

LA DIFÍCIL LABOR DE LA ARMADA DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Germán Bravo Valdivieso*

Resumen

Al estallar la Primera Guerra Mundial el gobierno chileno declaró su neutralidad. Como cualquier violación de ella tenía que ser principalmente marítima, le correspondió a la Armada la ímproba tarea de hacerla respetar; pero los factores contra los que debió luchar no vinieron solamente de los bandos en conflicto, sino también de presiones y de simpatías personales

Palabras clave: Primera Guerra Mundial, Dresden, transporte Casma.

Al cumplirse este año un siglo del término de la Gran Guerra, primera conflagración mundial, es interesante echar un vistazo a la actuación que le cupo en ella a nuestro país. Las marinas de guerra eran el brazo largo con que podían pegar los beligerantes y, por lo tanto, a la nuestra le correspondía defender la neutralidad declarada por el gobierno del presidente Ramón Barros Luco.

La posición geográfica de Chile tenía gran importancia estratégica, por lo que al estallar el conflicto el Consejo de Estado recomendó al presidente de la República mantener la neutralidad.

En las fuerzas armadas las simpatías se encontraban divididas: el Ejército era abiertamente germanófilo, lo que no era extraño conociendo los innumerables vínculos que lo unían a Alemania. La misión en Berlín estaba encabezada por el mayor Arturo Ahumada, de quien se decía que observaba las operaciones bélicas desde las unidades de guerra imperiales.

Las simpatías de la Armada por los aliados también eran comprensibles. El jefe de la misión naval en Londres, vicealmirante Lindor Pérez Gacitúa, hacía un exacto paralelo con el mayor Ahumada y observaba las batallas en el mar a bordo de la flota británica.¹

Chile tenía interés en alejar la guerra de sus costas, pero con más de 4.000 km, era ineludible que llegara a sus cercanías, por lo que en septiembre de 1914, las flotas de ambos bandos comenzaron a merodear, buscándose mutuamente y solicitando aprovisionamiento en los puertos chilenos.²

La zona más conflictiva era el sur, por lo que el gobierno promulgó tres decretos³ que aclaraban la situación, estipulando que todos los canales australes correspondían a aguas interiores, aunque sus costas distaran más de tres millas.

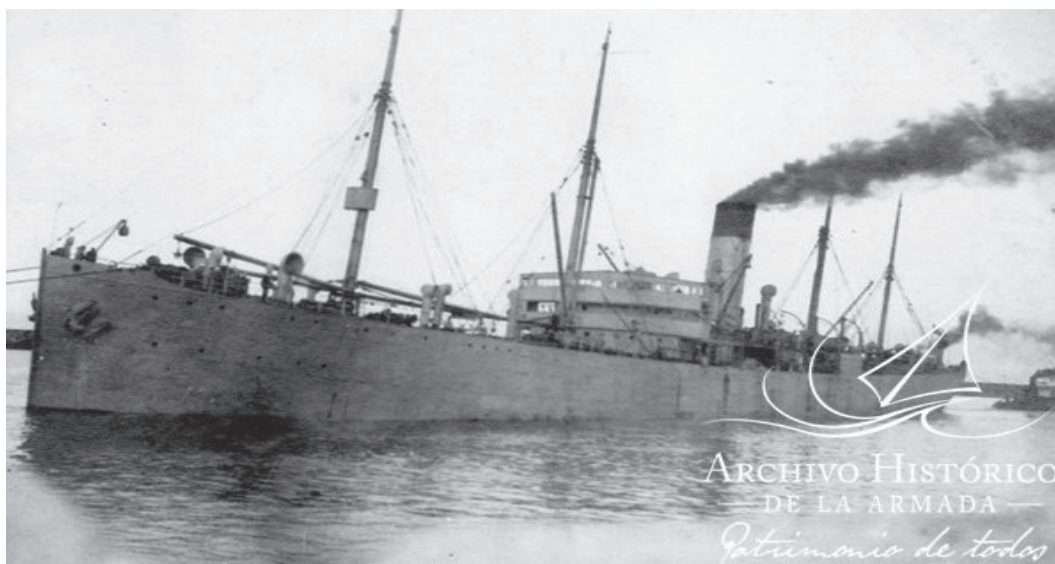
El ministerio de Marina recibió la responsabilidad del cumplimiento de lo estipulado para la guerra marítima en la Segunda Conferencia de La Haya de

* Teniente 2° (R.). Ingeniero Constructor Naval. Historiador e Investigador, miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Preclaro Colaborador de la Revista de Marina desde 2012. germanbravov@gmail.com).

1. William F. Sater "Chile and United States, Empires in Conflict". The University of Georgia Press, 1990.

2. Mario Barros van Buren "Historia Diplomática de Chile 1541 – 1938. Editorial Andrés Bello.

3. Decreto 1857 de 05/11/1914, decreto 1986 de 15/12/1914 y decreto 2009 de 15/12/1914.



■ Transporte *Rancagua* fletado con un cargamento de salitre a Italia, en 1915.

1907 y en la Conferencia de Londres de 1909, la cual precisaba las principales situaciones con respecto a armarse en guerra buques mercantes extranjeros en aguas territoriales, a las comunicaciones inalámbricas, a cargar combustible y provisiones o realizar otros actos que el derecho internacional consideraba violatorios de la neutralidad.⁴

Cambios de bandera

El cambio de bandera en vapores y veleros fue un ardid sumamente utilizado para burlar la neutralidad, al hacerlos aparecer como pertenecientes a naciones no comprometidas en el conflicto.

Un estudio de la auditoría de la Armada dictaminó que la Conferencia de Londres declaraba que sería nulo el cambio de un pabellón enemigo a uno neutral que se efectuara después de haberse roto las hostilidades.⁵

Una complicada situación protagonizó el vapor *Sacramento*, de bandera norteamericana, el que fue declarado por nuestro gobierno como crucero auxiliar de la flota alemana.

En este caso no había cambio de bandera, pero según noticias de la prensa norteamericana, la carga

del *Sacramento* había sido destinada a los buques de guerra alemanes de la escuadra del vicealmirante von Spee, en la isla de Juan Fernández.⁶

En enero de 1916, la Compañía Sudamericana de Vapores quiso vender el *Lebu* a Gibbs, compañía inglesa productora de salitre, por lo que el gobierno ofició a la Armada para impedir su zarpe mientras se aclaraba la situación que podía suscitar el cambio de bandera.⁷

El 13 de septiembre de 1916, el ministro alemán denunciaba que los vapores *Almirante Uribe*, *Almirante Montt*, y *Almirante Valenzuela*, pertenecientes a la Sociedad Ballenera de Punta Arenas, habían sido vendidos a una empresa noruega, quien los había traspasado al gobierno inglés.

Por otra parte, los vapores *Corral* y *Noruega*, de propiedad del ballenero Andressen, se habían traspasado a Italia.

Finalmente el vapor *Orión*, también de Andressen, había sido vendido, con un cargamento de aceite a Inglaterra.

Todas estas naves habían sido adquiridas por los aliados para utilizarlos como dragaminas; sin embargo, continuaban figurando como buques

4. Mario Barros van Buren "Historia Diplomática de Chile 1541 – 1938. Editorial Andrés Bello.

5. Oficio 1878 de 16/07/1915 del Director General de la Armada al ministro de Marina.

6. Oficio confidencial N° 65 del 25/01/1915 del Ministro de Marina al Director General de la Armada.

7. Oficio confidencial N° 17 del 22/01/1916 del Ministro de Marina al Director General de la Armada

nacionales que habían abandonado nuestros puertos bajo bandera chilena.⁸

Buques auxiliares

Las naves mercantes de los beligerantes podían continuar con sus operaciones comerciales dentro de sus itinerarios habituales, pero si se dedicaban a abastecer buques de guerra o portaban artillería, eran reputados como cruceros auxiliares y el tratamiento con ellos era el que correspondía a las unidades de combate.

Con fecha 4 de febrero de 1915, Gran Bretaña hizo una curiosa petición a nuestro gobierno, solicitando que los buques mercantes ingleses que hubieran servido como auxiliares de la flota de guerra, pudieran recobrar su calidad comercial cuando se encontraran en aguas chilenas.

La situación era extremadamente peligrosa si Chile quería mantener su neutralidad, pues bastaba con cambiar la categoría del barco cada vez que ingresara a nuestras aguas, tomar los abastecimientos y volver a ser auxiliar de los buques de la Armada británica al abandonarlas.

Basándose en los principios del derecho internacional, que permitía a los neutrales resolver los casos no previstos, la posición británica fue aprobada con algunas condiciones.⁹

Otra situación era la de los buques mercantes que navegaban armados para su defensa, por lo que, para acotar la situación se estableció que cuando navegaran en estas condiciones, antes de entrar en aguas chilenas, su gobierno debía informarlo. Bajo este procedimiento, Gran Bretaña ejecutó un comercio regular con Chile, Argentina, Brasil, Uruguay, Estados Unidos y España.¹⁰

La Convención de la Haya de 1907 había establecido los procedimientos para la navegación en aguas de países neutrales, en los cuales se violaba su soberanía cuando se hacían visitas, presas, capturas u otro acto de hostilidad o bien si ellas eran tomadas como base para operaciones navales, se permanecía más de 24 horas o eran utilizadas para renovar o aumentar provisiones militares.¹¹

El gobierno británico encontró la forma de no acatar estas disposiciones, alegando una supuesta legalidad y necesidad, pues era de su interés efectuar inspecciones a cualquier buque mercante, fuera o dentro de aguas neutrales, enarbolaran o no el pabellón de países no comprometidos en la guerra, para lo cual hizo ver que como las autoridades alemanas habrían recurrido al uso de pabellones de conveniencia, eso los facultaba para detener cualquier nave, de cualquier bandera y en cualquier lugar.¹²

El alto mando naval

Al estallar la guerra ejercía la Dirección General de la Armada el vicealmirante Luis Alberto Goñi Simpson, pero tenía adjunto al vicealmirante Juan Manuel Simpson Searle, quien sería el que tomaría muchas decisiones con respecto a los beligerantes.

El 16 de enero de 1916 asumió el cargo el vicealmirante Lindor Pérez Gacitúa, quien regresaba de la misión en Londres, pero alcanzó a estar solamente dos meses cuando lo sorprendió la muerte. A su deceso fue nombrado el vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado, quien lo desempeñaría hasta 1922.

La Dirección del Territorio Marítimo la desempeñaron, sucesivamente, el contralmirante Salustio Valdés y el vicealmirante Luis Gómez Carreño, quien recientemente había estado a cargo de la misión naval en Gran Bretaña.

Los directores generales de la Armada fueron, invariablemente, partidarios de la causa aliada, lo que no era de extrañar, pues más allá de la tradición británica de la marina chilena, los ancestros familiares o el desempeño profesional los había acercado fuertemente a Inglaterra.

El vicealmirante Goñi, director general entre 1913 y 1916, había estado en la misión naval en Londres en 1896, y su esposa había sido madrina del crucero *Zenteno*.

El vicealmirante Simpson había viajado el año 1902 a Gran Bretaña para representar a la Armada en la revista naval efectuada con motivo de la

8. Oficio confidencial n° 270 de 28/09/1916 del Director General de la Armada al Director del Territorio Marítimo.

9. Oficio confidencial n° 26 del 15/03/1916 del Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Marina.

10. Enrique Rocuant "La neutralidad de Chile, razones que la aconsejaron y que la justifican" Sociedad Imprenta y Litografía Universo, Valparaíso 1919.

11. Oficio confidencial n° 81 del 30/01/1915 del Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Marina.

12. Oficio confidencial n° 59 del 18/02/1916 del Ministro de Marina al Director General de la Armada.

coronación de Eduardo VII, a bordo del crucero *Chacabuco*.

El vicealmirante Pérez Gacitúa, recientemente se había desempeñado como jefe de la misión en Londres, cargo que desempeñaba al estallar el conflicto y de quien se decía, como vimos, que presenciaba las acciones navales embarcado en los acorazados británicos.

Finalmente, el vicealmirante Muñoz Hurtado había sido jefe de la comisión en Londres para la construcción de las nuevas unidades y le había correspondido el lanzamiento del acorazado *Almirante Latorre*.¹³

El vicealmirante Gómez Carreño, encontrándose como jefe de la misión en Londres, había sido nombrado K.C.V.O.¹⁴ con derecho a usar el título de Sir.¹⁵ Durante su desempeño como Director del Territorio Marítimo, no solamente fue un furibundo partidario de Gran Bretaña, sino que en sus comunicaciones se trasluce, invariablemente, una posición de sancionar cualquier acción proveniente de los buques alemanes y permitirlos a los británicos.

Las excepciones estaban en el Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, contralmirante Arturo Cuevas, y en el contralmirante Salustio Valdés, Director del Territorio Marítimo, siendo ambos relevados después del primer año de guerra.

La flota alemana

Al estallar la guerra, la escuadra alemana estacionada en Tsingtao, al mando del vicealmirante Maximilian Graf von Spee se alejó del Mar de la China para evitar encontrarse con las fuerzas navales enemigas. Su intención era retornar a Wilhelmshaven a través del Pacífico, pues había recibido informaciones que Chile era neutral y sustentaba una posición amistosa hacia su país, por lo que constituía una posibilidad de reabastecimiento para el largo viaje.

Por otra parte el crucero *Dresden*, que se encontraba en el Caribe, recibió la orden de reunirse, para lo cual cruzó por el cabo de Hornos y permaneció del 5

al 16 de septiembre de 1914 fondeado en territorio chileno, en bahía Orange, dirigiéndose enseguida a bahía San Quintín en el golfo de Penas.¹⁶

En la boca occidental del estrecho de Magallanes el *Dresden* persiguió al vapor inglés *Ortega*, que se escapó por el canal Smyth, el cual transportaba jóvenes chilenos que deseaban enrolarse en las fuerzas británicas.

El *Dresden* se reabasteció de carbón en San Quintín y continuó a reunirse con von Spee que navegaba hacia la isla de Pascua.

En los primeros días de octubre la escuadra recaló a Rapa Nui y permaneció una semana, instalando un observatorio y transbordando carbón desde un buque francés capturado.

La isla era administrada por la empresa británica Williamson Balfour, cuyo administrador no tenía conocimiento que había estallado la guerra y les vendió a los alemanes 150 cabezas de ganado, entre vacunos y corderos.¹⁷

Tardíamente, el 12 de diciembre, el gobierno chileno supo de la presencia de la flota en Rapa Nui y presentó una nota de protesta al ministro alemán en Santiago.

Después del combate de Coronel, el vicealmirante von Spee se dirigió nuevamente a San Quintín para reabastecer sus naves desde buques carboneros que lo esperaban allí y designó al vapor *Amasis* para que se situara en los canales australes para hacer el enlace de comunicaciones inalámbricas.

En el combate de las Falkland solamente logró escapar el *Dresden*, el cual daría muchos dolores de cabeza al almirantazgo británico.

Se internó por los canales Cockburn y Magdalena, fondeando en bahía Sholl, al sur de Punta Arenas. Enseguida recaló a este puerto, pues no le quedaba carbón, y pidió autorización para alargar su estadía, pues ello compensaría igual petición que se le había aprobado al crucero auxiliar británico *Otranto* después de la batalla de Coronel en Valparaíso.

La decisión debía tomarla el jefe del apostadero, contralmirante Cuevas, quien lo autorizó, pero

13. Rodrigo Fuenzalida Bade "La Armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario (1813 – 1968)". Armada de Chile, 1968.

14. Caballero Comandante de la Orden de la Reina Victoria.

15. Jorge Sepúlveda Ortiz "Setenta y dos horas en la vida del vicealmirante Sir Luis Gómez Carreño K.C.V.O. del 13 al 15 de julio de 1905". Boletín Nº 12 de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

16. Diego M. Lascano "La Primera Guerra Mundial en aguas de Chile y Argentina, Graf Spee de China a Malvinas". Ediciones Victoria Ltda. Santiago 2002.

17. Ignacio Vives Solar "Como se supo en Pacua la guerra europea" en La Lira Ilustrada Nº 19/1917, 2 en el museo Sebastián Englert de la isla.

cuando el ministro de Marina, Alfredo Barros Errázuriz,¹⁸ tuvo conocimiento de ello, revocó la orden por haber sabido del reabastecimiento del crucero en Rapa Nui, pero ya el *Dresden* había terminado de cargar carbón.

Ante la certidumbre que la flota británica conocería la llegada del buque a Punta Arenas y saldría en su búsqueda, dejó el puerto y se internó en la maraña de canales de nuestro territorio en esa región.

Navegó hacia bahía Hewett, llevando una lancha como lazarrillo, por canales desconocidos. Allí lo esperaba el vapor *Amasis*, que cumplía las instrucciones que había recibido del vicealmirante von Spee.

El mismo día, 14 de diciembre, en que el *Dresden* entraba a su escondite, los cruceros británicos *Bristol* y *Glasgow* arribaban a Punta Arenas en su busca, posteriormente, por razones de seguridad, el buque alemán decidió cambiar su escondite, dirigiéndose a bahía Christmas.¹⁹

Como era probable que los espías ingleses anduvieran tras este escondido, pues incansablemente patrullaban el sector, se dirigió a un nuevo lugar: una caleta que no figuraba en las cartas de navegación, donde arribó la última semana de enero.

Zarpó hacia el norte para encontrarse con el vapor *Gotha* que lo reabastecería, pero al no encontrarlo y estar sin combustible, se dirigió a la isla de Juan Fernández.

Los cruceros británicos *Kent*, *Glasgow* y *Otranto* lo descubrieron, por lo que el comandante del *Dresden* pidió su internación al gobernador marítimo, pero despreciando que se encontraba en un puerto chileno, comenzaron a cañonearlo, por lo que el comandante alemán decidió hundir su nave.²⁰

La flota británica

La Conferencia de La Haya había descrito claramente lo que se podía entender por una base de operaciones bélicas y la prohibición que algún puerto neutral pudiera ser usado como tal por los buques beligerantes.

Un lugar utilizado reiteradamente para el abastecimiento de buques de guerra, tomando mayores cantidades de combustible o provisiones que las que permitía el derecho internacional o con mayor frecuencia que cada tres meses o la estadía prolongada de buques de guerra o sus auxiliares, eran signos inequívocos que había sido tomado como una base de operaciones.

Esta situación fue una continua causa de la violación de la neutralidad chilena por los buques británicos y una permanente permisividad de nuestras autoridades.

La semi deshabitada caleta Blanco Encalada, al sur de Antofagasta, fue elegida por los británicos como puerto de abastecimiento, como lo estableció una investigación de la gobernación marítima de ese puerto, como consecuencia de las reiteradas denuncias.

El 30 de enero de 1915, recaló los transportes armados *Orama*, *Celtic* y el crucero *Kent*, permaneciendo en espera de un vapor carbonero desconocido, que carecía de identificación, el cual largó sus anclas cerca de ellos, permaneciendo en faenas hasta el 3 de febrero.

La violación de la neutralidad chilena quedó claramente demostrada en el sumario, por la estadía por un plazo superior a las 24 horas, por la presencia de más de tres buques beligerantes juntos, por recaló a una caleta no habilitada y por el uso de ella como base de operaciones.

La autoridad marítima aprovechó la recalada siguiente del *Orama* para tomar declaraciones a los oficiales, pero ella fue acomodada por los interrogados, alegando que habían recalado para efectuar algunas reparaciones, pero que habían permanecido menos de 24 horas.

Esta poco creíble versión podía desvirtuarse con la revisión del bitácora, pero cuando fue solicitado, se respondió que por el apuro no alcanzaban a hacerlo y el capitán se comprometía a despachar una copia a la Dirección General de la Armada desde el primer puerto chileno que recalara próximamente.²¹

El vicealmirante Simpson, que subrogaba al Director General, defendió la violación de nuestro

18. Al día siguiente cambiaría el ministerio y asumiría la cartera Ricardo Cox Méndez.

19. María Teresa Parker "Tras la estela del Dresden". Ediciones Tusitala, Santiago 1989.

20. Germán Bravo Valdivieso "La Primera Guerra Mundial en la costa de Chile". Editorial Altazor, Viña del Mar, 2005.

21. Sumario instruido el 06/02/1915 por la Gobernación Marítima de Antofagasta.

territorio, dando por verídicas las declaraciones del comandante del *Orama* y en su oficio al ministro de Marina le hacía presente estar convencido que nunca habían sobrepasado las 24 horas y que estaba a la espera de las copias del diario de navegación, el que nunca llegó.²²

Otro lugar utilizado profusamente para sus reabastecimientos de carbón, fue una caleta situada a nueve millas al norte de punta Angamos y a 11 de Mejillones, la cual fue denominada, en los documentos oficiales, como punto "A" o fondeadero "A".

Para despistar a las autoridades chilenas, las naves entraban, de a una, a Mejillones, dejaban correspondencia y a las pocas horas continuaban al norte al punto mencionado.

En esta forma el *Orama* recaló al puerto y fondeó el 19 de junio de 1915 y zarpó al día siguiente, el 13 de julio le tocó el turno al *Otranto*, que también largó el ancla para dejar correspondencia y zarpó al día siguiente.²³

Una semana más tarde la Gobernación Marítima de Antofagasta informaba sobre la presencia del *Glasgow* y del *Otranto* en Mejillones, esta vez dentro de la bahía, "haciendo faenas de carbón a diez millas al norte del puerto, dentro del saco de la bahía, en aguas territoriales".²⁴

El 13 de agosto, el subdelegado marítimo de Mejillones, avistó en el punto "A" a los cruceros británicos *Kent* y *New Castle*, además del carbonero *Otto Frechman*.²⁵

El 3 de octubre entró a Mejillones el *Kent*, fondeando y zarparando a las dos horas, para encontrarse con el *Ellerstill* en el punto "A" y al día siguiente lo hizo el *Newcastle* y el *Otranto*, los que zarparon al mismo lugar en demanda del *Ellerstill* para carbonear. En noviembre dos veces lo hizo el *Otranto*.

Los reclamos del ministro alemán von Eckart no surtieron ningún efecto, pues el 3 de abril de 1916, el subdelegado marítimo de Mejillones volvía a denunciar la presencia de un buque de guerra inglés, un transporte y dos vapores carboneros.²⁶

El 4 de junio de 1918 llegó el carbonero *South Pacific*, el cual debía hacer cambio de dotación, de lo que se encargó el *Orbita*, que embarcó a la nueva tripulación en Antofagasta y se dirigió al surgidero mencionado.

La bahía de Tongoy fue otro de los puntos de reabastecimiento, así el 4 de febrero de 1915 el capitán del vapor nacional *Iquique*, avistó un transporte de guerra británico a la altura del río Limarí y luego, en la bahía de Tongoy, un buque de guerra de tres chimeneas y a su costado un vapor carbonero. De acuerdo con una denuncia del ministro alemán, la operación era efectuada repetidamente, lo cual se efectuaba dentro de las aguas territoriales aprovechando las noches de luna.

El 17 de febrero de 1917 era fácil observar, desde la costa, a dos cruceros auxiliares recibiendo combustible, a los cuales acompañaba *Lancaster* y un transporte.

Otro punto fue la bahía del Medio, pocas millas al sur de Caldera, donde recibió órdenes el crucero *Errázuriz* de establecer la veracidad de las denuncias que se habían hecho.

Unos pescadores, que permanecían en los alrededores, dieron cuenta, el 3 de marzo de 1917, que había llegado a dicha bahía un vapor chico, pintado de negro con el nombre tapado con lonas y poco después llegó otro vapor grande, al parecer un transporte de guerra, pintado de plomo, que atracó al costado del primero y transbordaron una cantidad de bultos o carbón durante dos días, saliendo en seguida por la tarde con rumbo desconocido hacia alta mar.

Esta operación se había repetido dos veces durante febrero e incluso habían procedido a desembarcar personal para hacer ejercicios.

Fue imposible establecer de qué vapores se trataba, pues no enarbolaban bandera alguna y permanecían oscurecidos durante la noche.²⁷

Es imposible precisar la cantidad de veces que la neutralidad chilena fue violada en la zona austral durante las operaciones de búsqueda

22. Oficio confidencial N° 122 de 25/02/1915 del Director General de la Armada al Ministro de Marina.

23. Oficio confidencial N° 83 de 21/12/1915, del Director del Territorio Marítimo al Director General de la Armada.

24. Telegramas de Antofagasta de fechas 20 y 21/07/1915.

25. Telegramas de Mejillones de fechas 16/08/1915 y 08/10/1915.

26. Oficio confidencial N° 906 del 05/04/1916 del Director del Territorio Marítimo al Director General de la Armada.

27. Oficio confidencial N° 4 del 06/03/1917 del Director del Territorio Marítimo al Director General de la Armada.

del crucero *Dresden*; las denuncias hechas por el comandante del apostadero de Magallanes, sobre las que tuvo conocimiento, deben ser solamente un porcentaje minoritario.

El contralmirante Cuevas, al insistir en las violaciones cometidas por los buques británicos, hizo entrega del siguiente resumen de su actividad en bahía Posesión:

Crucero <i>Carnarvon</i> :	3 días, 5 h y 40 mns
Crucero <i>Glasgow</i> :	2 días y medio
Crucero <i>Bristol</i> :	2 días y medio
Transporte de 4 palos :	2 días, 5 h y 30 mns
Transporte de 2 palos :	3 días ²⁸

Viajes del *Rancagua* y del *Maipo*

El 6 de febrero de 1915, el gobierno ordenó que transportes de la Armada efectuaran viajes comerciales, lo cual redundaba en beneficio de los aliados, pues conducirían salitre para ellos, producto que constituía una de las materias primas para la fabricación de pólvora. Estos buques mantenían, durante la travesía, su condición de naves de guerra chilenas.

Era apremiante y angustiosa la necesidad de dar salida a nuestro principal producto de exportación, pero que ello se efectuara en buques de guerra, con personal de la Armada y el estatus que le daba nuestra condición de país neutral, no se compadecía con su arriendo a firmas aliadas dueñas del salitre.

El *Rancagua* fue fletado por la firma inglesa Gibbs para transportar un cargamento a Italia y al mismo tiempo el *Maipo* efectuó un viaje para la Compañía de Salitres de Antofagasta, llevando también un cargamento de nitrato destinado a la agencia de dicha compañía en Valencia.²⁹

En busca de la *Tinto*

Al conocerse la huída de la barca *Tinto* con marinos fugados de la isla Quiriquina, cadetes del buque escuela *Herzogin Cecilie* y tripulantes del vapor *Göttingen*, la Armada planificó su búsqueda

disponiendo que el *Talcahuano* debía hacerlo en los mares del sur, el *Condell* en las islas San Félix y San Ambrosio, el *Casma*, debía recorrer los canales de la Patagonia y *Lynch* la isla de Más Afuera.³⁰

Superando la imaginación del ministro británico, el vicealmirante Muñoz Hurtado, comisionó al cazatorpedero *Talcahuano*, para que se dirigiera al sur en busca de la barca fugitiva, pues tenía noticias privadas que la fuga obedecía a establecer bases para submarinos "tal vez una en nuestras costas y otra en el norte, en las islas Galápagos, por ejemplo, a fin de entorpecer el transporte de salitre de nuestros puertos hacia Estados Unidos y Europa."³¹

El jefe máximo de la Armada y el ministro británico se potenciaban en sus fantasías y el 23 de enero de 1917, cuando los intrépidos tripulantes de la barca se aprestaban a cruzar la línea ecuatorial en medio del Atlántico, el diplomático inglés hacía ver que se aseguraba que la *Tinto* se hallaba en los canales entre las islas Guaitecas, para establecer bases secretas de abastecimiento.³²

La pérdida del *Casma*

Uno de los mayores costos que debió afrontar la Armada fue la pérdida del transporte *Casma*.

Al tenerse conocimiento que la vetusta *Tinto* se había hecho a la mar, los airados reclamos del ministro británico no tuvieron límites.

Si quería llegar a Alemania, era necesario que se arriesgara a cruzar por el cabo de Hornos y debía ser interceptada para satisfacer las demandas diplomáticas y el mal pie en que quedaba nuestra vigilancia de la costa.

En estas circunstancias, el *Casma* recibió la orden de dirigirse al cabo Pilar y recorrer todos los surgideros y canales que quedaban fuera del estrecho de Magallanes, hasta el golfo de Penas.³³

Después de haber recorrido minuciosamente la costa, sin haber encontrado indicios del velero buscado, entró desde el océano por el canal Trinidad para cruzar el canal Picton y salir nuevamente a mar afuera por el canal Ladrillero.

28. Oficio confidencial Nº 78 del 18/02/1915 del Director General de la Armada al Ministro de Marina.

29. Oficio confidencial 130 de 13/03/1915 del Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Marina.

30. Oficio confidencial Nº 6 de 4/01/1917 del Director General de la Armada al Ministro de Marina.

31. Oficio confidencial Nº 340 y respuesta Nº 283, ambas de 28/12/1916 del Director General de la Armada al Comandante en Jefe de la Escuadra.

32. Oficio confidencial Nº 13 de 25/01/1917 del Ministro de Marina al Director General de la Armada.

33. Oficio confidencial Nº 356 de 13/12/1916 del Director General de la Armada al Ministro de Marina.

Cuando estaba próximo a tomar esta última vía, chocó con una roca desconocida que le produjo una vía de agua de 18 m de longitud.³⁴

Tras tres meses de incesante trabajo para salvarlo, fue declarado irremisiblemente perdido.³⁵

Conclusiones

La utilización de los buques mercantes alemanes, para abastecer a sus naves de guerra y el indiscriminado uso de nuestros puertos y costa por la flota británica, constituyen una intervención que contravenía nuestra neutralidad.

La jefatura de la Armada tenía dependencia del ministro de Marina y fue desempeñada por tres vicealmirantes durante el conflicto, mientras que la rotativa ministerial fue característica del período parlamentario, lo que hizo que en el año que le quedaba en la presidencia a Ramón Barros Luco, designara seis ministeros diferentes, y su sucesor, Juan Luis Sanfuentes llevaba el undécimo cuando la guerra terminó, es decir, diecisiete gabinetes vivieron la Primera Guerra Mundial, pero la línea de conducta no varió.

El flete de transportes para llevar salitre, era un orden gubernamental, pero no hay documentos en que la Armada hiciera ver el doble papel que se le hacía representar: por un lado resguardar

la neutralidad y por otro enviar sus buques para ayudar a la causa aliada.

El ministro británico en Santiago fue escuchado con gran interés en todas sus reclamaciones por las autoridades de gobierno y fueron atendidas con prontitud, en cambio su colega alemán generalmente fue tramitado.

La Armada distaba de ser débil, pues contaba con siete cruceros, once destructores, cinco torpederas y catorce escampavías, además de transportes y buques auxiliares, haciendo un total de 37 unidades, de los que solamente, alrededor de nueve, tuvieron alguna figuración en tratar de defender la neutralidad.

Los tres Directores Generales de la Armada siempre se mostraron pro británicos y la historia ha mostrado como pro alemanes a los contraalmirantes Valdés y Cuevas.

Respecto al primero, fue apegadísimo a mantener la neutralidad de Chile mientras se desempeñó como Director del Territorio Marítimo y con respecto al segundo, los cargos que se le achacaron aparecieron cuando el conflicto ya había concluido y se originaron por problemas internos de la Armada, en los cuales los diarios *La Unión* y *El Mercurio* fueron las bocinas amplificadoras, uno por cada bando.³⁶

* * *

34. Oficio confidencial N° 28 de 18/01/1917 del Director General de la Armada al Ministro de Marina y N° 147 de 12/02/1917 del Comandante en Jefe del Apostadero naval de Talcahuano al Director General de la Armada.
35. Oficio confidencial N° 111 de 15/03/1917 del Director General de la Armada al Ministro de Marina.
36. Diarios "La Unión" de Valparaíso, primera página del 7/04/1918 y días siguientes y diario "El Mercurio de Valparaíso de las mismas fechas."