecho aún aparece controvertido por algunos escritores, es que el Oficial de Guardia del vapor en el momento de la explosión de los torpedos era el Piloto 2º, ex cadete ingresado en 1927 a la Escuela Naval, egresando como Guardiamarina de 2ª Clase el año 1933, Norman Pugh Cook mi medio hermano e hijo mayor de mi padre, de 28 años de edad cuyo cuerpo y el de 26 personas más nunca fueron encontrados en el viaje sin retorno iniciado en Valparaíso el 5 de febrero de ese año.

Recuerdo las entrevistas que papá le solicitara al único superviviente, el fogonero Faust, en su afán de saber más sobre su hijo quien vestía esa noche un jersey blanco, según el tripulante. Yo lo acompañé algunas veces en estas tristes audiencias, y en mis cortos siete años de edad no comprendía el sufrimiento y lágrimas de mi padre, que tres años más tarde, poco antes de su muerte, en su lecho de enfermo me conminó a que nunca debería ser marino (como le había demandado a su hijo primogénito). Tenía “pasta” para abogado, según él. Cincuenta y cinco años más tarde me encuentro aún sirviendo a la Armada esperando que me haya perdonado por no cumplir sus deseos.

Una síntesis del tema aparecido en las Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores era que el capitán aparecía como responsable al obedecer la orden que le dio la patrulla naval, y había una serie de antecedentes que el Ministerio había entregado al Contraalmirante don Gastón Kulczeswski, Fiscal del sumario. El martes 17 de marzo, en primera plana y destacado en casi todos los diarios nacionales y continentales aparecía el relato: El vapor de bandera chilena *Toltén* había sido torpedeado mientras navegaba hacia el puerto de Nueva York. El hecho ocurrió el viernes, entre las 2 y 4 de la madrugada. Iba descargado a Nueva York y poco antes de ser torpedeado se le había dado orden de apagar las luces. De la tripulación de 29 hombres, sólo se ha salvado el fogonero Julio Faust Rivera. ¿Qué implicaciones internacionales traerá esto?"

Se había mantenido en absoluta reserva la noticia, aunque he sabido que mi padre fue informado el sábado en la noche por la Embajada de Gran Bretaña en Chile.

Tan pronto como el Canciller conoció del hundimiento de esta nave, había sostenido dos importantes reuniones con el Vicepresidente de la República don Jerónimo Méndez, quien actuaba como Jefe de Estado, el que a su vez convocó a un consejo de Ministros el lunes 16 para analizar la situación producida ante esta desgracia nacional, procediendo a redactar una declaración oficial que se publicó en la prensa al día siguiente. Terminado el Consejo, los Ministros de RR.EE. y de Defensa dieron cuenta del hundimiento, señalando que los guardacostas de la marina norteamericana continuaban la búsqueda de los naufragos, que el Gobierno estaba activando la investigación del caso, y que una vez éste haya terminado se daría a la publicidad.

La Compañía Sudamericana de Vapores señalaba "que todos los barcos de nuestra propiedad, al igual que los operados en combinación con la Armada Nacional tienen instrucciones precisas de navegar con las luces encendidas, para demostrar así el pabellón neutral a que pertenecen y no han tenido que lamentar con anterioridad contratiempo alguno en su navegación. En el presente caso, el Capitán del buque de carga *Toltén*, por circunstancias que con seguridad quedarán perfectamente aclaradas, se vio obligado a alterar esta orden durante las últimas cuatro horas que precedieron al siniestro. La Compañía expresa públicamente su pesar por la pérdida irreparable de los oficiales y

tripulantes del *Toltén*, muchos de los cuales ocupaban en el escalafón las más altas calificaciones en el servicio de los intereses de Chile".¹

La Embajada de los Estados Unidos en Santiago transmitió el día 16 de Marzo al Ministerio de Relaciones Exteriores la siguiente información oficial proporcionada por el Departamento de Marina Norteamericano:

"El Capitán del *Toltén* visitó personalmente al Director de Puerto de Baltimore, el 11 de marzo, solicitando instrucciones para Nueva York. Estas instrucciones no se dan a barcos mercantes neutrales, a menos que su Capitán las solicite y prometa cumplirlas. Por lo tanto, el capitán del barco al solicitar y recibir las instrucciones de ruta, se había colocado bajo la dirección general del Servicio de Patrullaje de la Marina de los Estados Unidos.

"El Capitán del *Toltén* recibió instrucciones de proseguir tan cerca de la costa como lo permitiera la seguridad de evitar una colisión -durante las horas del día solamente- y el buscar cualquier refugio disponible durante las horas de oscuridad. Si considerara necesario el alejarse de aguas territoriales durante la oscuridad, debería proseguir con su barco a oscuras desde la puesta del sol hasta el amanecer. En adición a estas instrucciones escritas se le advirtió oralmente que si pasaba por la bahía de Baltimore más o menos unas horas antes del amanecer podría alcanzar hasta Nueva York antes de la puesta del sol sin inconveniente alguno.

Este barco, evidentemente, no siguió estas instrucciones de no proseguir durante las horas de oscuridad con sus luces encendidas, ya que no pasó por Delawere hasta más o menos las dos de la tarde del 12 de marzo y fue detenido más o menos a medianoche de ese día por un barco patrullero y recibió orden de apagar sus luces, de acuerdo con las instrucciones de ruta que el capitán le había ordenado seguir".²

El señor A.J. Broom, representante de los armadores de los buques, señaló: "La pérdida de esa nave es muy sensible, porque en ella desaparecieron 27 valiosas existencias. Sin embargo, debo declarar que tenía el presentimiento, más aún, hasta la certeza, que estos barcos tendrían que afrontar las circunstancias especiales en su navegación ante los países en beligerancia. A este respecto, debo agregar lo que he sostenido en otras oportunidades y que lo he representado al Supremo Gobierno, de que el *Toltén* (s.s. *Lotta*), era un vapor danés, que no perdió su nacionalidad y que, mediante un acto que es de discutible legalidad, el Gobierno procedió a requisar, junto con otros cuatro que estaban en Talcahuano, hasta donde habían llegado *gracias a un salvoconducto de S.M.B.*, y que habían quedado en dicho puerto en vista de la promesa hecha por el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, de que el gobierno seguiría considerando a Dinamarca como país neutral, a pesar de haber sido ocupada por Alemania. La requisición efectuada por el Gobierno de Chile de los vapores *Lotta*, *Helga*, *Frida*, *Laila* y *Selma*, no ha sido reconocida por los países del Eje, por no estar ajustada a Derecho Internacional. Por lo tanto, la situación de los barcos ha sido y sigue siendo irregular bajo el punto de vista internacional y la bandera chilena no los protegerá ni los podrá proteger mientras subsista esta anormalidad. Los hechos me han dado, y me seguirán dando la razón".³

¿Por qué se había mantenido en absoluta reserva la noticia desde el sábado en la noche? Desde Washington, el representante del Gobierno chileno Sr. Michels envió al Ministro de Relaciones en Santiago un telegrama, donde le señalaba que el Departamento de Estado "ruega no se den noticias a la prensa sin avisarme previamente para darla aquí simultáneamente".⁴ Posteriormente, en otro telegrama le reitera al ministro que mientras se obtenga información satisfactoria el Departamento de Estado le sugiere la conveniencia de mantener completa reserva sobre este particular. Se tejieron toda clase de conjeturas.

La noticia del hundimiento del barco chileno provocó comentarios no sólo en todo el país, sino también en el continente. El editorial del "Washington Star" señalaba: "Chile goza de una prosperidad de tiempo de guerra que es el resultado de su comercio con los Estados Unidos. El chileno de la clase media teme que la ruptura de relaciones diplomáticas con el eje pueda disminuir la prosperidad y

exponer al país a los ataques de las potencias del eje. Sin embargo, la campaña submarina contra la navegación chilena ha desconcertado este sentimiento popular de precaución. Quizá este único hundimiento ocurrido no baste a transformar el sentimiento chileno favorable a la neutralidad en otro de beligerancia, pero indudablemente otro hundimiento acabaría con la paciencia de este pueblo cuyo espíritu es proverbial y que es intensamente patriótico".⁵

El New York Times publicó dos largas y completas noticias, señalando entre otros aspectos lo siguiente: "nadie, excepto el diario comunista El Siglo, era partidario de romper relaciones con el Eje, y la opinión pública ha ido tendiendo en el sentido contrario. Ya que un sorpresivo número de chilenos cree que mientras Chile no haga nada para provocar al Eje, nada les podrá pasar. En efecto, el actual gobierno que dejará el mando el 2 de abril, también tomó parte en este intento de cerrarle los ojos a la nación ante esta situación, y finalmente llegaron las bienvenidas noticias de que el Presidente electo Ríos prefería esperar hasta ocupar su cargo para decidir la política a seguir".

"Argentina y Chile, las únicas de las veinte repúblicas Americanas que se han resistido a demostrar su solidaridad con los Estados Unidos, han estado buscando un mayor acercamiento. Sin embargo, aunque nuestra causa ha perdido terreno aquí desde la conferencia de Río de Janeiro, está lejos de ser una causa perdida. Se piensa que nosotros necesitamos sólo una voz resuelta entre los líderes chilenos para denunciar el hundimiento del *Toltén*, que declare que es inútil apaciguar al Eje y demandar una cooperación total con los Estados Unidos. Sin embargo, desafortunadamente nadie ha adoptado tal actitud".⁶

Uno de los principales comentarios en los círculos latinoamericanos es que, aparentemente, el Eje no hacía distinción entre los países que rompieron sus relaciones con él y los que no lo hicieron, en lo que concierne al hundimiento de barcos. Se hizo notar que el barco chileno ha corrido similar suerte que los brasileños que fueron atacados de la misma manera.⁷ El Diario O Jornal, refiriéndose al rechazo de la protesta chilena a los países del eje, señaló: "nadie tenía duda de que los agresores rechazarían la protesta chilena contra el hundimiento de cuatro navíos mercantes brasileños, uno venezolano y uno propio chileno, dirigida a las capitales del eje; pero sin duda lo hizo como simple reafirmación de sus principios y para estar de acuerdo con su actitud anterior, pues en 1917, cuando von Tirpitz inició su campaña submarina sin distinciones, el gran país andino no tardó en pronunciarse para condenarla. Chile sustentó con altivez y nobleza su movimiento de solidaridad con las dos repúblicas hermanas gravemente heridas en sus derechos, como buena doctrina".⁸ También se tiene presente que Argentina sufrió pérdidas de barcos antes que Estados Unidos entrara en la guerra.

El comentario en esos días del hombre de la calle puede resumirse en la siguiente frase: "La guerra está ya en la América Latina".

La Investigación Sumaria Causa 24/42 de la Fiscalía DLyMM, y Vista Fiscal del Contraalmirante Kulczewski.

Después de una acuciosa investigación de 216 fojas el fiscal concluye: *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.*

¿Lápida final para este caso, única víctima marítima chilena en este conflicto mundial?

Son muchas las posibilidades que se abren para el historiador en estos tiempos actuales, donde la técnica y el tiempo transcurrido permite acceder a una información más precisa, y penetrar en los detalles del caso hasta llegar a la verdad descarnada.

Es interesante analizar los considerandos que tuvo el señor Fiscal para llegar a su dictamen, teniendo ahora a la vista, 58 años después de transcurridos los hechos, los documentos secretos en su época y las investigaciones recientes.

El vapor *Toltén* zarpó de Valparaíso, el 5 de febrero de 1942, con bandera chilena y con medios apropiados para dar a conocer su nacionalidad en aguas con actividades bélicas.⁹ Este buque era una de las cinco naves de bandera danesa pertenecientes al armador Lauritzen y que operaban en el servicio a Nueva York, y que quedaran internadas en puertos chilenos a raíz de la ocupación de su país por el ejército alemán. Fueron requisadas por el Gobierno de Chile¹⁰ ante la disminución de tonelaje de transporte que significaba el retiro de las naves de las diferentes compañías, y por intermedio de la Armada Nacional, pidió propuestas para su operación comercial en el cabotaje y servicio exterior, otorgándose finalmente la concesión a la CSAV entre seis ofertas recibidas.¹¹ El ex *Lotta* era el más moderno de esos vapores, construido en 1938 y con un tonelaje bruto de sólo 1.574 tons.¹²

El buque estaba dotado con medios apropiados para dar a conocer su nacionalidad en aguas de actividades bélicas, y su capitán portaba instrucciones de llevarlos permanentemente visibles, de mantener sus luces encendidas durante las horas de obscuridad y al navegar en aguas extraterritoriales.¹³

Después de descargar salitre en Baltimore, zarpó a Chesapeake City a las 17.15 horas del día 11 de marzo, atravesando el canal Chesapeake-Delaware a las 08.00 horas del día 12, pasando el mismo día a las 15.00 hrs. frente al cabo Henlopen, rumbo a alta mar. Entre las 21.30 y 22.00 hrs del mismo día, en una situación aproximada de 10 millas al sur de Barnegat, un buque patrullero norteamericano no identificado interceptó al *Toltén* y, de acuerdo con lo expresado por el Departamento de Marina de Estados Unidos, le "recomendó" apagar luces, pero de acuerdo a lo declarado por Fausstt y lo expresado por la Embajada de Estados Unidos en Santiago, se apagaron las luces en cumplimiento a una "orden" impartida por el patrullero, como se mencionó anteriormente. De acuerdo a lo expresado por Fausstt, el *Toltén*, después que fue interceptado por el patrullero, se hundió por efecto de una explosión, y el Departamento de Marina de Estados Unidos estima que el hundimiento ocurrió a las 02.30 horas del día 13 de Marzo en Lat. 39° 50' N y Long. 73° 40' W, sobreviviendo un solo tripulante, Julio Fausstt Rivera, salvado de una balsa por una nave guardacostas norteamericana, llamada *Larch* o *Antietam*,¹⁴ y que en las cercanías de la balsa recogió un cadáver, identificado posteriormente como el radiotelegrafista del *Toltén*, Reinaldo Emilio Poppenberg(sic) Quintero. Los radios interceptados por naves chilenas a la hora del hundimiento, no indican que el *Toltén* pidiera auxilio radiotelegráfico, ya que consta que la nave sólo mantenía guardia radiotelegráfica hasta las 02.00 horas por contar su dotación con un solo operador de radio.

Al hundirse el *Toltén*, hay presunciones que los botes se encontraban asegurados a sus calzos de cubierta, imposibilitando que fueran echados al agua con rapidez, habiéndose infringido lo dispuesto por la Circular 137/41 de los Armadores.¹⁵

Fausstt atestiguó que el *Toltén*, después de una explosión en el costado de babor que no afectó la superestructura o cubierta de la nave, se hundió tumbándose a la misma banda.

En la zona del hundimiento, el Estado Mayor de la Armada chilena y el Departamento de Navegación e Hidrografía, Valparaíso, no confirman que existían campos minados; el Gobierno de Estados Unidos expone que no existe la evidencia ni indicación de éstos, agregando que es inobjetable de que el hundimiento fue obra de un submarino y que, por otra parte, los radios interceptados indican actividades bélicas de estos buques. No se establece la nacionalidad del submarino atacante, no obstante que los Gobiernos de Estados Unidos, Japón e Italia la sugieren.

Antes de zarpar a Baltimore, el Capitán Ramírez del *Toltén* acudió ante el Director del puerto indicado, donde se le impartió instrucciones de ruta.¹⁶

Por intermedio de los Agentes de los Armadores se les obligaba a los Capitanes acudir ante las Autoridades Marítimas Norteamericanas o Británicas, en puertos del Mar de las Antillas y costa de

Estados Unidos, orden que se impartía por Oficiales de la Marina Norteamericana. Los Capitanes de los vapores *Aconcagua*, *Elqui* y *Rapel* atestiguaron que a pesar de recibir instrucciones de ruta, se negaron a cumplirlas ante los oficiales extranjeros que se las impartían, quienes no presionaron su cumplimiento, quedando establecido con esto, que no es efectivo lo manifestado por el Departamento de Marina de Estados Unidos que el Capitán Ramírez, al aceptar tales instrucciones, se colocaba bajo la dirección general del Servicio de Patrullaje de la Marina de Estados Unidos. Igualmente, las instrucciones para Control de Buques Mercantes que naveguen independientemente de convoyes dicen que, al no obedecer inmediatamente una orden de la Real Marina Británica, Fuerza Aérea, aviones y todo avión norteamericano, se romperá fuego sobre ellos. *Queda así establecido, que el Toltén estaba obligado a cumplir la orden de apagar luces que le impartieron.*

Hasta aquí las consideraciones que tuvo el Fiscal para llegar a su estimación de los hechos.¹⁷ Teniendo presente las disposiciones chilenas de los Servicios Navales y las Ordenes de Instrucción de Guerra para Buques Mercantes Nacionales de fecha 12 de Noviembre de 1938, en su Art. 5º, y el Manual de Táctica, en su Art. 427, Capítulo XII, que dicen que un buque neutral que navegue obscurecido por zonas donde actúan submarinos en conflicto y en patrullas Ofensivas o Defensivas, pasa a la categoría de sospechoso o puede ser considerado beligerante,¹⁸ concluye con lo destacado al comienzo, con las causas mediatas e inmediatas del hundimiento del vapor *Toltén*.

La nacionalidad no identificada del submarino,¹⁹ con los años transcurridos, ya se conoce: Fue el submarino alemán U-404, al mando del entonces Kaptleutnant Otto von Bulow, dato obtenido de las fuentes primarias correspondiente a una transcripción de una entrevista hecha y donada junto con todos los antecedentes de sus libros, por el investigador Clay Blair al American Heritage Center de la Universidad de Wyoming, Laramie, USA.²⁰

Las operaciones de los submarinos alemanes en la costa Este de EE.UU., marzo de 1942.

Después del ataque japonés a Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941, Hitler cumplió su promesa con Japón de declarar también la guerra a USA, haciéndolo el 11 de diciembre, y eliminando toda restricción de ataque a los U-Boats, permitiendo a Doenitz montar una operación devastadora a la costa Este de Norteamérica, quienes iniciaron el ataque el día 11 de enero de 1942 en lo que se llamó la Paukenslag (Operation Drumbeat o Batido de Tambor), ataque rápido y sorpresivo con submarinos de la clase IX. Fueron 5 unidades que se encontraron en posición de ataque el día 13 de enero de 1942, y operaron hasta el 6 de febrero, hundiendo 25 buques con un total de 157.000 tons. Estas operaciones fueron consideradas exitosas por el Almirante Doenitz, quien dispuso olas sucesivas con comandantes experimentados. Doenitz había planificado igualar o sobrepasar esta ofensiva en el mes de febrero, pero debido a lo que se llamó la "paranoia de Hitler", o la defensa de Noruega, debió destacar a ocho submarinos del tipo VII a la línea de patrulla Islandia-Escocia, logrando destinar once Tipo VII en ese mes a la costa Este de EE.UU. Entre éstos iba el U-404, comandado por el Kapleut Otto Von Bullow, distinguido oficial quien obtuviera la condecoración Hojas de Encina, por haber hundido más de 50.000 tons en la campaña submarina, junto con los famosos Gunter Prien y Kretschmer. En total, hundió 15 naves con un total de 72.570 tons. y averió a 2, con 16.689 tons. Una de las 15 naves hundidas fue el vapor *Toltén*.²¹

Según las memorias de Doenitz "las áreas más rentables (para ataques de submarinos) en las afueras de las costas Americanas pasaron a ser el principal teatro de operaciones. No podíamos prever en cuánto tiempo más el sistema defensivo norteamericano sería suficientemente poderoso para poner fin a los éxitos excepcionales que los submarinos estaban obteniendo. Desde mediados de marzo hasta fines de abril de 1942 había sólo entre seis y ocho unidades disponibles para sacar ventaja de esta favorable situación, porque ahora estábamos pagando el precio por haber destacado fuerzas para la protección de Noruega.

Los Comandantes de submarinos estacionaban sus pocas unidades disponibles muy próximo a la costa este de América. Nuestro objeto era sacar el máximo provecho de las condiciones favorables y operar el máximo de tiempo posible en las áreas en que el tráfico era más denso. Las unidades se mantenían cerca de costa, comenzando por Nueva York y desplazándose al sur. Muy rápidamente fueron capaces de determinar las rutas de navegación nocturnas empleadas por los buques. Para evitar el ataque de submarinos los buques empleaban rutas en aguas de poca profundidad cerca de costa. Pero los submarinos efectuaban sus ataques sin embargo, operando de noche en aguas con no más de cuatro o cinco brazas de profundidad, vale decir, en aguas en las cuales no podrían sumergirse en caso que fueran avistados por buques escoltas enemigos o aviones".²²

El acucioso y completo relato de Clay Blair en su libro "Hitler's U-Boat.-The Hunters, 1939-1942" señala textualmente: "El hijo del Oficial Superior de la Armada Imperial, Otto von Bulow en el nuevo tipo VII, U-404, arribó después (de Rehwinkel, Piening, Rostin, Ites y Vogel, al mando de los U-578, 155, 158, 94 y 588 respectivamente). Pasando rumbo al sur cerca de Halifax, encontró un carguero americano de 5.100 tons. detenido fuera del puerto, aparentemente esperando práctico. Pensando erróneamente que era un buque mucho mayor navegando a 10 nudos, von Bulow lanzó "muchos" ("a lot of") torpedos, hasta conseguir un blanco, y lo hundió. Procedió entonces al área de Nueva York, donde hundió dos buques más en dos días, un carguero americano de 7.600 tons. y, -curiosamente- (awkwardly) la vieja nave chilena *Toltén* de 1.900 tons. Berlín había asegurado al gobierno chileno pro-Germano (sic) que sus buques (transportando cobre para los EE.UU.) tendrían una navegación segura, siempre que no fuesen en un convoy u obscurecidos. Dando cumplimiento a reglas norteamericanas, el *Toltén* iba oscurecido, así que a von Bulow no se lo consideró responsable".²³

En cuanto a las fuerzas de superficie aliadas puede señalarse que a fines de febrero, había sólo cinco destructores en tareas de Guerra Antisubmarina en la Frontera Marítima Este.

Con lo anteriormente señalado, puede apreciarse que en el área Nueva York-Baltimore no habrían habido convoyes aliados en la madrugada de marzo 13, lo que amerita que investigue en los archivos en EE.UU. más en detalle, requiriendo tener, si fuera posible, un panorama completo del área entre la medianoche y las 4 AM del viernes 13, en que fuera torpedeado el *Toltén*. Es preciso también conocer más de las acciones de las unidades menores norteamericanas en su tarea de patrullaje en aguas internacionales.²⁴

Continuando con mi investigación, y para conocer los detalles más íntimos de sus deudos, visité a mi cuñada Raquel, viuda de Norman, quien muy cariñosamente nos acogió con mi esposa en su departamento, donde pasamos dos días, y tuve la oportunidad de conocer algo más de este incidente, especialmente los aspectos emotivos de esta tragedia familiar. También fuimos invitados a comer donde un nieto, hija de Mabel, la que tenía 4 años al perder a su padre. En una simpática velada donde recordamos a nuestros parientes, salió por supuesto el tema del *Toltén*. Sergio López Pugh, el anfitrión e hijo mayor de Mabel, joven profesional que ha estado estudiando en detalle el caso, me dio una serie de datos obtenidos de Internet. El *Toltén* forma parte de los naufragios que son visitados por deportistas dedicados al buceo, y está completamente identificado y en perfectas condiciones. Su ancla ha sido rescatada y adorna una avenida donde vive Duane Clause, uno de los participantes del rescate, siendo un verdadero trofeo obtenido por el grupo de buzos aficionados. Una serie de fotografías submarinas han sido obtenidas, donde se ve claramente el casco y la rueda de gobierno. Su posición se señala a 13 millas al este de Seaside Park, New Jersey, en una profundidad de 90-100 pies en fondo de arena, con porciones del naufragio hasta 30 pies del fondo. Como constituía un peligro para la navegación, fue remolcado hasta una profundidad de 50 pies. Parte del naufragio está intacto con algunos restos desparramados en la arena lejos del cuerpo principal. Se considera un buen lugar para visitar, y casi siempre se encuentran langostas, no recomendándose penetración al interior del casco.²⁵

Mi hijo mayor ha continuado contactándose con este grupo de aficionados, quienes incluso se han ofrecido para colocar alguna placa recordatoria, tal como se ha hecho con algunos buques

norteamericanos como el *Texas Tower* y S.S. *Mohawk*. Duane señaló “que a pesar que el *Toltén* fue hundido con la trágica pérdida de vidas, sus restos ahora están siendo usados por los que comparten la vida marina, siendo un sitio muy popular para la pesca y el buceo submarino”.²⁶ Además, envió los antecedentes del caso a su compañero de promoción y Segundo Comandante del buque escuela *Esmeralda*, el Capitán de Fragata Piero Fagandini, quien en la ceremonia celebrada el día 10 de julio de 2000, navegando de New York a New London, en su discurso señaló: "Como testimonio de reconocimiento a tan digna labor a bordo de nuestros Buques Mercantes nos hemos reunido en esta cubierta para rendir un sencillo homenaje a estos hombres de mar que, arriesgando su vida, servían a la Patria para contribuir a la economía del país.

Quisiera en esta oportunidad, y sin otro espíritu que el de rendir un justo homenaje a estos camaradas que ofrendaron su vida por la Patria, permitirme simbolizar, en el nombre de Norman Pugh, oficial ejecutivo, graduado de la Escuela Naval, y a la sazón piloto del *Toltén*, nuestro especial respeto y reconocimiento a todos y cada uno de estos 27 hombres caídos en tan digno acto del servicio.

Que la memoria de todos ellos en este día, nos permita comprender aún más aquella virtud del valor, fundamentada en ideales superiores, y que nos impulsan a cumplir con nuestros compromisos para con la Patria, sin dejarnos atemorizar por las amenazas y peligros. Estoy cierto que con su memoria contribuiremos a mejorar la presencia de ánimo necesaria para superar cualquier adversidad, cuando así la Patria lo demande".

Conclusiones ¿Finales?

Cabe preguntarse si algo más que el destino fatal fue el responsable de la única baja por acción de guerra de la República de Chile. La Armada de los Estados Unidos en el mes de marzo de 1942 recién había activado el sistema defensivo antisubmarino, a raíz de la ofensiva submarina alemana, pero el sistema de convoyes aún no lo tenía organizado como en la Royal Navy. Aparentemente no había tráfico marítimo de importancia en las cercanías del *Toltén*, lo que hacía innecesaria la orden de que el buque se oscureciera.

No parece lógico que el Capitán Ramírez o el oficial de guardia cumpliera la orden de oscurecerse, sabiendo que se colocaba en la condición, si no de beligerante, por lo menos de posible blanco para los submarinos atacantes.

Las fuerzas submarinas alemanas, en su intento de bloquear y aislar las Islas británicas, con la esperanza de forzarlos a no continuar la guerra hundieron 2.800 buques mercantes aliados, perdiendo aproximadamente 800 U-Boats. En ambos bandos fueron cientos de miles las vidas perdidas, y muchos cuerpos nunca más aparecieron. Durante varias décadas no pudo obtenerse una completa historia de la guerra submarina en el Atlántico, tanto porque Londres como Washington acordaron no dar a luz las claves o registros de los submarinos para no afectar las comunicaciones de post-guerra. Esta situación ha creado muchos mitos, uno de los cuales, que los submarinos alemanes estuvieron muy cerca de derrotar a los aliados.

Hoy, con las fuentes que se tienen de la época, se ha logrado reconstruir muchos casos de hundimientos por submarinos alemanes; el episodio del *Toltén* es uno de ellos, pero la investigación completa de los hechos no ha terminado; debemos saber si fue una "orden" dada por la unidad NA, según establece el Fiscal, o una "recomendación" como señalan las unidades navales. La pregunta del millón es ¿para qué esta orden o recomendación?²⁷

BIBLIOGRAFÍA

- “Cien años de la Compañía Sud-Americana de Vapores 1872-1972”, Jorge Allard P. Ediciones Universitarias.

- “La Sudamericana de Vapores en la Historia de Chile”, p. 202, Gonzalo Vial C., Patricia Arancibia C. y Alvaro Góngora, Ed. Zig-Zag, 1ª Ed. 1997.
- Archivos del diario “La Unión”, marzo 1942 a junio 1943, Archivo de la Armada.
- Revista de Marina, Vol 56 N° 57, Mar-Abr 1942, p. 256 , "El hundimiento del Vapor *Toltén*".
- Memorias del Ministerio de RR.EE. 1942, págs. 83 a 85.
- Fiscalía DL y MM Causa N° 24/42. Investigación Sumaria para averiguar las causas del hundimiento del vapor *Toltén*, 116 fojas, fotocopia con autenticidad del 12 dic. 1994, obtenida por el Vicealmirante don Jorge Sepúlveda Ortiz. (Ref Causa 24/42).
- D.L. y M.M. Secreto N° 20/70 C.J.A de 6 de mayo de 1942, eleva copia autorizada de la Vista Fiscal en Investigación Sumaria instruida para averiguar las causas del hundimiento del vapor *Toltén*, con adjunto. Archivo Histórico de la Armada, Fondo Armada de Chile, Sección CJA, Tomo 1036, Año1942 pp. 159-177.
- <http://www.uboat.net>, páginas con informaciones de actividades de los Submarinos alemanes.
- Hitler's U Boats War- The Hunters, de Clay Blair, Random House, NY, 1ª Ed. 1996.
- Ten years and twenty days, by Admiral Doenitz, traducción en inglés de R.H.Stevens, publicado por Weidenfeld and Nicolson, 1959., AGN.
- American Heritage Center, University of Wyoming, Clay Blar Collection, AN 8295.
- www.SeaDwellersNJ.com y www.Diversion2.com, para datos de los restos del *Toltén* y sus actuales condiciones.
- Jane's Fighting Ships,1942, AGN, USS Larch y USCG Antietam.
- “El Patio Trasero. Las inamistosas relaciones entre los Estados Unidos y Chile”. Germán Bravo Valdivieso, Editorial Andújar, 1ª Edición 1997, Santiago de Chile.
- “Buques de la CSAV en la Segunda Guerra Mundial”, Pedro Sapunar Peric, Revista de Marina 4/ 1993, p. 398.
- The New York Times, Tuesday, March 17,1942, p.1-3,Biblioteca del Congreso de los EE.UU. de NA.
- 133ª Memoria Anual de la Compañía Sudamericana de Vapores, 30 junio 1942.
- “El Mercurio” de Valparaíso, “El Diario Ilustrado”, “La Opinión”, “La Nación”, 17-21.3.1942.
- “El Mercurio” de Santiago, martes 17 y miércoles 18 de marzo,1942.Biblioteca del Congreso.
- “La Diplomacia Chilena en la Segunda Guerra Mundial”, Mario Barros Van Buren.

* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor.

1. Diario “La Unión”, martes 17 de marzo 1942, p.1.
2. Idem y Memoria del Ministerio de RR.EE. año 1942, v. Anexo.
3. Diario “La Unión”, jueves 19 de marzo de 1942, p.1.
4. Causa 24/42, f.71.
5. Diario “La Unión”, viernes 20 de marzo de 1942, p.4.
6. “The New York Times”, New York, Tuesday, march 17, 1942, p.1-3. Traducción del autor.
7. Hasta la fecha del hundimiento del *Toltén* se habían hundido cuatro naves brasileñas, la primera MN *Buarque* el domingo 15 de febrero y la segunda MN *Olinda*, atacada en superficie, ambas por el U-96 al mando de Lehmann-Willembrock a mediodía del miércoles 18, la tercera MN *Arabután* por el U-155 al mando de Piening el 7 de marzo y la cuarta el vapor Cayru, por el U-94 al mando del joven Otto Ites, donde murió una mayor cantidad de tripulantes.
8. Diario “La Unión”, lunes 23 de marzo de 1942, p.1.
9. El buque efectuó cabotaje hasta Tocopilla, desde donde zarpó a USA con salitre a granel.

10. La Armada debió recurrir a la fuerza para desembarcar al personal danés.
11. Para conocer el detalle de los buques de la CSAV en la Segunda Guerra Mundial, ver artículo del mismo nombre de Pedro Sapunar Peric en Revista de Marina N° 4/93, p. 398.
12. En 1949 el armador J. Lauritzen entabló una reclamación al Gobierno de Chile por los barcos que éste le requisó durante la Guerra- Cien años de la CSAV, p.112.
13. El Capitán Atilio Opazo, que hiciera el viaje de estudios del curso de pilotines en la MN *Imperial* y que recalara a Valparaíso el 9 de marzo de 1942, me señaló recientemente, en la celebración del aniversario de la Marina Mercante del año 2000, que él cooperó en pintar las banderas chilenas al costado de las naves.
14. La USCG *Antietam* recogió a Faust, a cinco cadáveres en una balsa pertenecientes a tripulantes buque norteamericano torpedeado el 10 de marzo, y un cuerpo que posteriormente fue identificado como Poppemberg por el tripulante chileno Ortega. Todos fueron entregados a la USN *Larch* que concurrió al sitio a las 1515 horas.(Fotocopia del bitácora del USS *Larch* del National Archives at College Park).
15. Causa 24/42 f.48.
16. Fue acompañado como intérprete por el Primer Ingeniero, el escocés Peter Wright Stuart.
17. Mario Barros Van Buren señala que "el sumario no arrojó resultados concluyentes salvo que de aceptarse la tesis de que el *Toltén* había sido hundido por un submarino norteamericano, éste lo habría hecho por error". La diplomacia chilena en la II Guerra mundial, p.142.
18. Para empleo de submarinos, v. Derecho Internacional Público, de Daniel Antokoletz,T III,5ª Ed, Librería y Editorial La Facultad, Buenos Aires-1951, p. 416 a 425.
19. Mi compañero de Curso, Germán Bravo Valdivieso, en su interesante libro "El patio trasero-Las inamistosas relaciones entre los Estados Unidos y Chile" 1º Ed-Ed. Andujar-octubre 1997, señala respecto a este punto que nunca se sabrá la verdad. (nota 7-8 , p. 177).
20. Hitler's U-Boat War, The Hunters 1939-1942, Clay Blair, Random House, New York 1996, p.774.
21. En septiembre de 1943 Von Buelow fundo la 23ª flotilla en Danzig. Se había recién desembarcado del U-404 que fue hundido con toda su tripulación en la bahía de Vizcaya. Después de la guerra estuvo prisionero tres meses en campamento británico. Ver www.uboaat.net
22. Ten years and twenty days by Admiral Doenitz, traducido del original alemán al inglés por R.H. Stevens, 1959-Weindenfeld and Nicolson.p.214-215.
23. Hitler's U-Boat War, 1939-1942, p.517. Traducción de la entrevista de Blair a von Bulow en Anexo. (Clay Blair papers AN8295, American Heritage Center, University of Wyoming. 1987).
24. El Almirante Andrews había establecido su cuartel general en el Edificio Federal, 90 Church Street, en bajo Manhattan, donde su Estado Mayor llevaba el control de todo el tráfico marítimo en unos planos gigantes.
25. www.seadwellers.com
26. Duane Clause, e-mail de 22-06-2000.
27. Se requirió informaciones a National Archives @ College Park, Modern Military Records Licon y a National Archives and Records Administration, Civil and Old Military Reference Staff, para conocer las actividades del USS *Larch* y USCG *Antietam*, respectivamente, para ampliar las investigación del caso en lo que respecta a las unidades norteamericanas. La copia del bitácora del USS *Larch* ya fue recibida e incorporada a este artículo.