

## EL VAPOR *TOLTÉN*, TORPEDEADO EN 1942 EN SU RECALADA A NUEVA YORK

**KENNETH PUGH GILLMORE**  
ACADÉMICO DE NÚMERO

ESTA INVESTIGACIÓN FUE PUBLICADA EN EL BOLETÍN Nº 5 DE 2001, DONDE LAS NOTAS AL PIE DE PÁGINA Nº 3 AL 22 INCLUSIVE NO CORRESPONDIERON CON EL TEXTO ORIGINAL. EN VISTA DE QUE ESTE TRABAJO HA SIDO REFERIDO POR ALGUNOS HISTORIADORES CONTEMPORÁNEOS, SE HA ESTIMADO PROCEDENTE PUBLICARLO NUEVAMENTE INCORPORANDO LAS DEBIDAS NOTAS.

Siempre había tenido el deseo de saber algo más de este hecho que significó la única pérdida de nave chilena en las guerras mundiales, cuyos datos iniciales los vi en el libro de Jorge Allard<sup>1</sup>. La última publicación sobre la historia de la “Compañía Sudamericana de Vapores” (C.S.A.V.) del año 1997 da erróneamente la misma fecha, 13 de mayo, para estos acontecimientos<sup>2</sup>. 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, egresado 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 nunca fue encontrado en su viaje sin retorno.

Recuerdo las entrevistas que papá le solicitara al único sobreviviente, 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 esas tristes audiencias, y a mis cortos siete años de edad no comprendía el sufrimiento y las lágrimas de mi padre, que tres años más tarde, poco antes de su muerte, en su

---

<sup>1</sup> Allard P., Jorge, *Cien Años de la Compañía Sud-Americana de Vapores, 1872-1972*, p. 113, Ediciones Universitarias, Santiago de Chile.

<sup>2</sup> Vial C., Gonzalo, Arancibia C., Patricia y Góngora, Álvaro (1997) *La Sudamericana de Vapores en la Historia de Chile*, p. 202, 1ª Ed., Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile.



El cadete Norman Pugh Cook y su padre

lecho de enfermo me conminó a que nunca debería ser marino (como también le había demandado a su 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.

Este trabajo no pretendía ser un tema agotado y completo. Son muchos los imponderables que permiten tener todas las fuentes, pero me he animado a hacerlo como estudio preliminar de un caso, que al decir del embajador Mario Barros van Buren: *"La historia no debe ser una llaga abierta. Debe ser una fuente de estudio y de experiencia donde bebamos todos, empezando por los más jóvenes"*.<sup>3</sup>

### **Primeras investigaciones**

Pasé por lo menos una semana tratando de encontrar en el diario *La Unión*, colección que se encuentra completa en el Archivo Histórico de la Armada, los comentarios de esta noticia. Llegué hasta junio de 1943, lo que me permitió empaparme de las noticias de la época, en plena Guerra Mundial. Es así como supe

---

<sup>3</sup> Barros van B., Mario (1970) *Historia diplomática de Chile 1541-1938*, p. 753, Ed. Ariel, Barcelona.

del hundimiento del petrolero mexicano *Potrero del Llano* el mismo día 13 de mayo, primera pérdida marítima de México frente a las costas de Miami, que llevara después al gobierno del presidente Ávila a la declaración de guerra al Eje. El presidente electo de Chile el día domingo 1º de febrero, Juan Antonio Ríos, recientemente asumido a comienzos de abril, declaraba en su mensaje del 21 de mayo:

Actualmente nos encontramos en paz con todas las naciones [...], hemos llegado a otorgar el estatuto de "no beligerante" a los Estados Americanos que se han visto arrastrados al conflicto bélico. El territorio y las aguas jurisdiccionales de la República no podrán ser utilizados directa ni indirectamente para el ejercicio de actividades de cualquier orden que perjudiquen el patrimonio moral o material de cualquier país americano<sup>4</sup>.

El año 1943, en su mensaje señalaba la ruptura de relaciones diplomáticas y consulares con los gobiernos de Alemania, Italia y Japón, declarada el 20 de enero "*ratificando su adhesión permanente a la causa de la libertad*", expresando así:

[...] su actitud inequívoca junto a las naciones de América, encabezadas por la poderosa República del norte, que hace de guía, en esta hora histórica, con el singular acierto que imprime a su gobierno el ilustre mandatario don Franklin D. Roosevelt, cuya política de buena vecindad es justicieramente apreciada en nuestra patria [...], cumpliré hasta en sus últimos alcances lo que estimo es mi primera obligación como Jefe de Estado: Dar gobierno al país y sostenerlo.<sup>5</sup>

Mi lectura me llevó desde el terremoto sufrido por Ecuador la noche del 13 de mayo de 1942, hasta el golpe militar del 6 de junio de 1943, que derrocó al presidente Ramón Castillo, de Argentina, movimiento encabezado por el general Antonio Rawson. En ese período revisé todas las acciones desarrolladas en la guerra submarina, y del acuerdo de una reciente decisión de la "Compañía Sud Americana de Vapores", que en lo sucesivo esta compañía suspendería la línea a Nueva York. Pero del hundimiento del *Toltén*, nada. Llamé por teléfono a mi cuñada,

---

<sup>4</sup> Diario *La Unión*, viernes 22 de mayo 1942, p.2, Valparaíso.

<sup>5</sup> Diario *La Unión*, sábado 22 de mayo 1943, p. 5, Valparaíso.

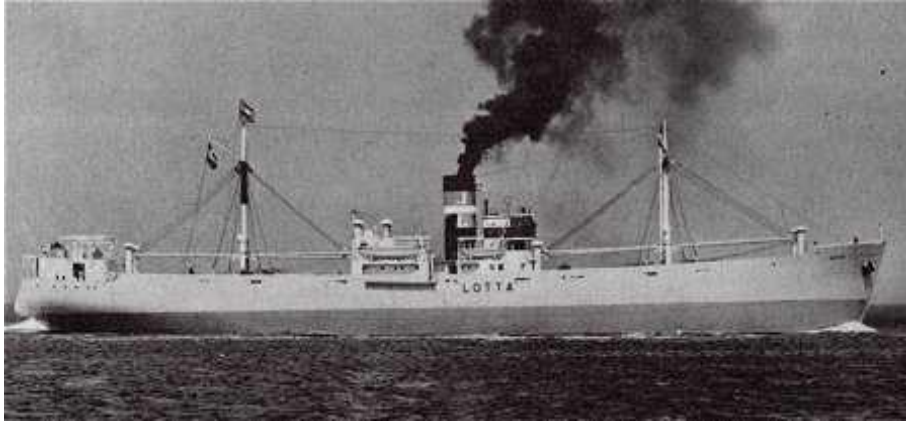
viuda de Norman, y quedé de visitarla para pasar con mi esposa unos días con ella. En esta oportunidad me contó con pena, la tragedia que significó este episodio, y el profundo dolor que sintió por los avatares del destino. Norman había sido designado para un trabajo en Canadá, donde debía encontrarse el primero de mayo. Sin consultar a su familia, después de una comida con un grupo de amigos, en donde se encontraba el vicepresidente de la C.S.A.V., Guillermo Condon, decidió embarcarse en el *Toltén*. "*Estarás de regreso antes de esta fecha, gringo, y tenemos necesidad de oficiales para navegar en las naves requisadas*"<sup>6</sup>, le dijo el vicepresidente.

Un poco desanimado con lo poco fructífera de mi incipiente investigación, y mientras me encontraba en nuestro Archivo nuevamente, recibo una llamada telefónica del embajador José Miguel Barros, requiriéndome cierta información de la Biblioteca. Había trabajado bajo sus órdenes el año 1976, como delegado de la Armada en el equipo de Chile que defendiera nuestros intereses en la zona del canal Beagle y que culminara en el Laudo Arbitral de S.M.B., en 1977, por lo que hemos siempre tenido una sincera amistad. Le conté de mi fracaso en encontrar alguna noticia del hundimiento del *Toltén*, y él me señaló que se acordaba perfectamente bien del suceso, que fue muy comentado en los círculos diplomáticos. A los cinco minutos después de haber colgado, me vuelve a llamar. Las Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores relataban en detalle el caso<sup>7</sup>. Una síntesis del tema 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 Gastón Kulczeswski, fiscal del sumario. "*La fecha fue el viernes 13 de marzo, así que busca los diarios de esos días y el sumario en los archivos de la Armada*", me señaló.

---

<sup>6</sup> Dato proporcionado por Raquel Uribe Riveros.

<sup>7</sup> Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores (1942) pp. 83-85, Santiago de Chile.



Vapor *Toltén* ex *Lotta*

Efectivamente el martes 17 de marzo, en primera plana y destacado señalaba el diario:

Dolorosa impresión causa el hundimiento del vapor *Toltén* 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, quien relata la forma cómo se produjo el hundimiento, en breves minutos.<sup>8</sup>

La noticia del hundimiento en la pizarra de *La Unión* señalaba:

El público ansioso de saber si era efectivo el hecho o si se trataba de un simple "rumor", llamaba con insistencia por teléfono, requiriendo noticias. Se notaba nerviosidad en las personas que hacían las preguntas, muchas de ellas, familiares de los tripulantes del barco. ¿Qué va a ocurrir ahora? ¿Cómo es posible que hayan hundido un barco chileno? ¿Qué implicaciones internacionales traerá esto?<sup>9</sup>

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.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Diario *La Unión*, martes 17 de marzo de 1942, p. 1, Valparaíso.

<sup>9</sup> Diario *La Unión*, martes 17 de marzo de 1942, p. 1, Valparaíso.

<sup>10</sup> Dato entregado por Raquel Uribe Riveros.

Tan pronto como el Canciller conoció del hundimiento de esta nave, sostuvo dos importantes reuniones con el vicepresidente de la República, 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. Asistieron los señores Alfredo Rosende, por Interior; Juan B. Rossetti, por Relaciones Exteriores; Guillermo del Pedregal, por Hacienda; Juvenal Hernández, por Defensa Nacional; Ulises Vergara, por Educación; Juan Pradena, por Trabajo; Rolando Merino, por Tierras, Colonización y Fomento; Salvador Allende, por Salubridad; Arturo Riveros, por Comercio; faltando sólo el ministro de Justicia, José Mora Pineda, actuando como secretario el titular, Humberto Aguirre Doolan, 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 estadounidense continuaban la búsqueda de los náufragos, que el gobierno estaba activando la investigación del caso y, que una vez éste terminara, se daría a la publicidad.

La “Compañía Sudamericana de Vapores” entregó a la prensa la siguiente declaración, publicada también el martes 17:

Debidamente autorizada, la C.S.A.V. tiene el sentimiento de confirmar que el vapor *Toltén ex Lotta*, al mando del capitán D. Aquiles Ramírez, que esta empresa operaba por encargo de la Armada Nacional, fue hundido, al parecer por un torpedo, en las primeras horas del viernes 13 del actual, mientras navegaba en lastre, sin carga alguna, entre Baltimore y Nueva York. La primera noticia del naufragio conocida por la Compañía se recibió el sábado 14 a las 21 horas, y fue puesta en conocimiento inmediato del Gobierno, quien estimó del caso guardar reserva mientras los representantes de Chile en el exterior trataban de ampliar las informaciones que con anterioridad habían enviado a la Cancillería.

Posteriormente, esta Compañía entregó al señor ministro de Relaciones Exteriores una exposición que contiene todos los informes que le ha sido posible obtener y en especial las declaraciones completas que hizo en Nueva York a nuestro representante en esa ciudad, señor Agustín Huneeus, el único sobreviviente del naufragio, fogonero Julio Faust Rivera. Debemos hacer presente 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.<sup>11</sup>

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 Estadounidense:

El capitán del *Toltén* visitó personalmente al director del 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 Delaware 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.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Diario *La Unión*, martes 17 de marzo de 1942, p.1, Valparaíso.

Aníbal Jara, cónsul general de Chile en Nueva York, informó que el vapor *Toltén* fue torpedeado el viernes a primera hora, frente a la costa este de Estados Unidos. Agregó que el buque había zarpado el miércoles y al día siguiente por la tarde notificó por radio su posición, después de lo cual ya no se tuvieron más noticias.

En la entrevista con 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 anomalía. Los hechos me han dado, y me seguirán dando la razón.<sup>13</sup>

¿Por qué se había mantenido en absoluta reserva la noticia desde el sábado en la noche?

---

<sup>12</sup> Diario *La Unión*, martes 17 de marzo de 1942, Valparaíso, y *Memoria del Ministerio de RREE* (1942), Santiago de Chile.

<sup>13</sup> Diario *La Unión*, jueves 19 de marzo de 1942, p.1, Valparaíso.



Desde Washington, el representante del Gobierno chileno, señor Michels, envió al ministro de Relaciones Exteriores, en Santiago, señor Rosseti, el telegrama N° 86 el 14 de marzo, donde le señalaba que el Departamento de Estado

[...] me acaba de avisar vapor *Toltén* ha sido torpedeado. Único sobreviviente hasta el momento es Julio Faust, encontrado por guarda costa en balsa cerca N. York [...] Departamento ruega no se den noticias a la prensa sin avisarme previamente para darla aquí simultáneamente.<sup>14</sup>

Posteriormente, en telegrama N° 89 del 15 de marzo, reitera al ministro que mientras se obtenga información satisfactoria el Departamento de Estado le sugiere la conveniencia de mantener completa reserva sobre este particular. El Canciller chileno dando respuesta al primer telegrama, señala encontrarse profundamente consternado por la noticia, y le señala:

[...] ponerse en contacto inmediatamente con sobreviviente Julio Faust a fin de informarse origen y detalles hundimiento. Es necesario que U.S. procure intervenir directa o indirectamente en investigación. Por ahora, no se hará aquí publicación alguna mientras no recibamos mayores detalles. Pida U.S. al Departamento de Estado se agoten esfuerzos ver modo salvar posibles náufragos sobrevivientes. Necesito me procure toda clase de detalles. Para mañana tengo citado al embajador alemán.<sup>15</sup>

Respondiendo al segundo telegrama, el Canciller le señala que la C.S.A.V. se demuestra extrañada de que el *Toltén* navegara con luces apagadas cuando existe orden perentoria de las autoridades marítimas chilenas de que los barcos naveguen con luces encendidas y bandera nacional desplegada.

Por ahora y mientras recibo mejores informaciones y se amplía investigación no se hará en Chile publicación alguna sobre hundimiento. Espero que en igual forma procederá Departamento de Estado, quien será informado con antelación,

---

<sup>14</sup> Causa 24/42, f. 71

<sup>15</sup> Causa 24/42, f. 73

antes de que haga revelación alguna a prensa chilena. Sírvese U.S. evitar que, por ahora, prensa norteamericana sea autorizada para publicar este suceso.<sup>16</sup>

Evidentemente no existía claridad de los hechos ocurridos<sup>17</sup> y con seguridad el Gobierno no quería tomar acciones que pudiesen comprometer su condición de neutral. Las noticias en la prensa, en el intertanto, continuaron apareciendo todos los días hasta el 24 de marzo<sup>18</sup>, y en forma esporádica hasta el domingo 19 de abril.<sup>19</sup> Se tejieron toda clase de conjeturas. La revista *Vea* señala a mediados de abril:

¡Sensacional! Julio Faust aclara el misterio del *Toltén*: El primer reportaje directo sobre la tragedia hecho al único sobreviviente. Julio Faust cuenta cosas sensacionales y extraordinarias. Lo que aún no se había dicho en la prensa ¿Quién tuvo la culpa del naufragio del *Toltén*?<sup>20</sup>

La noticia del hundimiento del barco chileno provocó comentarios no sólo en todo el país, sino también en el continente. Trascendió que el Canciller haría una nueva exposición sobre el hundimiento de barcos, y daría a conocer en breve una segunda declaración, ya que una protesta anterior no había sido contestada por los países del Eje. Dos días después, la prensa señalaba que la pérdida del *Toltén* representaría varios millones al Gobierno de Chile, y que tanto ese como los otros cuatro barcos daneses no tendrían cubierto el debido seguro.<sup>21</sup> El editorial del *Washington Star*, refiriéndose al hundimiento del *Toltén*, señalaba:

---

<sup>16</sup> Causa 24/42, f. 75.

<sup>17</sup> El Departamento de Estado señaló a nuestra Embajada, el 15 de marzo, que estaba tratando apresuradamente de obtener una información oficial del Departamento de Marina acerca de qué barco pudo haber dado la orden de oscurecimiento. Aún no se obtiene respuesta.

<sup>18</sup> El canciller Rossetti manifestó su extrañeza que la censura haya permitido a la C.S.A.V. recibir telegramas y telefonemas desde Nueva York en que se le comunica que vapor *Toltén* que navegaba con luces encendidas fuera obligado por otro que usó del megáfono para que apagase sus luces y que el hundimiento se verificó horas después, yendo apagado.

<sup>19</sup> Además de *La Unión*, apareció en todos los diarios locales y nacionales. Las *Última Noticias* señalaba de que el seguro había pagado a los deudos una cantidad equivalente a tres años de sueldo. Para sueldos ver: *133ª Memoria Anual de la CSAV*, de 30 de junio de 1942.

<sup>20</sup> Diario *La Unión*, viernes 17 de abril 1942, p.1, Valparaíso.

<sup>21</sup> El barco hundido tenía vigente, en conformidad con lo ordenado por la Dirección General de la Armada, un seguro de guerra por US\$ 562.500 (Causa 24/42 f. 44)

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.<sup>22</sup>

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.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Diario *La Unión*, viernes 20 de marzo de 1942, p.4, Valparaíso.

<sup>23</sup> *The New York Times*, Tuesday, March 17, 1942, pp. 1-3, New York (Traducción del autor).

La nómina de la tripulación dada a la publicidad, de capitán a paje, señalaba 29 nombres, uno de los cuales se había salvado en una balsa, recogido por una patrullera del Servicio de Guardacostas de los EE.UU., que encontró además, a pocos metros, el cuerpo sin vida del telegrafista de apellido Poppenberg.

Las honras fúnebres se realizaron a las 09:30 horas del día lunes 23 de marzo en la Iglesia del Espíritu Santo, con una misa oficiada por el capellán de la Armada Ramón Velásquez, y los responsos estuvieron a cargo del Itmo. y Rvdsmo. obispo de Valparaíso, monseñor Rafael Lira Infante. En esa ocasión, el capellán Julio César Barrientos Ruz pronunció una alocución que "*arrancó lágrimas a infinidad de personas*", donde reflejó el sentir de todos los chilenos.<sup>24</sup>

Esa misma tarde se efectuó una romería en el mar, zarpando la comitiva oficial en la escampavía *Janequeo* a las 16:00 horas, seguida de la draga *Chipana*, el remolcador *Poderoso*, el Bote Salvavidas y numerosas embarcaciones menores, además de una con un grupo de pilotines.

En el *Janequeo* iba el contraalmirante Kulczeswky, director del Litoral; el comandante Holger; el presidente de la C.S.A.V., Carlos Vial; el director de la empresa, señor McAuliffe; el subgerente Carlos Phingsthorn; y dirigentes de los sindicatos de la Marina Mercante. Los responsos fúnebres en la cubierta del escampavía fueron rezados por el capellán Teniente 1º de la Armada presbítero Ramón Velázquez, acompañado por los capellanes Cesar Barrientos y Francisco Gillmore. Terminado este oficio religioso, y en medio de emocionante silencio, se procedió a lanzar al agua las coronas que formaban la última ofrenda floral que se hacía como postrer homenaje a las víctimas. Un disparo de cañón desde el Bote Salvavidas daba término a la ceremonia. Flotando en las aguas quedaba allí toda la expresión de dolor de un pueblo, por la desgracia ocurrida a un puñado de hermanos. A las 17:00 horas estaban de regreso las embarcaciones, quedando todavía en tierra miles de personas que se conformaron con mirar desde lejos la ceremonia.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Ver Anexo 1.

<sup>25</sup> Diario *La Unión*, martes 24 de marzo, p. 5, Valparaíso.

Guillermo Vera Gatica, que se había dado por perdido, llegó a bordo del vapor *Huemul*, el día 28 de marzo. ¡Sus honras fúnebres se habían realizado junto con todos los tripulantes, cuyos cuerpos nunca aparecieron!<sup>26</sup>

En la lista oficial del rol de tripulación del *Toltén* en su último viaje pudo comprobarse que el fogonero desaparecido era Luis Humberto Gárate Gárate, y no Vera, como se señalara. El marinero Guillermo Ortega se había quedado providencialmente en tierra, y tuvo la oportunidad de ir a las honras fúnebres del telegrafista Reinaldo Poppenberg, que se llevaron a efecto en la iglesia católica de San Esteban en Nueva York, y al entierro en el cementerio de San Juan de Amityville de Long Island.

*Revista de Marina*, por su parte, publicó una breve información al respecto.<sup>27</sup> Por instrucciones del ministro de Defensa Nacional, Juvenal Hernández, el comandante en jefe de la Armada, almirante Julio Allard Pinto, designaba fiscal del sumario secreto al director del Litoral, contraalmirante Gastón Kulczewski G.

Los tripulantes de las naves chilenas comenzaron a exigir garantías para una navegación segura en las aguas de naciones beligerantes.<sup>28</sup> La Cancillería debió entregar el día 25 la siguiente información:

---

<sup>26</sup> El gobernador marítimo de Valparaíso, capitán de navío Roberto Gillmore S., rectifica en oficio del 9 de abril su anterior oficio al fiscal, del 24 de marzo, señalando que por una omisión involuntaria no se legalizó en el rol la baja del fogonero Vera, no estando incluido en la dotación de la nave, por no haberse presentado al momento de la revista al zarpar el buque, siendo reemplazado por el fogonero Luis Gárate Gárate.

<sup>27</sup> *Revista de Marina*, vol. 56 N° 57, pp. 256-257, marzo-abril de 1942, Valparaíso.

<sup>28</sup> El ministro de Defensa Nacional ofició al ministro de Relaciones Exteriores, el 18 de marzo, referente a las peticiones formuladas por los oficiales y tripulaciones de los barcos chilenos que están en puertos extranjeros, que ninguna petición que se plantee durante el viaje sería resuelta hasta el término de éste, debiendo arbitrarse medidas con toda energía para evitar retrasos en los zarpes. Causa 24/42 f.136

Las informaciones aparecidas en la tarde de ayer, acerca de las situaciones creadas con motivo del hundimiento del *Toltén* y barcos brasileños y venezolanos, son inconsistentes. El ministro de Relaciones Exteriores dio audiencia ayer dos veces a los embajadores de Alemania e Italia y al ministro del Japón, con los cuales en ambas ocasiones trató lo concerniente a la seguridad de la navegación de los barcos mercantes chilenos. Estas conversaciones son independientes de la investigación que se realiza sobre las causas de la pérdida del *Toltén*. Se comprende el interés que existe de parte de los órganos de prensa por informar acerca de estos asuntos, pero sería deseable que no precipiten sus publicaciones con la certeza de que la Cancillería está preocupada de cautelar los principios jurídicos ligados a estos problemas y los intereses nacionales. Entre estos últimos figuran, precisamente, los relativos a la navegación mercante de Chile. A medida que la Cancillería tenga conclusiones concretas sobre las materias a que se refiere esta declaración, las dará a la publicidad. Santiago, 26 de marzo de 1942.<sup>29</sup>

La prensa especuló con varias posibilidades. Chile tenía interés en mantenerse neutral, ya que tanto los países aliados como los del Eje mantenían con él un intercambio comercial. La prensa partidaria del Eje señalaba que había sido una acción de un submarino británico o estadounidense para que Chile tomara una actitud de nación beligerante. Que había sido una mina estadounidense, y que el buque había sido llevado a esa posición para que explotara. Faust declaró a la prensa argentina y peruana, que:

[...] el buque era en realidad, aunque involuntariamente, una especie de nodriza para los sumergibles nazis, los cuales se mantenían navegando más cerca de él, y de esta manera quedaban invisibles para las naves patrulleras norteamericanas; entraban a los puertos detrás de él para cumplir su cometido.<sup>30</sup>

El nuevo ministro de Defensa, Alfredo Duhalde Vásquez, quien había jurado ante el electo presidente Ríos el 2 de abril, tuvo que hacer un desmentido el jueves 16, señalando como "*absolutamente falsas, [...], en la declaración oficial de Faust no ha expresado semejantes y antojadizas invenciones*", advirtiéndose a Faust y a

---

<sup>29</sup> Diario *La Unión*, jueves 26 de marzo de 1942, p. 1, Valparaíso.

<sup>30</sup> Diario *La Unión*, viernes 17 de abril de 1942, p. 5, Valparaíso.

Ortega, que deberían abstenerse de hacer comentarios ante el sumario secreto que se llevaba a cabo.

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.<sup>31</sup> El diario *O Jornal*, refiriéndose al rechazo de la protesta chilena a los países del eje, señaló que:

[...] 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.<sup>32</sup>

También se tiene presente que Argentina sufrió pérdidas de barcos antes de 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 de la D.L. y M.M. y la vista fiscal del contraalmirante Kulczewski**

La primera acción del fiscal fue designar como secretario, el 21 de marzo, al gobernador marítimo de primera clase Jorge Young Ward, quien inició la causa solicitando a la Gobernación Marítima de Valparaíso la copia autorizada del Rol de

---

<sup>31</sup> Hasta la fecha del hundimiento del *Toltén*, se habían hundido cuatro naves brasileñas: la primera, la MN *Buarque*, el domingo 15 de febrero, y la segunda, la MN *Olinda*, atacada en superficie, ambas por el U-96 al mando de Lehmann-Willembrock, al mediodía del miércoles 18, la tercera, la 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.

<sup>32</sup> Diario *La Unión*, lunes 23 de marzo de 1942, p. 1, Valparaíso.

Tripulación con que zarpó el vapor *Toltén* en su último viaje desde Valparaíso. Ofició, por conducto regular del ministro de Defensa Nacional, para recabar del ministro de RR.EE. todo antecedente que se reciba en ese Ministerio relacionado con el hundimiento del vapor *Toltén*. Además, ofició a los armadores del vapor *Toltén*, a fin de que remitieran todos los antecedentes relacionados con el hundimiento de la citada nave; informaran de todas las instrucciones, ya sean verbales o escritas, impartidas a los capitanes de naves para sus viajes a los Estados Unidos, e informaran si las instrucciones fueron entregadas al vapor *Toltén* y toda otra instrucción impartida al capitán, que pudiera tener relación con su viaje. Al jefe de la Comisión de Reconocimiento de Naves, dependiente de la D.L y M.M. se le requirió que remitiera copias autorizadas del Certificado de Navegabilidad y el Certificado del Cargo de Navegación del vapor *Toltén*<sup>33</sup>. A los jefes de las siguientes secciones: Personal de la Marina Mercante, Información y Movilización, Radiocomunicaciones y Secretaría de la Dirección del Litoral y Marina Mercante, se les requirió que remitiesen las instrucciones especiales impartidas hasta la fecha a los vapores de la Marina Mercante Nacional que efectuaban viajes a países que se encontraban en guerra. Todos estos antecedentes quedaron registrados en la investigación sumaria, constituyendo un valioso aporte para conocer en detalle las instrucciones generales recibidas por los capitanes de naves mercantes, y, en particular, las instrucciones especiales en cuanto a las disposiciones de navegación y de derecho internacional mientras se mantenga la actual situación internacional. En cuanto a las primeras, señalaban que ante:

[...] la actual situación internacional, nuestro país ha declarado su neutralidad para Inglaterra, Alemania e Italia, y no reconoce la beligerancia de Estados Unidos con el Japón, o sea puede aceptarse que Chile, en este último caso, es neutral benévolo para con Estados Unidos.

Mientras se mantenga la actual situación Internacional (19 de febrero de 1942) en relación con los países en guerra, se observarán las siguientes disposiciones: a) Las naves mercantes seguirán las rutas del itinerario normal; b) Navegarán con todas sus luces encendidas; c) No se acogerán a ningún convoy y evitarán su proximidad; d) No aceptará escolta por buques de países en guerra; e)

---

<sup>33</sup> Llama la atención que en el certificado de inspección del Cargo de Navegación, de fecha 4 de febrero, figura como oficial de cargo el piloto 2º Guillermo Andrade G. y no Norman Pugh Cook, quien debe haberse embarcado después.



De noche mantendrán permanentemente alumbradas las banderas de los costados y cubiertas, disponiendo las luces en éste último caso lo suficientemente bajas para evitar encandilamiento.

Teniendo a la vista todos los antecedentes registrados en la investigación sumaria<sup>34</sup>, y lo informado por el fiscal en el documento que se guarda digitalizado en el Archivo de la Armada, dato que me fuera proporcionado por Cecilia Guzmán, encargada del Archivo, puede apreciarse que la acuciosa investigación del fiscal agotó todas las diligencias de ese momento histórico. El contraalmirante entregó personalmente, el día 5 de mayo, el expediente del citado sumario al Ministerio de Defensa Nacional, y los hechos ocurridos lo resume, señalando:

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. En Valparaíso, a cuatro de Mayo de mil novecientos cuarenta y dos.  
(Fdo.) G. Kulczewski G., Fiscal<sup>35</sup>

¿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 permiten acceder a una información más precisa, y penetrar en los detalles del caso hasta llegar a la verdad descarnada.

---

<sup>34</sup> Causa N° 24/42.

<sup>35</sup> Archivo Histórico de la Armada, Fondo Armada, Sección CJA, Tomo 1036-1942, pp. 159-177, Valparaíso.

Es interesante analizar los considerandos que tuvo el 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<sup>36</sup>. 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 quedarán internadas en puertos chilenos a raíz de la ocupación de su país por el ejército alemán. Fueron requisadas por el Gobierno de Chile<sup>37</sup> 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 C.S.A.V. entre seis ofertas recibidas<sup>38</sup>. El ex *Lotta* era el más moderno de esos vapores, construido en 1938 y con un tonelaje bruto de sólo 1.574 tons.<sup>39</sup>

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.<sup>40</sup>

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 horas frente al cabo

---

<sup>36</sup> El buque efectuó cabotaje hasta Tocopilla, desde donde zarpó a EE.UU. con salitre a granel.

<sup>37</sup> La Armada debió recurrir a la fuerza para desembarcar al personal danés.

<sup>38</sup> Para conocer el detalle de los buques de la C.S.A.V. en la Segunda Guerra Mundial, véase artículo del mismo nombre de Pedro Sapunar Perić en *Revista de Marina* N° 4/93, p. 398, Valparaíso.

<sup>39</sup> 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.

<sup>40</sup> 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.

Henlopen, rumbo a alta mar. Entre las 21:30 y 22:00 horas del mismo día, en una situación aproximada a 10 millas al sur de Barnegat, un buque patrullero estadounidense no identificado interceptó al *Toltén* y, de acuerdo con lo expresado por el Departamento de Marina de los Estados Unidos, le "recomendó" apagar luces, pero de acuerdo a lo declarado por Faust ( el documento lo cita como 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 Faust, el *Toltén*, después que fue interceptado por el patrullero, se hundió por efecto de una explosión, y el Departamento de Marina de los Estados Unidos estima que el hundimiento ocurrió a las 02:30 horas del día 13 de marzo, en Latitud 39° 50' N y Longitud 73° 40' W, sobreviviendo un solo tripulante, Julio Faust Rivera, salvado de una balsa por una nave guardacostas estadounidense, llamada *Larch* o *Antietam*<sup>41</sup>, y que en las cercanías de la balsa recogió un cadáver, identificado posteriormente como el radiotelegrafista del *Toltén*, Reinaldo Emilio Poppenberg 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.<sup>42</sup>

Faust 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.

---

<sup>41</sup> La USCG *Antietam* recogió a Faust, a cinco cadáveres en una balsa perteneciente a tripulantes del buque estadounidense torpedeado el 10 de marzo, y un cuerpo que posteriormente fue identificado como Poppenberg por el tripulante chileno Ortega. Todos fueron entregados a la USN *Larch*, que concurrió al sitio a las 15:15 horas. (Fotocopia del bitácora del USS *Larch* del National Archives at College Park).

<sup>42</sup> Causa 24/42 f.48

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 los 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.<sup>43</sup>

Las declaraciones de los capitanes de los vapores *Aconcagua*, *Elqui*, *Copiapó* y *Rapel*, atestiguan que por intermedio de los agentes de los armadores se les obligaba a acudir ante las autoridades marítimas estadounidenses ó británicas, en puertos del mar de las Antillas y costa de los Estados Unidos. Con las declaraciones de los capitanes de los vapores *Aconcagua*, *Huemul*, *Elqui* y *Rapel*, se establece que esta orden se impartía por oficiales de la Marina estadounidense; por consiguiente, no se establece que es efectivo lo manifestado por el Departamento de Marina de los Estados Unidos que el capitán Ramírez acudió por iniciativa propia ante el director del puerto de Baltimore. Los capitanes de los vapores *Aconcagua*, *Elqui* y *Rapel* atestiguan 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 los Estados Unidos que el Capitán Ramírez, al aceptar tales instrucciones, se colocaba bajo la dirección general del Servicio de Patrullaje de la Marina de los Estados Unidos y, además, de acuerdo con lo manifestado por los oficiales encargados del reparto de instrucciones, al negarse a cumplirlas, la navegación corría bajo la responsabilidad del capitán. Los capitanes de los vapores *Huemul* y *Elqui* atestiguan que recibieron instrucciones de ruta y que, a pesar de no estar cumpliéndolas durante la navegación en aguas extraterritoriales, no fueron obligados a ajustarse a ellas por los buques de guerra, convoyes y

---

<sup>43</sup> Fue acompañado como intérprete por el primer ingeniero, el escocés Peter Wright Stuart.

aviones de patrulla estadounidenses con quienes se cruzaron; sin embargo, patrulleros estadounidenses obligaron al *Toltén*, en dos ocasiones, que apagara luces fuera de aguas territoriales estadounidenses<sup>44</sup>, la primera, el 6 de marzo, frente a Chesapeake Bay y, la segunda, horas antes de ser hundido. Las instrucciones generales impartidas al capitán del vapor *Elqui* por las autoridades navales de Boston, obligan a los buques de comercio que obedezcan toda instrucción emanada de naves patrulleras estadounidenses. 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 estadounidense, se romperá fuego sobre ellos. Queda así establecido, que el *Toltén* estaba obligado a cumplir la orden de apagar luces que le impartieron las patrullas estadounidenses.

En conformidad a lo solicitado por los gobiernos de Italia y Alemania, las naves chilenas debían mantener visibles, durante el día y la noche, sus características, para no ser confundidas con naves beligerantes, y el Gobierno del Japón manifestó que mantendría el propósito de respetar la navegación de Chile.

En contestación a las reclamaciones formuladas por el Gobierno de Chile, el Gobierno de Alemania dice que dará amplias satisfacciones y cumplirá las obligaciones del caso, al establecerse la culpabilidad alemana por el hundimiento del *Toltén*; el Gobierno del Japón manifiesta que al estimar que no es japonés el submarino agresor, no está obligado a resarcir perjuicios; y el Gobierno de Italia se reserva de opinar sobre las exigencias chilenas, pero expresa el más firme propósito de arreglar satisfactoriamente las dificultades.

Hasta aquí las consideraciones que tuvo el fiscal para llegar a su estimación de los hechos<sup>45</sup>. Teniendo presente las disposiciones chilenas de los Servicios Navales y las Ordenes de Instrucción de Guerra para Buques Mercantes Nacionales

---

<sup>44</sup> El *Toltén* fue el primer buque con bandera chilena que llegaba a Baltimore desde que EE.UU. declarara la guerra al Eje.

<sup>45</sup> 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, Santiago de Chile.

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<sup>46</sup>, concluye con lo destacado al comienzo, con las causas mediatas e inmediatas del hundimiento del vapor *Toltén*.

La nacionalidad no identificada del submarino<sup>47</sup>, 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.<sup>48</sup>

### **Las operaciones de los submarinos alemanes en la costa este de EE.UU. en marzo 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 los EE.UU., haciéndolo el 11 de diciembre, y eliminando toda restricción de ataque a los U-Boats, permitiendo a Doenitz montar una operación devastadora en la costa este de Norteamérica, quienes iniciaron el ataque el día 11 de enero de 1942 en lo que se llamó la Paukenschlag (Operation Drumbeat o Batido de Tambor), ataque rápido y sorpresivo con submarinos de la clase IX. Fueron cinco 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 toneladas.<sup>49</sup> Estas

---

<sup>46</sup> Para el empleo de submarinos, véase: Daniel Antokoletz (1951), *Derecho Internacional Público*, T III, 5ª Ed., pp. 416-425, Librería y Editorial La Facultad, Buenos Aires.

<sup>47</sup> En su interesante libro, mi compañero de curso Germán Bravo Valdivieso (1997), *"El patio trasero - Las inamistosas relaciones entre los Estados Unidos y Chile"* (1997) 1ª Ed., p. 177, nota 7-8, Ed. Andujar, señala respecto a este punto que nunca se sabrá la verdad.

<sup>48</sup> Clay Blair (1966) *Hitler's U-Boat War, The Hunters 1939-1942*, p. 774, Random House, New York.

<sup>49</sup> Este dato, obtenido de Internet, difiere con lo señalado por Clay Blair (1966), que da 23 buques hundidos con 150.505 toneladas (*Hitler's U-Boat War, The Hunters 1939-1942*, Appendix 4, p. 725)

operaciones fueron consideradas exitosas por el almirante Doenitz, quien dispuso las sucesivas con comandantes experimentados como Topp en el *U-552*, Hardegen en el *U-123*, Mitt en el *U-129*, Degen en el *U-701*, Schnee en el *U-201*, Mohr en el *U-124* y Lassen en el *U-129*, para nombrar sólo algunos. 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 del Tipo VII en ese mes a la costa este de EE.UU. Entre éstos iba el *U-404*, comandado por el Kapleut. Otto Von Bulow, distinguido oficial quien obtuviera la condecoración Hojas de Encina, por haber hundido más de 50.000 toneladas en la campaña submarina, junto con los famosos Gunter Prien y Kretschmer. En total, hundió 15 naves, con un total de 72.570 toneladas, y averió a dos, con 16.689 toneladas. Una de las 15 naves hundidas fue el vapor *Toltén*.<sup>50</sup>

Veamos 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 próximas 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

---

<sup>50</sup> En septiembre de 1943, Von Bulow fundó la 23ª flotilla en Danzig. Recién se había 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. Véase: [www.uboat.net](http://www.uboat.net)

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.<sup>51</sup>

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*, *U-155*, *U-158*, *U-94* y *U-588*, respectivamente. Pasando rumbo al sur cerca de Halifax, encontró un carguero americano de 5.100 toneladas 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 toneladas y –curiosamente– (*awkwardly*) la vieja nave chilena *Toltén*, de 1.900 toneladas. 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 obscurecido, así que a von Bulow no se lo consideró responsable. Un tripulante se salvó.<sup>52</sup>

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.

Durante el mes de marzo, el comandante de la Flota del Atlántico, el almirante Royal Ingersoll, traspasó temporalmente catorce destructores al comandante del área (Eastern Sea Frontier), Adolphus Andrews<sup>53</sup>, los que estuvieron en patrulla AS

---

<sup>51</sup> Admiral Doenitz, *Ten years and twenty days*, traducido del original alemán al inglés por R.H. Stevens (1959), Weindenfeld and Nicolson, pp. 214-215.

<sup>52</sup> *Hitler's U-Boat War, 1939-1942*, p. 517. Traducción de la entrevista de Blair a von Bulow, en Anexo 2. (Clay Blair papers AN8295, "American Heritage Center", University of Wyoming, 1987)

<sup>53</sup> El almirante Andrews, compañero de curso del CIC U.S. Fleet, almirante Ernest J King, tenía como área de responsabilidad desde la frontera con Canadá hasta Carolina del Norte y 200 millas mar adentro. Debido a la falta de buques de guerra, no tenía ninguno bajo su mando, habiendo movilizado para la guerra 20 unidades pequeñas, entre las cuales deben haber estado el USS *Larch* y el USCG *Antietam*. (Clay Blair, p. 461)



un total de sesenta y tres días, una media de dos destructores por día, y se notó la necesidad de más unidades. Clay Blair señala que las principales tareas desarrolladas en marzo (en el área en estudio) fue la escolta del convoy BT 201 de Nueva York a Panamá, de marzo 4 a marzo 12; la escolta de dos convoyes logísticos de alta prioridad, de islas Ascensión a Freetown, AS 1 y AS 2, en marzo 14 y marzo 19; la escolta de dos buques con tropas británicas, NA 5, de Halifax a las islas Británicas, de marzo 14 a marzo 22; y la escolta del convoy con tropas regresando a los Estados Unidos, con la Fuerza de Tarea 32, compuesta por el acorazado *New York*, el crucero *Philadelphia*, y diez destructores. 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.<sup>54</sup>

Como señalé anteriormente, al final de su libro Blair señala que todos los antecedentes de su trabajo, incluyendo miles de páginas de documentos y microfilmes y microfichas, fueron depositados junto con otros documentos en el "American Heritage Center", Universidad de Wyoming, Laramie. Invita a los investigadores responsables a hacer uso de esta colección. He solicitado antecedentes primarios a esa Universidad, la que me proporcionó los antecedentes del caso.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> 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.

<sup>55</sup> De especial relevancia en este trabajo ha sido el aporte de Ginny Kilander, Assistant Archivist Reference del "American Heritage Center" de la Universidad de Wyoming, que encontró dos piezas vitales de la colección, la transcripción de la entrevista a von Bulow (ver anexo 2), y un registro de actividades de los submarinos alemanes donde se incluye el *U-404*. Además, el aporte de Carol Bowers, Reference Archivist, al proporcionarme todas las referencias de la colección Clay Blair, preparadas por Monte Kniffen, Processing Archivist del AHC.

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 en el rescate, siendo un verdadero trofeo obtenido por el grupo de buzos aficionados. Una serie de fotografías submarinas ha sido obtenida, 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.<sup>56</sup>

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 de 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”*.<sup>57</sup> Además, envió los antecedentes del caso a su compañero de promoción y segundo comandante del B.E *Esmeralda*, el capitán de fragata Piero Fagandini, quien en la

---

<sup>56</sup> [www.seadwellers.com](http://www.seadwellers.com)

<sup>57</sup> Duane Clause, e-mail de 22-06-2000

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.

He comenzado, además, a contactarme con los familiares de la dotación del *Toltén* con el fin de lograr una corta biografía de cada uno. Debo agradecer a la hija mayor del capitán, Silvia Ramírez Donoso, quien me proporcionó los datos de su familia, contactándome con Aquiles, su hermano, y Aquiles hijo, un joven de 28 años que se encuentra al igual que sus antepasados, trabajando en la “Compañía Sudamericana de Vapores”, y tiene una valiosa colección de fotos y artículos de prensa.

### **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 dada ya sea por el comandante

del cúter de acero *Antietam*<sup>58</sup>, con un desplazamiento de 220 toneladas y un cañón de 3" calibre 23 del año 1926, perteneciente al Servicio de Guardacostas de los EE.UU., u otra unidad en el área. El USS *Larch*, algo más moderno y de mayor tonelaje, pero también con un cañón AA de 3", buque de guerra de la Armada de ese país, estaba patrullando y en operaciones de dragado entre el faro Ambrose y la Boya X, dirigiéndose al área Barnegat el día 23 a las 10:55, recibiendo del USCG *Antietam* a Faust a las 15:17 horas y, ocho minutos después, cinco cuerpos no identificados, y otro cuerpo a las 16:28 PM, dirigiéndose a Staten Island, donde desembarcó a Faust.<sup>59</sup> Estimo que deben agotarse las posibilidades de profundizar los aspectos del derecho internacional en cuanto al desarrollo de estos acontecimientos, y la facultad que tenían las fuerzas aliadas para colocar al buque en una situación de sospechoso.

No aparece lógico, además, que el capitán Ramírez o el oficial de guardia cumpliera la orden de oscurecerse, y si lo hizo, sabía que se colocaba en la condición, si no de beligerante, por lo menos de posible blanco para los submarinos atacantes. Tampoco aparece lógico que la presa del submarino alemán haya sido un viejo buque descargado, en el cual se dice empleó dos torpedos.

Las fuerzas submarinas alemanas, en su intento de bloquear y aislar las islas Británicas, con la esperanza de forzarlas 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, porque tanto 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 es que los submarinos alemanes estuvieron muy cerca de derrotar a los aliados.

---

<sup>58</sup> Rebautizado como *Bedloe*, según información de Scott T. Price, Historian & Coast Guard History Webmaster.

<sup>59</sup> Datos obtenidos del bitácora del USS *Larch*, por atención de National Archives, College Park.

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 llegar a saber si fue una "orden" dada por la unidad estadounidense, según establece el fiscal, o una "recomendación" como señalan las unidades navales. La pregunta del millón es ¿para qué esta orden o recomendación?<sup>60</sup>

En todo caso, la historia no cambiará. Dios sabe hacer las cosas y lo que sucedió sólo Él lo sabe y nosotros aceptamos Su Divina Providencia.

### **Anexo 1**

**Alocución del capellán de la Armada Julio César Barrientos Ruz,  
Iglesia del Espíritu Santo, lunes 23 de marzo de 1942,  
publicada en *La Unión*, el martes 24 de marzo, p. 1.**

Nos encontramos sufriendo las consecuencias de (una) tremenda tragedia nacional. El aturdimiento producido por la primera noticia de la catástrofe, ha provocado en todos nuestros círculos hondos conmociones patrióticas, que como la reunión de esta mañana nos invita a meditar en los destinos de esta patria y en la necesidad de abrir nuestros corazones a la esperanza y la fortaleza cristianas, hemos venido en busca de la paz que irradia este viejo templo a orar junto al túmulo que recuerda a nuestras queridas víctimas y aquí presididos por las autoridades civiles, militares y eclesiásticas, acompañados de los representantes de la compañías navieras y de todas las autoridades de la nación, nos sentimos "hermanos" y "compatriotas" mientras contemplamos la triste escena de tantas viudas y huérfanos que están mirando este catafalco, siquiera quisieran encontrar en él, los restos de los seres queridos que yacen sepultados en las profundidades del mar. No fueron nuestros volcanes los que conmovieron nuestra tierra, sepultando como en otras ocasiones a

---

<sup>60</sup> Se requirió informaciones a: National Archives @ College Park, Modern Military Records Licon, National Archives and Records Administration, Civil and Old Military Reference Staff, para conocer las actividades del USS *Larch* y USCG *Antietam*, respectivamente, para ampliar la investigación del caso en lo que respecta a las unidades estadounidenses. La copia del bitácora del USS *Larch* ya fue recibida e incorporada a esta investigación.

ciudades florecientes, tampoco fue un accidente producido en el fondo de nuestras minas, ni mucho menos los efectos de lucha política o fratricida quienes nos presentan esta catástrofe nacional.

Fue, señores, la primicia de la gran guerra universal, quien ha hecho sufrir sus funestas consecuencias en nuestra querida Marina Mercante Nacional y asestado este golpe a mansalva a mi patria neutral; a esta tierra bendita de la libertad y de la paz, que hace tantos años no conoce las tremendas vicisitudes de la guerra, por disposiciones delicadas de la Divina Providencia.

Ante la desgracia, hemos reaccionado en forma cristiana, inteligente, digna, viril y prudente. Feliz el pueblo que como el nuestro sabe dominar la primera impresión; que no entrega el mando a las presiones de las turbas; que no saquea las casas comerciales extranjeras y que, con las lagrimas en los ojos, sigue guardando el respeto prometido en su Constitución, sabe protestar con dignidad; se pone a averiguar por los culpables y con la tranquilidad estudia sus futuras posiciones. Esto es lo que nuestros mayores llamaron el "buen sentido de Chile". Esta es la luz que irradia nuestra estrella solitaria y ésta es nuestra fuerza soberana: La fe y la confianza en los hombres de nuestro Gobierno que en el Ejecutivo y en el Parlamento son herederos de bellísimas tradiciones diplomáticas. A pesar de nuestros quebrantos, aguardaremos confiados la justicia, el derecho y la fuerza que de ellos emanan y nos acompañan.

El público no fue testigo de la escena con que los tripulantes del *Toltén* se despedían de sus familiares en viaje al extranjero.

¿Quién no teme por la suerte de los que parten en estos tiempos tan azarosos? Ciertamente ellos temblaban ante la posible y probable desgracia. Hombres del mar, se esforzaban en permanecer serenos... ¿pero cómo es esto posible cuando se deja la madre enferma, la esposa que espera el alumbramiento, los hijos pequeños, la tierna compañía de los amigos y sobre todo la hospitalidad de esta tierra querida?

Y fue así como, dominando tantas emociones y sobreponiéndose a esos secretos avisos del corazón, se hicieron a la mar.

Pobres compatriotas míos ¿quién hubiera sido un profeta o un mago portentoso, para haber podido salir a vuestro encuentro e indicaros que cambiaseis vuestra derrota?

No van armados, su único baluarte es la bandera de la Patria que pintada en el casco, de día y de noche, habla de este pueblo independiente y noble, inteligentemente neutral, amigo de todos los pueblos y poseedor de las más bellas tradiciones navales. La bandera los viene cobijando. Como otrora, la sombra mitológica de la madre Venus protegía a Eneas, navegante del Mediterráneo. A medida que se van acercando al puerto de su destino se van sintiendo más felices...ya entregaron su carga... van a descansar... conocerán la gran capital del norte... la suerte les sonríe... el viaje largo y pesado está terminando... ¡Oh, pobres planes del corazón! ¡Oh, vanidad y locura de la vida! ¡Oh, qué de sorpresas y encrucijadas tienen vuestros derroteros!

En busca de Nueva York, recibieron la orden de navegar con "luces apagadas" en conformidad con las leyes de policía marítima de Estados Unidos. Y nuestra bandera se oscureció, como para cubrirse de luto o tal vez para no presenciar el sacrificio nocturno de tantos hijos suyos. Ella ya no habla de nuestra Patria. Su estrella se ha eclipsado, va a llegar el momento terrible. Y sin ningún aviso previo, y sin rendición, ni preguntar nacionalidad, en un instante se sintió en el *Toltén* una feroz y tremenda conmoción: una máquina de guerra lo había herido en su costado, junto a la bandera. Momento terrible y espantoso. Algunos ya son cadáveres: fueron muertos cuando tranquilamente cumplían sus guardias de máquinas. Estaban otros descansando. El barco hace aguas por todas partes. Quedan seis minutos para desaparecer. Cúmplase el "abandono del buque"; "sálvese quien pueda"; "sálvanos Señor que perecemos". Ignorantes de tanto detalle siniestro, sólo sabemos que a los pocos instantes todo había desaparecido y únicamente se salvaría milagrosamente un testigo que entre las sombras de la noche le pareció ver una siniestra fiera marítima pintada de negro, que como fantasma nocturno los hirió de muerte. En las profundidades del mar yacen

confundidos los restos del distinguido capitán Ramírez, de sus oficiales y de toda su tripulación.

Esta, señores, es nuestra desgracia y la explicación de la conmovedora reunión de esta mañana. Su dolor se temple con la esperanza cristiana de que Dios, infinitamente misericordioso, haya acogido en su seno a las almas de nuestras queridas víctimas. *Requiem aeternam dona deis, Dómine*. Señor, dadles el descanso eterno, y que brille para ellos la luz eterna.

A la cátedra sagrada no le corresponde investigar el nombre del nocturno agresor; esto lo hará el Gobierno establecido por medio del sumario, que en buenas manos está. Ella no se hace eco de los que acriminan a la doctrina que según dicen, no respeta los tratados internacionales y las situaciones jurídicas; tampoco acepta la interpretación callejera de atribuir esta acción a un país, gran amigo de Chile, que hubiese provocado este golpe para distanciarnos de sus enemigos. Lejos, muy lejos de esta cátedra y de esta voz intervenir en estos asuntos. Si en ellos interviniera, no representaría la voz de Aquél que colocándose sobre todos los pueblos y los hombres, tuvo suficiente fuerza moral para decir y hacer practicar el "Amaos los unos a los otros".

Esto no quiere decir que renunciemos al derecho de velar por el honor de nuestra bandera y de que si descubriésemos que ha habido la voluntad deliberada de hostilizarnos, sabríamos vengar la injuria con dignidad, como siempre supimos hacerlo.

Dios ha permitido esta desgracia para que de ella deriven grandes bienes; en primer lugar para vosotros, miembros de la Marina Mercante Nacional, músculo poderoso de la Patria. Uníos para la grandeza de Chile, uníos ante el recuerdo de estas víctimas que se agregan a vuestro martirologio; alejad las luchas entre el capital y el trabajo; apareced siempre como caballeros del mar y sin despreciar el pago que os pertenece; tened el patriotismo y el desinterés que la nación espera de vosotros.



Alumnos de la Escuela de Pilotines, no olvidéis que vuestro compañero caído, Manuel Riveros, está mostrando la senda dolorosa del cumplimiento del deber: *dulcem et decorum pro Patria mori*. Dulce y bello es morir por la Patria.

También se desprenden bellas y precisas enseñanzas para nosotros los hombres de la Marina de Guerra: naveguemos por las vías de la disciplina y del sacrificio. Estemos alertas y preparados para defender el dominio de nuestros mares y la libertad de nuestras tierras y todos meditemos en las palabras del Divino Maestro: "Estad preparados porque no sabemos el momento ni la hora".

Madres, esposas y huérfanos, no lloréis... confiad en Aquél que os dijo: "Yo soy la Resurrección y la Vida".

No busquéis entre los muertos a éstos que vivirán en los anales de la Patria y en nuestras tradiciones navales que siempre reviven. La Divina Providencia que os ama velará por vosotros y ella suplirá la falta del hijo, del esposo o del padre.

Cuarenta años atrás, el capellán que os habla fue también el huérfano de un comandante de la Marina de Guerra, que murió auxiliando a los náufragos del *Laurel Branch* y Dios supo ser su padre. Arriba los corazones y dad lugar a la santa y hermosa resignación cristiana.

Sírvaos de lenitivo la solemne asamblea de esta mañana en que está representada la Patria con todas sus instituciones.

Sírvaos de lenitivo la forma en que la "Compañía Sudamericana", el Supremo Gobierno, nuestras cajas de previsión y los diversos sindicatos y centros se han hecho cargo de vuestra desgracia: por la tarde sentiremos la necesidad de ir en patriótica romería hasta el cementerio en donde descansan los restos de nuestros compañeros caídos...

¡Oh! Bellísimo cementerio para los hombres del mar: su propio seno. Para estar más cerca de ellos nos alejaremos de la tierra y en honda meditación

fondearemos las mejores flores de nuestros jardines, única y pobre demostración de nuestros afectos ¿Qué nos puede hacer el pobre corazón humano?...

Marinos de mi Patria, al pasar por el lugar de la catástrofe detendréis vuestras máquinas para recordar la memoria de vuestras víctimas y mientras con honda emoción estuvierais recordando a los que fueron, sentiréis cómo el casco destrozado del *Toltén* os envía este mensaje: "Navegante, ve a decir a la Patria que aquí yacemos cumpliendo nuestro deber"

Señor Jesús, Rey de los pueblos y de las naciones, acercaos a nosotros en este momento tristísimo de nuestra Historia.

Muchas madres desoladas como la viuda de Naim, te claman: "mi hijo ha muerto, se Tú el consuelo de estas madres". Muchos hermanos como Marta y María te dicen: "Si hubieses estado aquí, el hermano no hubiese muerto". Vela por las viudas y sobre todo por los pequeños huérfanos: sé Tú su educación y su pan.

Haz que conservemos nuestra dignidad nacional y que la paz no se vuele de nuestras tierras. Calma las pasiones humanas y concede la paz al mundo tremendamente turbado con los horrores de esta guerra apocalíptica, tal vez castigo de los pueblos que olvidaron Tu doctrina, que es libertad, justicia y caridad.

## **Anexo 2**

**Extracto de la entrevista de Clay Blair a Otto von Bulow**

**Transcripción de una grabación, 1987,**

**“American Heritage Center”, University of Wyoming, Laramie**

**V.B.** En 1943 fui desembarcado, justo antes de mi 7º crucero (como comandante del *U-404*), para comandar la escuadrilla de entrenamiento en Danzig. Mi ex segundo tomó el mando del submarino y fue hundido 10 días después. (Al final de la entrevista la señora von Bulow hace ver que adoraba a Victor Schutz, comandante

de las actividades de entrenamiento, por haber desembarcado a su marido, salvándole la vida).

**C.** Sólo quiero dejar grabado que su abuelo, su padre, usted y su hijo, han sido marinos.

**V.B.** Mi padre también se llamaba Otto. Fue capitán de navío de la Armada Imperial alemana, ingresando en 1892. Se retiró después de la guerra. Yo siempre tuve deseos de ingresar a la Armada. En esa época era muy difícil. De 6.000 candidatos sólo ingresaban 30. Había dotaciones pequeñas en esa época. En 1930 eran sólo 36. Escogí submarinos porque eran un grupo de elite. Me alegré mucho cuando me asignaron el *U-404*. La dotación ya estaba organizada. No pude elegir mi propia dotación entonces. Mi primera patrulla fue en febrero de 1942 (a la costa este de América).

Después de cada patrulla debía presentarme a Doenitz, que estaba en París, con la bitácora de guerra. Uno se sentaba a su lado y él obtenía una copia de la bitácora, donde debía informársele página por página. Si uno perdía un convoy, lo miraba abriendo sus grandes ojos y decía: *¿No pudo mantener el contacto?*

(Hay una larga relación de la forma que inició sus ataques en la costa americana)

El buque de carga chileno fue hundido en la 1ª patrulla. El *Toltén*. Cuando dejó el puerto, la patrullera del Servicio de Guardacostas de EE.UU. llegó a su costado y le dijo al capitán que se oscureciera: *"usted está ahora bajo la protección de la Armada N.A."*

Y así lo hizo, y dos horas y media después se me cruzó por mi camino y lo hundimos. Este fue el primer contacto del Gobierno chileno con las realidades de la guerra. Y ellos no sabían qué hacer. Pensaban que si los EE.UU. no podían protegerlos tan cerca de América, qué podrían hacer por nuestro país en estos lados. Así que se mantuvieron fuera de la guerra. El Gobierno chileno tenía un acuerdo en esa época con el Gobierno alemán de que podían transportar cobre a los EE.UU., pero siempre que los buques no navegaran en convoy, y estuviesen iluminados como deben estar los buques neutrales. Hubo un largo artículo en el *New York Times* sobre el hundimiento y sus implicancias políticas.

### **Anexo 3**

#### **Dotación del vapor *Toltén* - 13 de marzo de 1942**

##### **1.- Capitán Virgilio Aquiles Ramírez Bárcena**

El capitán del *Toltén* tenía cuarenta años de edad. Fue alumno aventajado de la Escuela de Pilotines y se incorporó al servicio activo de la Marina Mercante cuando sólo contaba con quince años de edad. Por su espíritu de trabajo y disciplina en el desempeño de sus funciones, conquistó el aprecio de cuantos lo conocieron y supo formarse un sólido prestigio.

Contrajo matrimonio con doña Lucy Donoso en 1934, y sus cuatro hijos eran de corta edad: Silvia, la hija mayor, sólo tenía siete años; la siguen por orden de edad, Eliana de cinco años, Aquiles de año y medio y Virgilio, una criatura que no hace mucho había cumplido un mes.

Aquiles Ramírez Bárcena contaba con veinticinco años de servicio en la Marina Mercante Nacional.

##### **2.- Piloto 1º Octavio Ernest Muñoz**

Nació el 1 de agosto de 1909, en Concepción. Estaba casado con Carmen Dacaves. Estudió en la Escuela Náutica de Pilotines e ingresó a la C.S.A.V. el 1 de marzo de 1932 como aspirante a oficial. Hijo de Atilio Ernst y de Modesta Muñoz.

##### **3.- Piloto 2º Norman Phillip Pugh Cook**

Segundo hijo del matrimonio de Ernest Pugh Prince y Mabel Cook. Dos de sus hermanos murieron de niños, siendo el mayor de los hermanos en el momento de su desaparición. Nacido el 23 de marzo de 1913, en Valparaíso, ingresó a la Escuela Naval como cadete ejecutivo el año 1927, recibiendo licencia médica el año 1928, donde fue a Inglaterra a operarse, regresando a Chile a bordo de un destructor "nuevo", para continuar sus estudios en la Escuela Naval, graduándose como aspirante en enero de 1932, y como guardiamarina de 2ª el 16 de enero de 1933. El 1 de octubre de 1934 se le aceptó la renuncia que hacía de su empleo, habiéndose desempeñado por lo tanto algo menos de dos años en la Armada. Trabajó inicialmente con su padre en negocios de frutos del país, independizándose al poco tiempo. Casó con Raquel Uribe Riveros, con la cual tuvo una hija, Edith Mabel que tenía cuatro años. Ingresó a la C.S.A.V. el 3 de febrero de 1932, dos días antes del

zarpe, habiéndose recién embarcado en el *Toltén* antes de ir a radicarse a Canadá. Vivían en Guacarhué, Villa Estación Rosario.

#### **4.- Piloto 3º Manuel Astulfo Riveros Zavala**

Nacido el 9 de abril, en Valparaíso, soltero. Egresado de la Escuela de Pilotines, de quien hiciera referencia el capellán Barrientos en su alocución. Ingresó a la C.S.A.V. el 4 de febrero de 1942 como 4º piloto. Tenía tres años de navegación. Vivía en Viconia 2812, Valparaíso.

#### **5.- Contador Ramón García-Huidobro Saavedra**

Nació el 26 de septiembre de 1915, en Valparaíso. Efectuó sus estudios en el Instituto Comercial. Ingresó a la C.S.A.V. el 1 de octubre de 1934. Hijo de Victoria Saavedra, con domicilio en Artigas 91. Casado hacía un año cuatro meses con Olga Henn Carrasco. Solicitó permiso para no hacer el viaje, para atender a su esposa enferma, pero no pudo conseguirlo por no encontrar a un reemplazante. Un extraño presentimiento se deja de manifiesto por el hecho de haber enviado desde Panamá a su esposa toda su documentación personal, póliza de seguro, retratos, etc.

#### **6.- Ingeniero 1º Peter Benjamín Wright Stuart**

Nació el 10 de mayo de 1885, en Escocia. Casado con Lucy Milme, habitaban en Almirante Montt 618. Ingresó al servicio el 7 de mayo de 1913.

#### **7.- Ingeniero 2º Manuel Jesús Santibañez Mesa**

Nació el 21 de mayo de 1901, en Melipilla. Casado. Ingresó a la C.S.A.V. el 4 de febrero de 1911. Domiciliado en Artillería 177.

#### **8.- Ingeniero 3º Jesús Nazareno Osses Lara**

Nació el 27 de agosto de 1896, en Valparaíso. Casado con Elba Aguilar, tenía dos hijos. Ingresó a la C.S.A.V., el 15 de septiembre de 1936. Tenía su domicilio en Vista Hermosa 395, Playa Ancha.

#### **9.- Ingeniero 4º Federico Eduardo Dethleffsen Gómez**

Nació el 21 de febrero de 1917, en Osorno. Soltero. Efectuó sus estudios en la Escuela de Artes y Oficios, en Santiago. Ingresó a la C.S.A.V. el 8 de enero de 1940

como aspirante a ingeniero, permaneciendo hasta el 15 de diciembre del mismo año. Se reincorporó embarcándose en los barcos daneses el 25 de julio de 1941. Vivía en Quinta Errázuriz, Quilpué

#### **10. Telegrafista Reinaldo Emilio Poppenberg Quintero**

Nació el 21 de diciembre de 1910, en Valparaíso. Soltero. Hizo sus estudios por correspondencia en el Institute of Engeneering The Joseph G. Branch, en Chicago, EE.UU. Ingresó a la C.S.A.V. el 23 de agosto de 1941. Llevaba siete años embarcado. Su domicilio estaba en el cerro Esperanza, calle Estribe 162. Su cuerpo sin vida fue recogido por la misma patrullera que rescató a Faust, y sepultado en EE.UU.

#### **11. Mayordomo Oreste Castro Rodríguez**

Antiguo vecino de Playa Ancha, Valparaíso, casado. Vinculado a familias de Putaendo y San Felipe. Declaró a su esposa que estaba realizando el último viaje marítimo para trabajar en otras actividades después de su regreso.

#### **12. Contramaestre Juan Bautista Mancilla Mancilla**

#### **13. Marinero Pedro Castro Contreras**

#### **14. Marinero Tomás Moore Hodges**

#### **15. Marinero Mariano Soto Sánchez**

#### **16. Marinero Antonio Segundo Villegas Núñez**

#### **17. Marinero Ramón Rodríguez Morales**

#### **18. Marinero Guillermo Ortega Flores**

#### **19. Donkero Zoilo Oyarzo Cárdenas**

**20. Fogonero Julio Fausstt Rivera**

Único sobreviviente. Sus declaraciones se prestaron para una serie de contradicciones ante la opinión pública. Según datos no oficiales, vivió en los Estados Unidos varios años después del incidente, regresando a Chile para reembarcarse en buques de la C.S.A.V.

**21. Fogonero Luis Humberto Gárate Gárate****22. Fogonero Carlos Alberto Olivier Santibáñez****23. Carbonero Oscar Vega Banda****24. Carbonero Oscar Amigo Figueroa**

Su esposa Beatriz concurrió al diario *La Unión* acompañada de sus dos hijitos, de 5 y 1 año. Su esposo presentía que un hecho grave ocurriría en el viaje.

**25. Carbonero Leopoldo Cubillos Duque****26. Cocinero José Covarrubias Terra****27. Ayudante cocinero José Berríos Velásquez****28. Muchacho Mario Gilberto Calderón Calderón****29. Muchacho Luis Laroz Pastoll**

Antecedentes no comprobados señalan que tiene una placa recordatoria en el Cementerio de Playa Ancha, Valparaíso.

**BIBLIOGRAFÍA**

Allard P., Jorge, *Cien Años de la Compañía Sud-Americana de Vapores, 1872-1972*, Ediciones Universitarias, Santiago de Chile.

Antokoletz, Daniel (1951) *Derecho Internacional Público*, T III, 5ª Ed., Librería y Editorial La Facultad, Buenos Aires.

Barros van Buren, Mario (1970) *Historia diplomática de Chile 1541-1938*, Ed. Ariel, Barcelona.

Barros van Buren, Mario (1998) *La Diplomacia Chilena en la Segunda Guerra Mundial*, Empresa Editorial Arquen Ltda., Santiago de Chile.

Blair, Clay (1996) *Hitler's U Boats War - The Hunters*, 1ª Ed, Random House, Nueva York.

Blair, Clay, Collection, AN 8295, "American Heritage Center", University of Wyoming, Laramie.

Bravo Valdivieso, Germán (1997) *El Patio Trasero - Las inamistosas relaciones entre los Estados Unidos y Chile*, 1ª Edición, Editorial Andújar, Santiago de Chile.

Compañía Sudamericana de Vapores (1942), *133ª Memoria Anual*, 30 de junio de 1942.

Diario *El Mercurio*, de Santiago, martes 17 y miércoles 18 de marzo de 1942. Biblioteca del Congreso.

Diario *La Unión*, marzo de 1942 a junio de 1943, Archivo de la Armada.

Diarios *El Mercurio de Valparaíso*, *El Diario Ilustrado*, *La Opinión*, *La Nación*, del 17 al 2 de marzo de 1942.

Diario *The New York Times*, martes 17 de marzo de 1942, pp. 1-3, Biblioteca del Congreso de los EE.UU.

D.L. y M.M., Fiscalía, Causa N° 24/42, *Investigación Sumaria para averiguar las causas del hundimiento del vapor Toltén*, 216 fojas, fotocopia con autenticidad del 12 de diciembre de 1994, obtenida por el vicealmirante Jorge Sepúlveda Ortiz.

D.L. y M.M., Secreto N° 20/70 - C.J.A del 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 C.J.A., T. 1.036, pp. 159-177.



Doenitz, Karl (1959) *Ten years and twenty days*, traducción al inglés de R. H. Stevens, Weidenfeld and Nicolson.

Revista de Marina (1942) *El hundimiento del Vapor Toltén*, En: Revista de Marina, Vol. 56, Nº 57, marzo-abril de 1942, p. 256.

Jane's Fighting Ships (1942) USS *Larch* y USCG *Antietam*.

Memoria del Ministerio de RREE (1942), pp. 83-85, Santiago de Chile.

Sapunar Perić, Pedro (1993) *Buques de la CSAV en la Segunda Guerra Mundial*, En: Revista de Marina Nº 4/93, p. 398, Valparaíso.

Vial C., Gonzalo, Arancibia C., Patricia y Góngora, Álvaro (1997) *La Sudamericana de Vapores en la Historia de Chile*, 1ª Ed., Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile.

#### INTERNET:

<http://www.randomhouse.com/uboaat/biblio.html> (hay nueva dirección)

<http://www.SeaDwellersNJ.com> y [www.Diversion2.com](http://www.Diversion2.com), para datos de los restos del *Toltén* y sus actuales condiciones.

<http://www.uboaat.net>, páginas con informaciones sobre las actividades de los submarinos alemanes.