

Andrés Castillo

La Leyenda del Dresden



La Leyenda del Dresden

Andrés Castillo



Ediciones y Producciones
ORLANDO



La leyenda del Dresden

Relato

© Derechos reservados Andrés Castillo

Directora-editora:

Ingrid Odgers Toloza

Diseño General de Impresión:

Pamela Ibáñez Acevedo

Diseño de Portada:

Pamela Ibáñez Acevedo

Ediciones Orlando

Avenida 21 de Mayo 2659-CS 12

Teléfono: 961559699

Concepción

Impreso en Chile / Printed in Chile

Octubre 2017

Auspiciado por

Fundación Artística y Cultural Bután.

Contacto: butan@fundacionbutan.org

www.fundacionbutan.org

DEDICATORIA

*A mi esposa Andrea y a mis hijos Andrés y
Daniela. Leales capitanes de mis barcas.
Prontos al timón, atentos al viento.*

PRIMERA PARTE

La batalla de Coronel y el desastre en las Malvinas

La historia comienza en Alemania, porque Otto había nacido en 1894, en Riesenburg, una ciudad de la Prusia Oriental, hoy Polonia, y ya al tener uso de razón tomó conciencia que los ingresos de su padre como mecánico no alcanzaban para sustentar a la creciente familia y como consecuencia, su madre se estaba enfermando producto de la insostenible situación.

Su amigo Christian, cuya situación no era distinta a la de Otto, lo tentó a viajar a Bremerhaven, puerto situado al noroeste de Alemania, en donde trabajaron como estibadores y lavadores de platos en las atochadas cocinas de los barcos que llegaban a puerto. Cierta día Christian se marchó a la ciudad de Rossel, dejándolo solo, ya que se especializaría en mecánica. En

aquellos años de soledad en el puerto, Otto se fue percatando de su debilidad por los veleros y el mar, el instinto le hacía saltar de los muelles a la playa y corría hacia las cálidas arenas, quedando estupefacto al observar el paso de hermosas fragatas que surfeaban el mar.

—Algún día viajaré en esos barcos y recorreré el mundo—pensaba, mirando el horizonte con una sonrisa ilusionada, intentando tapar con sus vivaces ojos la aventura que presentía en las lejanas costas que fueran el imperio de Wotan y sus hábiles navegantes, los vikingos.

Otto creció y vivió su adolescencia estibando sacos y cajas en los muelles y lavando platos en los buques hasta que un día Christian regresó, para arrastrarlo a la aventura de viajar a Kiel,

y enrolarse en la Kaiserliche Marine (Marina Imperial Alemana)

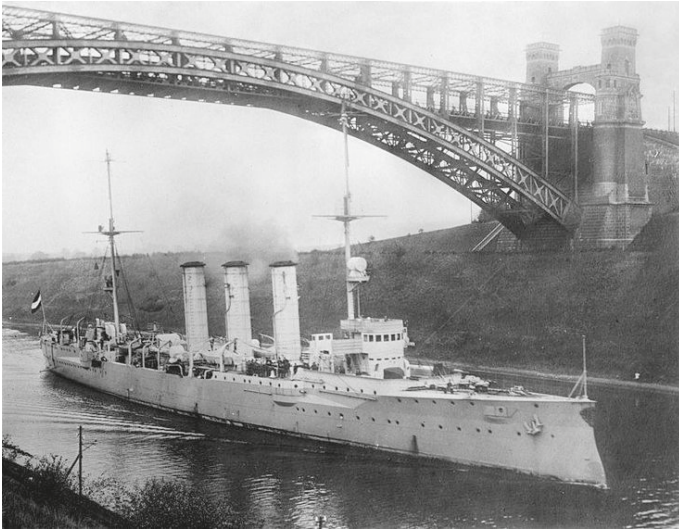
¡Vamos! Tengo todo previsto y no lo pienses más. La aventura nos llama, nos ha escogido a nosotros, no es algo que nosotros escojamos, así que sólo debemos seguirla—le dijo.

Otto le sonrió y humedeciéndose los labios con la lengua, y mojándose los dedos con saliva se arregló su desordenado cabello y con la destreza que les permitían sus joviales veinte años, habían subido la escalerilla del crucero de guerra alemán Dresden. Ya era 1913, pero aún no estallaba la primera guerra mundial y sin temerle al destino se habían embarcado en aquel navío y rumbo al puerto mexicano de Veracruz, ya que Alemania había enviado al crucero desde

Kiel a aquella ciudad del golfo de México, para cautelar los intereses y la seguridad de la colonia alemana residente, ya que México estaba en plena guerra civil y su situación política era un literal caos y los gobernantes eran derrocados continuamente. Así es que Alemania, Inglaterra y los Estados Unidos habían enviado buques de guerra a los puertos de Veracruz y Tampico para la protección de sus connacionales.

En la imagen siguiente, el Dresden en 1914 saliendo desde Kiel por el canal Kaiser Guillermo, en un viaje inverosímil cuyo destino final sería el sur de Chile, y desde el cual muchos jóvenes nunca regresaron.

La escuadra norteamericana estaba al mando del almirante Fletcher y la británica del



contralmirante Cradock, que después sería el contrincante de su amigo el vicealmirante alemán Von Spee en la batalla de Coronel.

Alemania había enviado al crucero Bremen el cual fortuitamente tuvo que quedar a cargo de la situación, pues la escuadra estadounidense recibió órdenes de su gobierno de no intervenir y los buques ingleses no podían operar debido a su gran calado y la poca profundidad de la bahía.

El comandante Seebohm del Bremen convino con Cradock y con el cónsul británico, la habilitación del vapor inglés Logician y del Kronprinzessin Cecilie de la compañía Hapag para albergar a los alemanes evacuados.

El 10 de Diciembre de 1913 comenzaron sangrientas luchas en la ciudad por lo que un grupo de marinos del Bremen y el cónsul alemán se encargaron de poner a resguardo el dinero de los bancos, mientras refugiados de todas las nacionalidades colmaban la capacidad del Kronprinzessin Cecilie. El 21 de Enero de 1914 arriba el Dresden a Veracruz para relevar al Bremen, que tres días más tarde regresó a Alemania.

El 11 de Julio, el almirantazgo alemán ordenó

al comandante Kölher del Dresden, dirigirse a Tampico, otro puerto del golfo, para transportar al derrocado presidente Huerta con su familia al exilio en Jamaica, desde donde continuarían hacia Haití para hacer un cambio de mando. Cuando llegaron a Tampico la situación era espeluznante, los cadáveres descompuestos jalonaban las calles mientras el desorden, el desabastecimiento y el mercado negro imperaban, la situación era irreal, dramática e insostenible.

A medida que los revolucionarios mexicanos avanzan, el comandante Kölher convierte al Dresden en refugio de alemanes y extranjeros. Dado el estado de caos y la peligrosa situación de saqueos, los colonos alemanes entregan al comandante sus joyas, dinero, oro y objetos

de valor, iniciativa a la que se unen también adinerados y aristocráticos personajes mexicanos. “Todo debe ser puesto a resguardo en un banco, a la vuelta del Dresden a Alemania”—les ordenó el joven subteniente Wilhelm Canaris, en ese entonces de veintisiete años de edad.

Pero, en un palacio mexicano, el último día antes del zarpe hacia Jamaica, una misteriosa caja es embalada con sumo cuidado, y enviada al Dresden separada de las demás, y luego es embarcada y guardada secretamente en un lugar muy oculto y más abajo de las bodegas de la sentina. En la sala de máquinas Otto y Christian, quienes apaleaban carbón, estaban ese día ayudando al maquinista Vogel cuando vieron pasar la caja en una operación claramente

de sigilo y estricto encubrimiento. El resto de la tripulación rumoreaba que era un invaluable tesoro maya de la aristocracia mexicana.

Luego se embarcó oficialmente al derrocado presidente Huerta, con su familia y una comitiva de ex ministros, políticos y amigos. Una vez que los exiliados fueron desembarcados en Jamaica, partieron a toda máquina hacia Alemania, solo faltaba hacer el cambio de mando en Haití.

Días después cayó Tampico y Pancho Villa entró victorioso a la ciudad devastada, asquerosa y macabra cubierta por la carne de esos cadáveres descompuestos. En Puerto Príncipe de Haití efectuaron el cambio de comandante, asumiendo el capitán de navío Lüdecke.

Ese mismo día les llegó la noticia que la misión en México había sido cumplida y debían volver a Alemania. Qué gran alboroto y felicidad les produjo la noticia ya que habían pasado siete largos meses desde que partieron de Alemania. La celebración se inició de inmediato, la banda de la nave sacó sus instrumentos a cubierta y tocó bellas canciones.

Lüdecke, encargado de llevarlos de vuelta a Kiel interpretó maravillosas piezas de Mozart en su violín como Concerto N°21 Andante acompañado por el doctor del navío en su piano que luego ejecutó la sonata Claro de Luna de Beethoven. Avanzada la noche, cansados y afónicos de tanto cantar, se retiraron a dormir y Lüdecke les ordenó apurar el regreso al máximo. ¡Nunca una orden había sido recibida en la sala

de máquinas con tanto entusiasmo y cumplida con tal celeridad! Cargaron víveres y carbón en grandes cantidades, elemento indispensable para impulsar el crucero – ¡A casa a todo andar!— dijeron. Dos días después recibieron la noticia del asesinato de Francisco Fernando de Austria y su esposa. Seis días después había sido declarada la primera guerra mundial.

El navío había tomado rumbo hacia Alemania, pero la guerra los había sorprendido en altamar. – ¿Regresar a casa?— ¡Ni pensarlo! ¡Latitud Sur!...— Les gritó perentoriamente Canaris. Era la nueva orden, para unirse a la flota de Von Spee que navegaba hacia el Pacífico Sur para cerrarle el paso a Cradock que según la información con la que disponía se dirigía con su escuadra británica hacia el Puerto de Coronel



Bahía de Coronel (1917)

para abastecerse del codiciado carbón.

— ¡Prepárense para la guerra muchachos!—les volvió a gritar Canaris y ordenándoles lanzar por la borda todo lo inútil para el combate incluyendo el piano. Estaban preparados para la aventura de la guerra pero jamás quisieron vivirla de verdad, y ahora que no podían huir a parte alguna, se resistían a creer que fuera cierto.

Tomaron rumbo latitud sur y la orden era hundir cualquier barco enemigo de guerra o mercante, privando a los contrarios de abastecimiento, ¡Ojalá lleven el codiciado carbón! –pensaron, sobre todo que sabían que no podrían abastecerse en puerto alguno para no delatar la posición.

Continuaron navegando por el Atlántico rumbo al sur, hacia Cabo de Hornos en compañía de dos naves nodrizas, con orden de interferir el tráfico enemigo, capturando o hundiendo a sus primeras víctimas. Tuvieron algunos encuentros, a unos los hundieron, a otros no, eso dependía de la carga y el destino. A fines de Agosto de 1914 recibieron una orden en clave; “reunirse con flota en Isla de Pascua”. La primera semana de Septiembre, una espantosa tormenta duró

dos días. Agotados, fondearon en una bahía del Beagle. El frío era insoportable. Un barco de apoyo les trajo ropa de abrigo desde Punta Arenas, de lo contrario, con las calderas apagadas, nadie lo habría soportado.

Permanecieron en territorio chileno, en bahía Orange, los primeros días Septiembre de 1914 cuando Lüdecke fue advertido, de la presencia de cruceros británicos en la boca del estrecho de Magallanes y decidió abandonar el escondite, dirigiéndose a bahía San Quintín en el golfo de Penas.

A fines de ese mes recibieron órdenes codificadas de Berlín, había llegado el momento de integrarse a la escuadra de Von Spee que venía navegando desde el sudeste asiático

hacia la isla de Pascua.

Navegaron subiendo por el Pacífico Sur rumbo a Isla de Pascua en donde comenzaron a recuperar la temperatura ambiente y corporal, abasteciéndose con los barcos de apoyo y enemigos que hundían. Ya en octubre, a las cuatro de la mañana divisaron otros barcos. Al aclarar vieron que eran parte de la flota alemana. Saludaron a Von Spee, comandante del buque insignia Scharnhorst. Lo acompañaban su gemelo acorazado el Gneisenau comandado por su hijo Otto, y el crucero ligero Nürnberg, comandado por su otro hijo Heinrich Von Spee. Sin embargo no sabían que las potentes transmisiones de la telegrafía sin hilos que el Dresden venía emitiendo desde el pacífico sur para contactar al crucero alemán Leipzig,

que en ese momento acababa de abandonar las islas Galápagos con rumbo al sur, fueron interceptadas por el crucero británico Glasgow, de la escuadra de Cradock, que venía buscando al Leipzig desde el estrecho de Magallanes, y que había recibido la orden de Von Spee de incrementar sus emisiones de radio mientras las demás naves alemanas debían permanecer en silencio para que Cradock no tuviera la certeza si iba tras la caza de un solo barco o si se encontraría con una escuadra completa. Por otra parte, el Leipzig captó la señales del Glasgow que ya había subido por el Pacífico y se encontraba haciendo faena de carbón en Coronel, lo que informó a Von Spee.

Estas interceptaciones de las comunicaciones serían las responsables del combate naval

de Coronel, pues Cradock lanzó su escuadra para dar caza al Leipzig antes que alcanzara a unirse al grueso de su flota, y Von Spee dirigió sus buques para alcanzar al Glasgow cuando abandonara el puerto de Coronel, pues el derecho internacional le concedía a cualquier flota solamente veinticuatro horas de estadía.

La flota alemana navegó en dirección sur a la búsqueda del Glasgow. Esto tenía lugar al mismo tiempo que los ingleses se disponían a salir del puerto de Coronel para dirigirse al norte a la caza del Leipzig. En consecuencia, cada escuadra pensaba que iba al acecho de un solo buque, convencida que estaría aislado de su flota. Nunca imaginaron que aquella persecución de galgos tras conejo, los enfrentaría al grueso de las flotas. Esta fue la extraña situación histórica

que traería como consecuencia la trágica batalla de Coronel.

El telegrafista del Dresden llamado Schmidt interceptó otro mensaje en que Cradock al percatarse de la grave situación, pidió refuerzos a Inglaterra, ya que su escuadra formada por los cruceros acorazados Good Hope; Monmouth; el crucero ligero Glasgow, y el crucero auxiliar (mercante armado) Otranto no estaba a la par con la escuadra alemana y sabía además que el nivel de adiestramiento de los hombres de Von Spee era enormemente superior al de sus propios hombres que eran en su mayoría novatos. Pidió que le enviaran al crucero acorazado Defense como refuerzo pues se encontraba en reparaciones en el puerto de Montevideo, pero Frederick Sturdee, Jefe del Estado Mayor Naval en Londres, impaciente,

le señaló desatinadamente que las fuerzas estaban equilibradas y que había que impedir que los alemanes llegaran al Atlántico donde podrían paralizar todo el vital tráfico mercante británico. Las insistencias de Cradock hicieron que el 22 de octubre llegara a las islas Malvinas el acorazado Canopus, una nave pre-dreadnought armada con cañones de 305 milímetros que le daba total superioridad táctica a Cradock, pero la fortuna, esa voluble señora, no estaba con el almirante británico y el acorazado sufrió una avería en su aparato motor que requería días de reparaciones, así que Cradock, con escalofriante valor, pero consciente de su destino, no dudó en zarpar de Coronel e ir directo a cumplir con su deber aun sabiendo que ello significaba la muerte.

Mientras tanto en Londres, el recién ascendido

y más sensato Fisher, que acababa de ser nombrado Primer Lord del mar, había enviado un mensaje de última hora a Cradock ordenándole que no entrara en contacto con las naves alemanas hasta no tener con él al Defense, que ya estaba en condiciones y le había ordenado zarpar de Montevideo para reforzarlo, pero ya era demasiado tarde puesto que aquel primer día de Noviembre de 1914 ya había llegado y Cradock sabía que no tenía tiempo y el sol se pondría pronto. Había un ventarrón desatado y las enormes olas iban en aumento, dificultando cualquier maniobra. Cuando ambas escuadras se avistaron, Von Spee con sus negras columnas de humo maniobró hacia la costa para evitar que los ingleses intentaran refugiarse en aguas territoriales chilenas durante el combate, dejándolos al occidente, situación impensada

por Cradock pues ya había decidido combatir, la maniobra finalmente le daría una innegable ventaja a Von Spee, pues la tarde caía y el crepúsculo haría casi invisibles los buques alemanes contra la costa de Coronel y ayudados también por la bruma de la camanchaca que ya caía al atardecer, en cambio la hora del ocaso destacaría las naves inglesas contra el sol poniente. La situación táctica de Cradock era la peor imaginable. Tenía con él al Otranto, de menor velocidad que sus cruceros y que en combate sólo molestaría a los cruceros, y además tenía el sol a sus espaldas, con lo que sus naves se destacaban nítidamente en el rojizo atardecer. Por si fuera poco, una marejada impulsada por un fuerte viento que advertía una tormenta llegaba de tierra y chocaba contra el lado activo de las naves de Cradock inutilizando

así sus cañones de la batería inferior que estaban montados en el casco.

La buena maniobra que tuvo Von Spee, fue amplificada por estas dos circunstancias que lo ayudaron fehacientemente, el fuerte oleaje que impidió utilizar las baterías bajas de los buques ingleses y que la artillería de éstos era servida por personal reservista novato e inexperto, mientras que los cruceros acorazados alemanes detentaban, desde hacía dos años, el premio de tiro de combate de la flota alemana.

Von Spee, atacó con su acorazado Scharnhorst al Good Hope comandado por Cradock.

Mientras tanto en Coronel, nadie imaginó que aquellos estampidos que parecían provenir del cielo eran tronar de cañones. Algunos quedaron



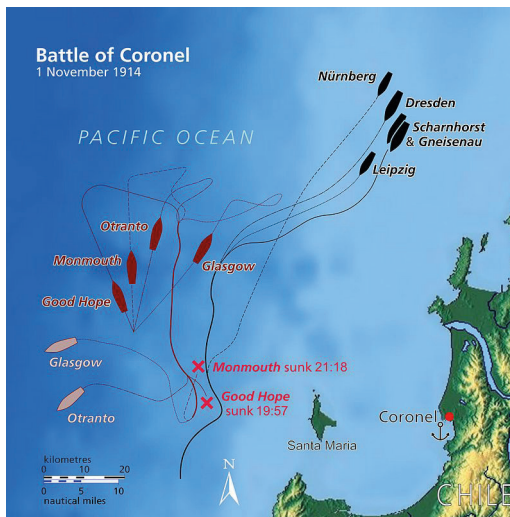
Cristopher Cradock (1862-1914)

atónitos en el pie de la playa, otros en los cerros asomaban desconcertados su tosco rostro curioso por las ventanas. Al poniente de la isla Santa María, el cielo de tormenta negro como un manto para morar, se iluminaba, pero

los fogonazos de los cañones alemanes no daban en el blanco porque la tormenta desatada dificultaba la puntería. La segunda andanada de Von Spee tampoco acierta, pero una tercera sí. Los cañones más poderosos del Good Hope fueron inutilizados. La tormenta arreciaba y la moral inglesa decaía. Las condiciones eran favorables para los alemanes, debido a que el horizonte del atardecer dejaba a la escuadra británica expuesta nítidamente, mientras que los cruceros alemanes astutamente se desplazaban entre el noreste de la costa y la flota británica perfilándose menos.

El fuerte oleaje continuaba inutilizando parte de la artillería de los cruceros Good Hope y Monmouth, que estaban montadas en la cintura de los navíos entre el puente y la línea de flotación, fatal

decisión. El Dresden aprovechando la confusión entra al combate disparando sin tregua. Los ingleses responden en forma irregular con su poder de fuego enormemente reducido.

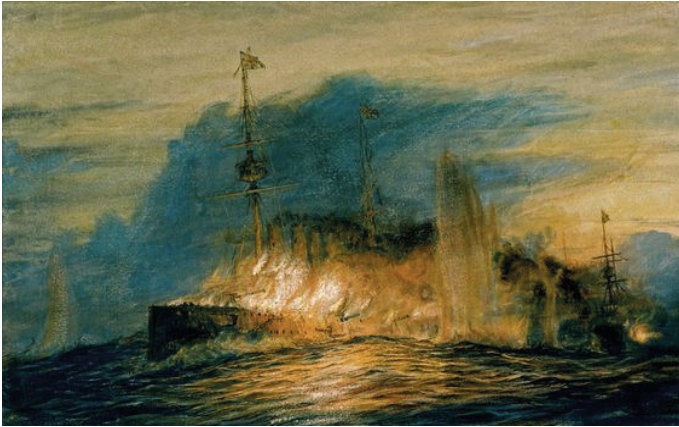


El buque inglés Monmouth, se enfrenta entretanto con el Gneisenau. A poco de empezar el combate el barco alemán acierta una andanada en la torre de proa del inglés destruyéndola y produciendo un gran incendio que permitió a los alemanes

seguir haciendo blanco en la oscuridad de ese crepúsculo tormentoso. La batalla continuó. Los duros ingleses con sus barcos terriblemente dañados, como siempre no se resignan, quieren producir el mayor daño antes de hundirse.

Minutos antes de las ocho de la tarde el Good Hope recibe el tiro de gracia que lo parte en dos y se hunde, igual como el Bismarck hundiría al Hood veintisiete años después. El Nürnberg que venía rezagado por andar persiguiendo a un mercante entra a la batalla encontrándose con el Monmouth fuera de combate, igual lanza una andanada que lo hace escorar y darse vuelta de campana para finalmente hundirse cerca de las veintiuna horas. Los otros dos buques ingleses, el Glasgow y el antiguo Otranto, al no tener ninguna posibilidad en este combate

escapan con daños menores.



Óleo de la batalla de Coronel 1914

¡Gran afrenta para la armada inglesa que hasta ese entonces desde la victoria de Nelson en la batalla de Trafalgar, había mantenido el dominio de los mares por más de cien años! El hundimiento de dos de sus acorazados más importantes con mil setecientos marinos y su almirante Cradock era algo que no podía ser aceptado. Era una cuestión de honor. Era algo

imperdonable.

No hubo sobrevivientes, la tormenta y la oscuridad no dieron posibilidad de salvamento. Todos los marinos ingleses, escoceses, irlandeses, y toda su tripulación provenientes de sus colonias británicas, algunos de origen chino, hindú, y africanos murieron con sus barcos.

¡Este es el costo que el mundo debe pagar por su libertad!—señaló Winston Churchill. Primer Lord del Almirantazgo y al mando de la marina británica hasta ese entonces.

Era medianoche y el combate había cesado, y junto a Christian, Otto se encontraba en la sala de máquinas. Milagrosamente el Dresden había escapado sin daños pero muchos de los

fogoneros que habían estado en cubierta habían visto la traumática carnicería y como se hundía el Monmouth, Otto podía leerlo en sus caras, susurraban como en un funeral, fácilmente les podría haber sucedido a ellos. Lejos de allí, en Londres la noticia cayó como una bomba, “Desastre en el Pacífico”—decían los titulares.

Tras cien años de dominio absoluto en los océanos de todo el mundo la Real Navy había perdido una batalla, se habían hundido dos barcos con toda su tripulación. ¡Era algo inconcebible! Los británicos estaban desesperados en vengarse y por recuperar el control de los mares. Churchill, decidió enviar a sus mejores acorazados a realizar el trabajo. El almirante inglés Sturdee, quien había negado los refuerzos a Cradock, dijo que necesitaba

una semana para los preparativos pero Churchill le dio cuarenta y ocho horas. Los ingleses iban a saborear su venganza.

Encargaron a los cruceros de batalla más potentes la tarea de mandar al fondo del mar al escuadrón de Von Spee, pero los cruceros ingleses seguían preparándose en el dique seco con cientos de trabajadores que se pusieron manos a la obra para conseguir que los barcos estuvieran listos para la acción. Se inundaron los diques mientras aún se seguía trabajando en las bombas.

Por fin, la mañana del 10 de Noviembre de 1914 los primeros trenes cargados con municiones llegaron al muelle, después llegó la tripulación de dos mil hombres. Un solo impacto con uno de

esos inmensos proyectiles era el fin de cualquier crucero enemigo. Los cañones de largo alcance tenían un calibre de treinta centímetros, Churchill estaba convencido que con esos barcos iba a limpiar la mancha de la humillación sufrida en Coronel. Los barcos tenían los nombres de Inflexible y el Invencible. El 11 de Noviembre de 1914 la unidad de combate abandonó las costas de Inglaterra, su destino eran las Islas Malvinas en las costas de Sudamérica. Esa remota base naval al sur del Atlántico tenía un valor estratégico incalculable porque cualquier barco que navegara hacia el Pacífico desde el Atlántico o viceversa tenía que pasar por las Malvinas.

La escuadra alemana victoriosa se dirigió a Valparaíso y a los dos días ya estaban en reparaciones de los efectos de la batalla, la

colonia alemana y otros simpatizantes los recibieron con una alfombra de flores que se extendía por el muelle del puerto. ¡Servirán para mi funeral! –Dijo Von Spee al descender del Scharnhorst—



Flota alemana en Valparaíso (1914). Post Batalla de Coronel

Fueron festejados por la colonia y los heridos atendidos en el Hospital Alemán.

El consulado alemán en Valparaíso envió a Von

Spee la orden de abandonar el océano Pacífico y enfilarse al sur, al encuentro con el resto de la flota inglesa, que según informes se estaba reuniendo en las Malvinas, además de interferir el tráfico mercante del Atlántico en su posterior regreso a casa.

En las informaciones también se mencionaba la probable salida de los cruceros de batalla británicos Invencible, Inflexible e Indomitable desde el Mediterráneo, pero Von Spee no creyó que los ingleses fueran a destinar a sus más modernas naves para perseguirlo. Este error, más un cable del día 15 de Noviembre de los agentes alemanes en Punta Arenas, donde le informaban que no habían buques de guerra británicos en Puerto Stanley, serían dos hechos que determinarían la desgracia de la flota alemana en las Malvinas.

Reunida la escuadra de Von Spee en bahía San Quintín, se reabastecieron de carbón por medio de buques mercantes y luego prosiguieron su viaje al Atlántico, vía Cabo de Hornos.

Así las cosas, los británicos, profundamente heridos por la derrota que se le había infringido en Coronel, despacharon al vicealmirante Sturdee a la costa oriental del continente americano, con los poderosos cruceros de batalla Invencible e Inflexible para dar caza a la escuadra de Von Spee.

Al contralmirante inglés Archibald Stoddart se le ordenó esperar, en las afueras de Montevideo, con sus cruceros Carnarvon, Cornwall y Defense, la llegada de los sobrevivientes de

Coronel: Canopus, Glasgow y Otranto, además del Kent que navegaba desde la costa de África occidental.



Bahía San Quintín – Archipiélago de Aysén - Chile

El 26 de Noviembre de 1914, el vicealmirante Sturdee y el contralmirante Stoddart unieron sus fuerzas frente a las costas del Brasil.

El comandante del Glasgow, John Luce, convenció a Sturdee que lo primero que haría

Von Spee, al entrar al océano Atlántico, sería atacar Puerto Stanley, en las islas Malvinas, por lo que dirigieron hacia allá a sus fuerzas, y no se equivocaron.

Es cierto que con las informaciones con que contaba Von Spee no podía tener certeza de la presencia de una flota británica poderosa en las Malvinas; pero era demasiado tentador pasar a cargar carbón en las Malvinas y regresar a Alemania utilizando carbón enemigo y destruyendo en su paso el tráfico aliado en el océano Atlántico, si es que se encontrase con ellas. El entusiasmo era generalizado, pero Von Spee no se hacía ilusiones. Sabía que los británicos, dueños y señores del mar, no iban a consentir que la pequeña escuadra alemana se saliera con la suya. Y menos un hombre tenaz

como Fisher, el creador del Dreadnought y de los cruceros de batalla. Tras reunirse con el resto de sus naves, Von Spee decidió, derrotado por su ego, y en contra de la opinión de sus capitanes, pasar por las Malvinas y bombardear las instalaciones militares británicas situadas allí. Era arriesgado, pero era también un jugoso bocado que su inquieta y valerosa alma guerrera se resistía a dejar pasar ante sus ojos. El 6 de Diciembre la escuadra llegó al Atlántico. Tendría que atacarlas, y así se lo hizo ver a sus comandantes.

Tenía Von Spee intenciones de destruir los depósitos de carbón de la isla y su telegrafía sin hilos, lo que le permitiría seguir su viaje sin interferencias enemigas al haber destruido su principal base de apoyo y a la vez mantener el

control del lugar con voluntarios y reservistas llevados de Valdivia y de Río Grande do Sul en Brasil, lo que sería muy útil en el caso de una eventual negociación de la paz. Incluso habría designado a un antiguo oficial prusiano, que administraba una estancia en Puerto Natales, como gobernador.

La realidad con que iba a encontrarse era muy distinta de las cuentas alegres que había sacado y la desigualdad de fuerzas era mucho mayor que en el caso de Coronel, pero ahora, la superioridad estaba manifiestamente de parte de los ingleses. Sin embargo sólo un hombre pudo cambiar lo que parecía inevitable cuando el día 06 de Diciembre de 1914 el puerto de Punta de Arenas estaba desierto y el consulado alemán llevaba cerrado todo el día,

el cónsul alemán Stubenrauch había mandado a su familia a una excursión campestre, incluso había dado el día libre al cocinero italiano y también a la criada croata. A primera hora de la tarde el barómetro había descendido lo que indicaba que se aproximaba una tormenta. El cónsul alemán estaba esperando una visita secreta y éste era Albert Pagels, un piloto alemán que vivía en Punta Arenas. Pagels conocía las aguas chilenas como la palma de su mano y el cónsul le había mandado a llamar para encargarle evitar que el escuadrón alemán navegara hacia el desastre. Stubenrauch había recibido información de sus espías que los cruceros británicos más potentes del momento se dirigían hacia el escuadrón alemán y aquella tarde le encomendó a Pagels la misión de salvarlos. De este modo aquella noche Pagels

preparó su pequeño bote que decía Chuc-Chuc en su popa, tenía que zarpar a interceptarlos en alta mar para dar el aviso. La predicción del tiempo era mala y navegaba en una noche de tormenta, navegó durante cuarenta y ocho horas. De camino en alta mar se encontró con el Dresden a una distancia de setecientos metros, se acercó lo más que pudo y los llamó gritando y moviendo los brazos para advertirles. Pero los hombres que estaban en la cubierta no sabían qué hacer, vieron a un pequeño barco de pesca navegando sin saber de qué se trataba. No se imaginaron que ese hombre en su pequeño bote Chuc-Chuc intentaba advertirles que los barcos ingleses estaban de camino y que estaban cerca de las Malvinas, y que se dirigían hacia un grave peligro.

A bordo del Dresden no sospechaban que los acorazados más poderosos y veloces del mundo se dirigían hacia ellos. Pero aun así, el subteniente Canaris estaba intranquilo, para cruzar el Atlántico necesitarían carbón suficiente y no tenía certeza en dónde lo podrían cargar. Von Spee había ordenado que cargaran carbón en las islas Malvinas para después bombardearla, pues creían que estaría desprotegida, y por lo demás, era territorio británico. El comandante Lüdecke también estaba seguro que la base naval estaría sin protección, y después de todo habían conseguido hundir al escuadrón británico en Sudamérica así que pensaban que aún estarían debilitados reponiéndose de la derrota. Sin embargo Von Spee algo intuía pues sabía que el perro inglés nunca se rinde fácil y tras la batalla de Coronel ya habían delatado

su posición pero aun así, su coraje y audacia le habían hecho planear su segundo golpe y que era volver a casa utilizando aquel carbón inglés. El 08 de Diciembre a las cuatro de la madrugada navegaba Otto en el Dresden encabezando la flota. A bordo del Gneisenau divisaron humo en tierra pero creyeron que eran inofensivas señales de humo hasta que vieron los mástiles de cruceros de batalla ingleses. A las siete de la mañana divisaron las islas. Von Spee con sus binoculares distinguió tres barcos ingleses en Puerto Stanley: el Canopus, el Kent y el Glasgow, parece haber otros más aunque no sabe cuáles, Von Spee con un sudor helado decide continuar aunque presiente que la peor de sus pesadillas se volvería ahora realidad, y en ese preciso momento el puesto de vigilancia británico avista en el horizonte el humo negro

del carbón de las chimeneas alemanas e inmediatamente da la alarma. Tan sólo hace un día que los dos acorazados británicos habían llegado a Puerto Stanley y estaban ambos inoperantes amarrados en el puerto con otros cinco cruceros de batalla cargando carbón, aquello Von Spee lo ignoraba. Von Spee y su flota llegó a las islas Malvinas casi a las ocho de la mañana decididos a atacar, y cuando se aproximaban recibieron sorpresivamente, andanada tras andanada de proyectiles de 350 milímetros que los obligó a mantenerse alejados. Era el acorazado Canopus que disparaba desde dentro del puerto auxiliado por vigías apostados en las colinas que dirigían eficazmente su tiro. Mientras Von Spee maniobraba para escapar de las granadas, el crucero ligero Kent salió de la bahía.

Inmediatamente Von Spee se lanzó sobre él, pero el Kent dio media vuelta y volvió a penetrar en la bahía. En ese momento Von Spee se percató de la trampa que le había tendido el Kent, pues al perseguirlo hacia el interior descubrió a los dos gigantes cruceros de batalla británicos y a los otros cruceros ligeros que estaban carboneando en el interior del puerto.

No es difícil imaginar lo que le pasó por la cabeza de Von Spee al contemplar aquellas dos poderosas naves frente a las que él nada podía intentar. Sin embargo si los hubiera atacado ahí, los barcos británicos indefensos como estaban no habrían tenido ninguna oportunidad, y los alemanes se habrían adjudicado una nueva e importante victoria, pues los poderosos cruceros

de batalla británicos habían recalado solamente al amanecer del día 7 de Diciembre de 1914 y muy escasos de combustible, por eso estaban cargando carbón. Pero después de las batallas son todos generales, y aún se desconoce la razón de la extraña maniobra del Kent atrayendo a Von Spee hacia el interior de la bahía.

Von Spee, considerando la gravedad de la situación ordena alejarse, los ingleses tienen mayor poder de fuego, mayor alcance y mayor velocidad así que no es mucho lo que se podía hacer y más aún, casi inútil conservar a los cruceros ligeros para la batalla, así que decidió enfrentar a los ingleses sólo con sus dos cruceros gemelos acorazados: el Scharnhorst y Gneisenau y ordenó al Leipzig, al Dresden y al Nürnberg huir aisladamente.

¡Todo a babor!—gritaron.

A cien años de la batalla aún se desconoce por qué Von Spee viró en redondo si cuando llegaron a las Malvinas el escuadrón británico estaba cargando carbón, los ingleses no estaban listos para el combate, lo mejor que pudo haber hecho era seguir con el plan, acelerar el rumbo y haberlos atacado en el puerto torpedeándolos. Tal vez, de igual modo, a los alemanes los gigantes los hubieran hundido, pero al menos de seguro sin antes haberles causado importantes daños, sin embargo Von Spee decidió huir a pesar que sabía que sus barcos no eran lo suficientemente rápidos y prueba de ello es que los ingleses le darían alcance rápidamente y antes del anochecer.

¡Preparados para zarpar!—ordenó el inglés Sturdee.

Dicho y hecho, pero en sus calderas había muy poca presión, el impresionante tamaño de sus barcos era también su mayor inconveniente.

Los fogoneros británicos apaleaban carbón a toda máquina acumulando vapor para mover los motores de cuarenta mil caballos. Finalmente Sturdee pudo dar la señal para que empezaran la persecución. Los pesados gigantes comenzaron a moverse lentamente. Le seguían a la cola tres cruceros británicos más, pero una vez en movimiento no sólo eran más rápidos que los alemanes sino que tenían la ventaja estratégica de sus cañones de largo alcance. Podían

comenzar a disparar antes de estar ellos al alcance de los cañones alemanes. Además su combustible ingles era más puro que el carbón alemán por lo que humeaban menos y por ende, veían a los alemanes antes que éstos a ellos. Von Spee sabía que tenía muy pocas oportunidades contra los cruceros británicos y encima de eso el Leipzig indicó que tenía problemas en el motor. Navegaron a toda máquina pero los ingleses les daban rápido alcance.

¡Despejen la cubierta para la acción!

¡Formación de batalla!

A una distancia de catorce kilómetros los ingleses abrieron fuego.

El mar estaba en calma, la visibilidad era perfecta, no hay lugar para sorpresivos ataques valiéndose de las condiciones climáticas.

Las primeras bombas cayeron junto al Leipzig que se había quedado atrás. Desesperados respondieron a su fuego pero los tiros eran demasiado cortos. Los ingleses contestaron disparando sus cañones de largo alcance que impactaron sobre las cubiertas acorazadas y superestructuras de los cruceros alemanes.

El Scharnhorst y Gneisenau huyeron también y navegaron al sureste perseguidos por los ingleses Carnarvon, Inflexible e Invencible comandados por Sturdee mientras el resto de sus naves trataba de alcanzar a los otros tres fugitivos.

Mientras huyen los alemanes se esfuerzan por mantenerse lejos del alcance de los cañones ingleses pero siempre a la espera de

alguna remota circunstancia que les permitiera acercarse y atacar. Pero los ingleses eran más rápidos. A las cuatro de la tarde el Scharnhorst recibió certeros cañonazos produciendo enormes daños e incendios y también le habían dado al Gneisenau, en la sala de máquinas los maquinistas ardían vivos, mientras otros intentaban salvarse desesperadamente.

No hubo suerte en aquella tumba candente de acero. Luego el buque insignia Scharnhorst estalló en llamas y Von Spee reiteró el mensaje a sus cruceros — ¡Intenten huir! Él siente que se acerca el fin, tal como lo había presagiado cuando caminó sobre la alfombra de flores en Valparaíso y atrayendo el fuego enemigo hacia su barco reitera huir definitivamente al Dresden, al Nürnberg y al Leipzig, hasta que no pudo

más. Veinte minutos después el Scharnhorst se hundió por la proa con las hélices girando a todo dar con la popa levantada casi verticalmente, llevándose al fondo del mar a todos sus hombres y al Almirante Von Spee.

Los ingleses disparaban sobre el Gneisenau; que con gran estruendo se le cae su chimenea de proa, el timón se desencaja, el buque gira en círculos sin control. Otra andanada inglesa lo hace inclinarse a estribor, se da vuelta de campana quedando su quilla al aire. Luego se hunde con ochocientos tripulantes, incluyendo a Heinrich Von Spee, uno de los hijos del Almirante.



Maximilian Von Spee (1861-1914)

En otro frente el buque inglés Glasgow, sobreviviente de Coronel alienta a la escuadra británica a continuar porque la venganza de Coronel se tenía que completar, y junto al Carnarvon, gracias a su mayor velocidad persiguen y alcanzan al Leipzig que había agotado sus municiones. A las cinco de la tarde

el Leipzig es alcanzado por las andanadas inglesas produciendo un incendio y averiando las máquinas las que solo logran un andar de dieciocho nudos. Lo alcanzan fácilmente, los impactos son certeros y el Leipzig se hunde con sus hombres. Se desata una tormenta y los ingleses solo logran rescatar del mar embravecido solamente a nueve oficiales, dos suboficiales y siete marineros.

El Nürnberg sostuvo un violento combate con el Kent, que casi lo triplicaba en tonelaje y que en un tremendo esfuerzo alcanza velocidades superiores a las de sus especificaciones, logrando hundir al barco alemán pasada las siete de la tarde, con trescientos veintidós marinos a bordo y con Otto Von Spee, el último hijo del Almirante.

Los ingleses, después de reparar apresuradamente los botes averiados por la metralla, lograron rescatar de un mar tormentoso solo a siete alemanes.

La desastrosa afrenta de Coronel había sido lavada con esta rotunda victoria. El Bristol hundió a los buques de apoyo Baden y Santa Isabel y el vicealmirante Sturdee acude con sus cruceros de batalla a ayudar al Bristol que trataba de encontrar al último barco alemán a flote ¡Pero el Dresden ha escapado!



*S.M.S Dresden internándose en la niebla y huyendo
en la batalla de las Malvinas.*

SEGUNDA PARTE

El barco fantasma

Canaris sabía que sólo la velocidad podía salvarlos así que las turbinas a vapor trabajaban a su máxima potencia mientras el Dresden volaba sobre el Atlántico huyendo de los ingleses por el Cabo de Hornos hacia el Pacífico, logrando como nunca antes velocidades extremas en un esfuerzo supremo porque Lüdecke forzó las turbinas superando sus 24,5 nudos de diseño, llegando casi a los 27. Los fogoneros que apaleaban el carbón para salvar la vida eran relevados cada cuatro horas, las máquinas se estremecían y Otto con Christian se miraban aterrados porque parecía que las calderas iban a reventar, las tapas estaban al rojo vivo, el calor era infernal, personal de emergencia estaba listo para reemplazarlos porque muchos se desmayaban y ellos también sentían que

estaban a punto de desmayar.

¡Velocidad!, ¡Velocidad!—les gritaban. Era la imponente obsesión de todos mientras consumían los últimos restos de carbón una noche de Diciembre cuando se aproximaban a cruzar el Cabo de Hornos.

El Dresden era el único buque de la escuadra de Von Spee con turbinas en lugar de máquinas recíprocas. Era un crucero ligero botado en 1906, de ciento dieciocho metros de eslora y tres chimeneas, armado con diez cañones, y el primer crucero alemán equipado con turbinas tipo Parsons y cuatro hélices navales tetrapalas, que le permitían alcanzar veintiocho nudos de velocidad que en definitiva lo convertía en un crucero muy veloz para su época, sin embargo,

en solitario no tenía ninguna oportunidad de soportar el ataque de un acorazado enemigo.

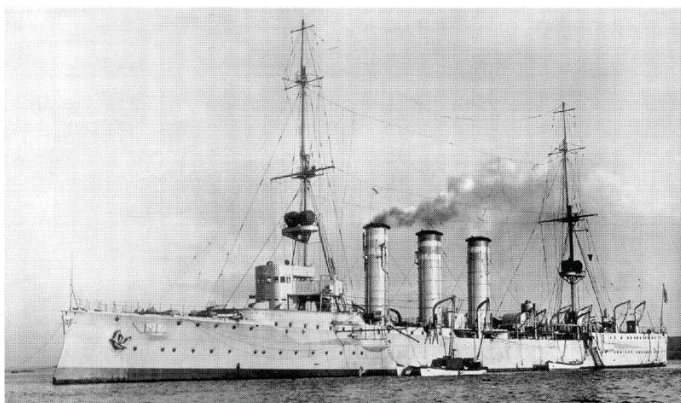
Estos pensamientos pasaban por la mente de todos mientras se miraban como neandertales asustados en el fondo de una caverna. Recordaban aquel día cuando se alistaron voluntariamente en la marina sin pensar que aquella remota ficción de terminar yendo a la guerra se haría realidad.

Hasta el mismo Canaris se había embarcado porque sólo quería venir a Sudamérica a mejorar su español que había estudiado siendo niño y conocer otros países. Se le veía leyendo los textos de Darwin referidos a su paso por Trapananda, él sentía curiosidad por el origen del hombre, sus culturas y civilizaciones.

Mostraba también un marcado interés por el Budismo pues resaltaba su papel de fuerza interna para un mayor desarrollo humano. En ocasiones se refería al resto del mundo como la manada, representada en aquellas personas comunes, que buscan seguridad dentro de sí misma y se aferran a las reglas, moralidad y leyes que lo atan al sistema de la dependencia, mientras que los nuevos hombres tenían una fuerza vital interna que les conducía a ir más allá de la manada.

Esa fuerza les exigía rechazar el pensamiento de manada y se alejaban de ella para no ser limitados a las reglas de ella, y así podían permanecer independientes y libres de mentalidad, creando y provocando los cambios para iluminar los nuevos caminos a la manada

inerte. Sirvió de intérprete en varias ocasiones ante las autoridades mexicanas y luego a Von Spee en Valparaíso, era el único tripulante de la flota que dominaba el español a la perfección. Sin duda que Canaris era un hombre especial y parecía estar fuera del tiempo y lugar, y su superior el capitán Lüdecke así lo describió: “Canaris no es un tipo temerario ni arrojado, es más bien del tipo diplomático.” Pero sin duda en el interior de su ser deseaba ser almirante e incluso alto mando del servicio secreto alemán, pero sabía que para eso tenía que demostrar primero de qué pasta estaba hecho, y eso se lograba luchando en alta mar.



S.M.S Dresden (1906-1915)

De pronto apareció una espesa niebla sobre el mar así que se dirigieron directamente hacia ella haciéndose invisibles para sus perseguidores. ¡A toda máquina!—gritaron.

Navegaron como un barco invisible en lo profundo de la niebla, aunque seguían oyendo señales de los ingleses, así que no podían bajar el ritmo de navegación y Canaris se preguntaba cuánto aguantarían los motores funcionando a

aquella velocidad tan frenética porque sólo en dos horas habían consumido la misma cantidad de carbón que habrían utilizado en un día. ¿Tendrían entonces el suficiente carbón para alcanzar la costa?—Se preguntaban todos.

¿Y entonces qué harían?

Sólo Lüdecke podía decidirlo mientras en cubierta miraba hacia el océano vacío de la nada, parecía insensible, paralizado, abstraído en sus pensamientos pues la espesa niebla no le permitía ver más allá que la palma de su mano. ¿Seremos los únicos que habremos escapado de ese infierno?—se preguntaba Otto. Pero Canaris tenía la decisión. Deberían intentar llegar a Chile que era país neutral, a Punta Arenas, el único lugar en dónde podrían

abastecerse de carbón para intentar escapar y zafarse de las garras de sus perseguidores.

Después de pasar dos días apaleando en las calderas descansaron por primera vez y Christian escribió en su diario: “Por qué no llegó la niebla antes y nos salvó a todos. O tal vez ya estamos muertos y todo esto es el limbo y hace tiempo nos hemos convertido en un barco fantasma con Lüdecke al timón y cadáveres a bordo.”

De pronto sonó el ancla, se habían internado en los canales Cockburn y Magdalena, al día siguiente fondearon en bahía Sholl, noventa kilómetros al sur de Punta Arenas.

A la mañana siguiente llegó a un costado de

la nave una lancha del cazatorpedero chileno Condell y su comandante les comunicó que eran los únicos sobrevivientes de la batalla de las Malvinas pero de acuerdo a la ley internacional, debían abandonar el lugar dentro de veinticuatro horas, así lo exigía Chile en su condición de país neutral. Ahí supieron con certeza que el resto de los cruceros de su escuadrón se habían perdido junto a los dos mil doscientos camaradas y con ellos se había hundido también el sueño de Alemania de convertirse en una potencia naval.

Lüdecke solicitó que se le autorizara recalar en Punta Arenas, pues a esa altura no les quedaban más que sesenta toneladas de carbón, las que estaban mezclando con madera verde, recogida en el lugar. Su petición incluía que se le permitiera alargar el plazo de estadía a cincuenta horas,

pues un tiempo igual, Chile le había concedido al buque inglés Otranto después de la batalla de Coronel.

Recalaron en Punta Arenas el Sábado 12 de Diciembre a las 15.00 horas y la guerra parecía haber transformado esta tierra de emigrantes en un pueblo de realismo mágico, como sacado de una fábula infantil que trataba de un lugar encantado con personajes lúdicos que habitaban en el confín del mundo.

Fueron recibidos por Stubenrauch, el cónsul alemán de la ciudad, quien había obtenido la autorización para prolongar la estadía al tiempo solicitado, pero posteriormente, cuando el Ministro de Marina de Chile tuvo conocimiento de ello, revocó la orden.

Ante eso Canaris fue a tierra porque necesitaban urgentemente carbón y requerían la ayuda de personas que conocieran la zona. Pero en todas partes había desconfianza y los habitantes ingleses se habían convertido en espías y los inmigrantes alemanes en sus enemigos. En esta paranoia parecía ser que hasta los árboles tenían oídos y las personas parecían creer que todo el mundo era espía. Nadie confiaba en nadie, mientras el gobierno chileno se mantenía neutral pero con tanta influencia industrial inglesa, el joven país no podía disimular su dilema, así que Canaris ante la decepción de sus compañeros sólo pudo conseguir de las autoridades chilenas briquetas de baja calidad debido a que las negociaciones para obtener el preciado combustible fueron muy difíciles, a pesar que el carguero norteamericano

Minnessota, consignado al comerciante de la plaza Ernesto Manns, había sido enviado al efecto, el cónsul de Francia presentó una queja y el capitán del mercante se negó a entregarlo. Afortunadamente se encontraba en el puerto el vapor alemán Turpin, que les traspasó 750 toneladas de carbón en briquetas de mala calidad.

El Domingo 13 en la tarde, el Ministro de Marina chileno, Alfredo Barros Errázuriz, comunicó al Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, contralmirante Arturo Cuevas, que prohibía el reabastecimiento de carbón por haberlo hecho con anterioridad en puertos chilenos, pero ya habían terminado de tomar el combustible del Turpin, sin embargo con el poco carbón que le cargaron nunca podrían escapar

de sus perseguidores. En esas condiciones necesitaban urgentemente un lugar donde esconderse. Canaris solicitó el consejo de Albert Pagels quien le recomendó esconderse en bahía Hewett, en una secreta ensenada, hasta que él pudiera conseguir un nuevo cargamento de carbón. Así que abandonaron el puerto de inmediato puesto que tenían certeza que la flota británica sabía de la llegada del Dresden. A los dos días de la recalada en Punta Arenas, Lüdecke decidió dejar el puerto e internarse en la maraña de canales de los fiordos de Aysén señalados por Pagels. Apenas tres horas después de zarpar llegaron a Punta Arenas los buques ingleses pero demasiado tarde para indignación del primer Lord.

Churchill estaba furioso, ya que el Dresden

había escapado y la venganza de Coronel no había concluido con éxito, así que ordenó que todos los barcos lo buscaran. Había que hundirlo a toda costa y así culminaría el trabajo.

El único barco que había sobrevivido al desastre de Coronel, el Glasgow, encabezaba a los perseguidores, lo seguían en su estela seis cruceros ingleses, además se habían unido a ellos barcos de guerra australianos y japoneses, se habían juramentado rastrear todo el litoral chileno hasta hundirlo.

El Dresden navegó como barco fantasma hacia bahía Hewett, llevando una lancha como lazarillo para que sondeara las profundidades de los desconocidos canales. Allí los esperaba el vapor Amasis, que cumplía aún las instrucciones que

había recibido de Von Spee, de mantenerse en esos lugares por si se necesitaba alguna ayuda en su viaje a las islas Malvinas.



El Glasgow encabeza el zarpe desde Punta de Arenas a la caza del Dresden.

El mismo día en que entraron al escondite, los cruceros británicos Bristol y Glasgow salían desde Punta Arenas en su búsqueda.

El principal buque de guerra chileno era el crucero O'Higgins, nave de construcción inglesa que tenía tres altas chimeneas, característica

que también tenía el Dresden, por lo que, durante la estadía en bahía Hewett, Lüdecke lo pintó de un color gris más oscuro, como el que usaba la escuadra chilena, con el objeto de que los legos que lo vieran en la zona creyeran que se trataba del buque chileno.



Bahía Hewett – Región de Magallanes

A mediados de Diciembre apareció en el

fondeadero en donde se encontraba el Dresden, la goleta Elfriede, procedente de Punta Arenas, al mando del incansable y leal Pagels, a quien Stubenrauch había encomendado el apoyo logístico y la protección del crucero. Pagels los guió y escondió por nuevas bahías y canales que no aparecían en las cartas, además de llevarles algunos suministros, les informó que desde Montevideo, había zarpado el vapor Sierra de Córdoba con carbón, suministros y alimentos.

Los ingleses no podían creer y tampoco aceptaban que el Dresden se les hubiese escapado y lo buscaban empeñados ofreciendo fuertes recompensas por algún dato sobre la posición del barco invisible. Incluso a Pagels le llegó una tentadora oferta a la cual, según sus propias palabras, les habría dicho:

¡No vendería a mi patria ni por todo el oro del mundo!

Sin embargo el cerco de sus perseguidores se iba cerrando y se sumaba el hecho de que el mayor obstáculo del Dresden era la costa de la Patagonia, una tierra llena de enigmas y trampas en dónde hasta la mítica Trapananda se había perdido, con acantilados laberínticos, canales estrechos y zonas peligrosas por ser poco profundas. Todos los capitanes sabían lo peligrosas y traicioneras que eran esas aguas pero al llegar allí, quedaban asombrados por el encanto magnánimo del paisaje. Incluso la naturaleza que vio Darwin durante su sencilla labor de recoger y almacenar especímenes sobrecogió sus sentidos.

Aquí escribió aquellas letras que leía Canaris referidas a un nuevo mundo con nuevas formas rebosantes de vida:

“El placer que se experimenta aquí en tales ocasiones es maravilloso. Si el ojo intenta seguir el vuelo de una llamativa ave, la vista se extravía entre los acantilados de los fiordos de este paraíso extraño”.

En Diciembre de 1914, Christian escribió en su diario: “Seguimos vivos, hay una sensación de alivio en toda la tripulación. Aquí nos hemos liberado de todos los conflictos del mundo, ahora estamos en un mundo nuevo y mejor, rodeado de paz, aves y animales que no hemos visto nunca antes pero tengo miedo de irme a dormir

por si vuelvo a despertar y encontrarme en el infierno de las Malvinas de nuevo.”

La mañana del 16 de diciembre Canaris estaba de guardia. Estaba preocupado debido a que los esfuerzos por conseguir la velocidad que los salvó de los ingleses y las entradas a canales muy bajos, habían producido daños y magulladuras en las máquinas y el timón. Era urgente hacer reparaciones. Era necesario un lugar dónde establecer un buen escondite.

Pagels ya se había marchado en su Elfriede por nuevos suministros, pero le había descrito la ruta hacia ese lugar:

“Navega lo más cerca posible al glacial, ese es el único lugar en dónde el canal es lo suficientemente hondo para que no encalles,

pero igual revisa las rocas que hay debajo del agua.”

Era como atravesar un campo de minas pero Canaris siguió las instrucciones de Pagels quien le dijo:

“Tras recorrer cuatrocientos metros del canal verás como de pronto se abre a babor un paso. Ten cuidado, la entrada es difícil de ver.”

Era el escondite ideal.

“Lo reconocerás enseguida porque hay una pequeña cascada. Confía en mí, aunque no lo parezca, el canal es lo suficientemente profundo para el Dresden. Nadie te encontrará allí”—Le había asegurado Pagels debido a que la bahía estaba rodeada de montañas.

Cuando llegaron a aquel lugar, Canaris se dio cuenta que Pagels estaba en lo cierto, desde altamar aquella bahía parecía no existir, y por lo tanto ellos eran también completamente invisibles.

Echaron el ancla y bajaron los botes ¡Guardias en cubierta!— ordenó Canaris, y dando las instrucciones finales por primera vez en semanas parecía relajado. Un grupo de hombres bajaron para reconocer terreno. Era la primera vez que pisaban tierra en meses. La mayoría de los marineros se habían enrolado en la marina para ver el mundo y disfrutar de una vida llena de aventuras placenteras en Copacabana o Montevideo, pero ahora estaban nuevamente como neandertales buscando conchas y moluscos entre las rocas en ese lugar

inexistente en el mundo. El lema en los botones de sus uniformes “Que Dios nos acompañe” recobró allí el verdadero significado.

Canaris no podía ignorar el hecho de que las provisiones escaseaban. Ojalá Pagels volviera pronto. La tripulación estaba hambrienta y tenían que sobrevivir lo mejor que pudieran en aquel lugar hasta que Pagels pudiera conseguir más comida y carbón.

El lugar era bellissimo, un fiordo solitario, con una estrecha entrada, rodeado de acantilados muy altos, cubiertos de profusa vegetación desde dónde caía una cascada con purísima agua que bebían y con ella también abastecían las calderas del buque.

Mientras tanto por todas partes los ingleses

penetraban cada vez más en los laberintos rocosos de la costa de la Patagonia. Registraban bahía tras bahía, pero había miles de ensenadas que no conducían a nada y los estrechos canales entre las rocas y los acantilados eran casi infinitos y muy peligrosos. El buque insignia británico ya había encallado y un poco después un segundo crucero sufría graves daños. Tuvieron que remolcarlos hasta un dique seco. La reparación llevaría tiempo—dijo el almirante inglés en Londres.

La búsqueda de un solo barco estaba ocupando a una flota entera y a medida que los ingleses fracasaban en su intento Churchill se iba enfadando cada vez más.

En el Atlántico Sur alrededor del Cabo de Hornos

y por los fiordos australes de Aysén y Chiloé muchos barcos rastreaban como sabuesos repeinando la zona. Churchill había ofrecido una recompensa para quien lo encontrara y lo hundiera. Seis mil Euros en oro para cualquiera que pudiera encontrar el escondite del maldito crucero. Así que toda la Patagonia y hasta los huemules estaban buscando al Dresden.

Una recompensa de seis mil Euros era una fortuna. Todo el mundo tenía una teoría y hasta algunos fantaseaban pensando en dónde podría estar escondido el barco. Incluso los indígenas más remotos de la Patagonia habían oído hablar de la recompensa pero cuando intentaron dar pistas a los ingleses nadie pudo entenderles. Cuando los indígenas se acercaron al Glasgow, los ingleses les preguntaron en español si

habían visto al barco alemán, pero los alacalufes sólo entendían su propia lengua. Los ingleses les dieron pan, pero ellos buscaban otro tipo de recompensa. Ellos sabían dónde estaba escondido el barco porque lo habían visto pasar por su territorio de caza, pero los ingleses no los escucharon.



Indígenas de la Patagonia acercándose al Glasgow

Sólo un barco estaba sobre la pista adecuada y éste era el Galileo, un barco de dos mástiles de

aspecto inocente que Charles Milward, cónsul británico de Punta Arenas había contratado de forma privada. “Contraté a un velero pequeño y dos hombres, uno francés y otro ruso para que encontraran al Dresden. Aunque no con exactitud sabían en donde estaba el barco, pero ellos hablaban la lengua de los indios y tenían información que los ayudó a localizar el barco.”—señaló después Milward.

El francés y el ruso llevaron a los indígenas a hablar con Milward: “Está a diez días en canoa en un estrecho canal cuya entrada es un pasaje con agua helado sobre las montañas.”—le dijeron. No era una latitud muy reveladora, pero el Galileo inició el viaje. Los informadores de Milward en tierra descubrieron que en esos lugares se había talado madera recientemente



Galileo

y tal vez había sido la tripulación del Dresden.

Con el inminente descubrimiento del escondite, sobre Pagels recaía ahora toda la responsabilidad de salvarlos mediante el suministro de comida y carbón. Llevaban una semana en aquel paisaje rocoso y Canaris estaba esperándolo ansioso, ya se sabía el libro “El Origen del Hombre” de Darwin de memoria porque lo había leído cien veces. Pagels había prometido a Canaris llevar un

barco de aprovisionamiento a la bahía escondida. Era Navidad y ese barco aún no había llegado así que era difícil crear un ambiente de navidad en aquel recóndito lugar, pero Canaris animó a la tripulación a hacer decoraciones navideñas y tenían que escribir a casa aunque no hubiesen enviado o recibido ninguna carta en los últimos seis meses. Muchos de ellos escribieron a algún hogar al que nunca regresaron.

Los ya escuálidos marineros alemanes habían bajado a tierra para recoger hojas para decorar los camarotes de la tripulación. En Chile la Navidad cae en medio del verano y todo estaba verde. Estaban en un mundo completamente diferente. Otto encontró refugio en una bodega de carbón vacía y allí pudo estar al fin solo. Leyó por enésima vez la única carta que tenía de sus

padres, se la sabía de memoria: “Mi querido hijo, espero que estés bien. Escríbenos y cuéntanos querido Otto, si te falta algo en el barco, te lo podemos comprar nosotros, de lo contrario roba, estés donde estés, pero sólo con los ojos. Se pueden ver tantas cosas en el extranjero que nunca sabrás demasiado. Podrás vivir de ese viaje el resto de tu vida.”

Pero en Navidad suele haber sorpresas y cuando Canaris estaba a la espera del tan esperado barco de suministros apareció de pronto por la bahía un pequeño barco de aspecto sospechoso. ¿Qué hacía allí ese pequeño bote lejos de cualquier tipo de civilización?—se preguntó Canaris. Lejos de los pastos y de cualquier zona de pesca. El barco de dos palos giró en una maniobra extraña.

El Dresden había sido descubierto.

La guarida había sido destapada. Ahora era sólo cuestión de tiempo para que apareciera la marina británica. Tenían que huir inmediatamente. Cuando finalmente se asomó Pagels por el ojo de la aguja de la bahía con el Sierra de Córdoba cargado con suministros notó que el Dresden ya se había marchado. Había llegado demasiado tarde. Pagels bajó a tierra y buscó en el escondite que con Canaris habían acordado previamente en caso de alguna contingencia, era un tronco viejo y Canaris le había dejado un mensaje allí y que decía que se había movido a su nuevo escondite cuyo nombre en clave era Shambala, una bahía rocosa llena de fiordos, pero uno de aquellos tenía la entrada de mar en forma de horquilla al norte de isla Fitz-Roy y que Pagels

le había dicho que era prácticamente una zona mítica porque tampoco figuraba en ningún mapa y aunque Pagels no la conocía muy bien, era poco probable que alguien lo pudiera encontrar allí. Tenía en su entrada unas islas como una puerta corrediza situada al noroeste y normalmente ningún barco se aventuraría en esas aguas, los mapas eran muy poco precisos y las aguas muy traicioneras, pero el experimentado Pagels con su barco cargado de provisiones sin lugar a dudas correría el riesgo.

El 19 de Enero Pagels a través de rutas secretas, angostos canales y pasos llenos de arrecifes y pasadizos inexplorados logró llevar al Sierra de Córdoba junto al crucero, para el ansiado reabastecimiento. Pero los espías de Milward también habían rastreado el nuevo escondite

del Dresden. Milward informó a sus superiores de Londres las nuevas coordenadas: Latitud Sur $45^{\circ}31'$; Longitud $74^{\circ}26'$, pero los almirantes de Londres inexplicablemente no le creyeron, y es que en donde Milward decía que había un fiordo, en los mapas de Londres había una cordillera nevada. La confusión tal vez se debió a que las últimas cartas de navegación de esta zona eran del mismo Charles Darwin, y cuyas cartografías se habían realizado a bordo del bergantín Beagle a inicios del siglo XIX, lo que hacía pensar al almirantazgo inglés que se estaban guiando por mapas muy antiguos por lo tanto el Dresden, además de estar escondido en una zona muy amplia, parecía estar en un lugar físico que no era posible encontrar, y todo les hacía pensar que aquellas coordenadas eran parte de un engaño o de una trampa, y concluyeron que

el misterioso navío había desaparecido en un fiordo que no existía en ninguna parte.

Pero el barco fantasma estaba anclado justo entre dos islotes y en un fiordo con forma de horquilla, en dónde ciertamente y precisamente señalaba Milward, pero misteriosamente no lo podían ver, como si aquel lugar —como postulaba Einstein— fuese un portal a otro mundo paralelo, pero en lo absoluto, existía en realidad, su ubicación estaba en un territorio tan amplio, complejo e inexplorado, que quienes lo buscaban no lo podían ver, a pesar que podría haberse escondido allí toda una flota.

Décadas más tarde durante la segunda guerra mundial este fenómeno pseudocientífico fue comentado por Canaris a la Sociedad

Thule, señalándoles que aquella inexplicable experiencia correspondería a un suceso de conexión kármica con Darwin, conocida en el ámbito de la física cuántica como conexión dual y explicable mediante los agujeros de gusano. Sin embargo, muchos incrédulos le increparon diciéndole que para crear un agujero en el tiempo o una máquina que creara agujeros de gusano se necesitaban los conocimientos de una civilización avanzada.

Ante esto, Canaris les señaló que la naturaleza creaba sus propios agujeros y que ésta se oponía a la naturaleza propia del hombre capaz de crear su propia máquina del tiempo, porque al intentar hacerlo, acumularían una radiación tan intensa que destruiría todo el agujero de gusano, y aquello podría tragarse el mundo.

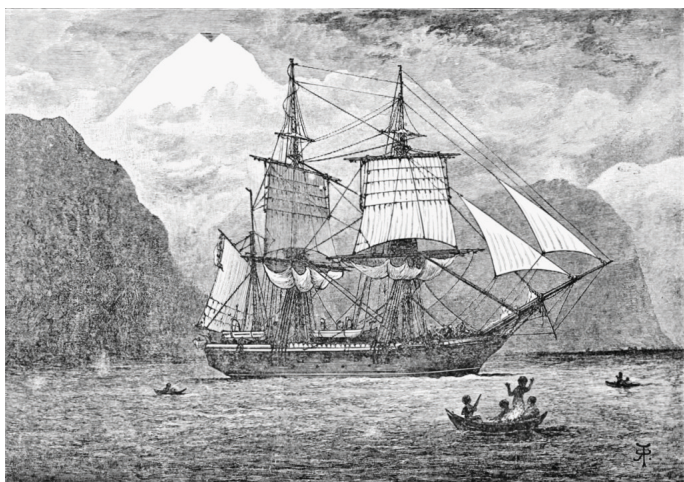
De este modo la naturaleza se auto protegía así misma de las leyes de la física y de la construcción de paradojas o fenómenos extraños que el hombre podría ser capaz de construir. Además el gravímetro del Dresden emitía en aquel fiordo fuerzas gravitatorias tan fuertes que aquella idea de que allí se producía un agujero de gusano no era algo que se podía descartar por imposible, era absurdo decir que nunca podría ser una realidad, estaban tratando con fuerzas, con energías y conocimientos que se escapaban del dominio científico universal.

Así que como el fiordo existía en infinitos universos o parecía no pertenecer a un mundo único en realidad, Canaris le puso el nombre místico de Bután, homologando a un lugar

budista, situado en las alturas del Himalaya y por dónde era necesario pasar para intentar llegar a Shambala.

El relato de Canaris acerca de lo ocurrido en el fiordo Bután en 1915 fue utilizado por Himmler en sus campañas esotéricas y de ocultismo, características del nacional socialismo que llevó al poder a Hitler.

El Dresden al igual que el Beagle estuvo allí durante algunos días, sin luz eléctrica ni calefacción y estaban resignados a comer sólo mariscos, que abundaban. Hasta que llegó Pagels con el Sierra de Córdoba, lo que fue una liberación para todos. Él había conseguido lo imposible, había piloteado un gran mercante ante los ojos de los ingleses y lo llevó hasta el Dresden.



El teniente Fitz-Roy de veintisiete años y el veinteañero geólogo aficionado a la historia natural Charles Darwin cartografiando en el bergantín Beagle los fiordos del Sur de Chile (1831-1836).

Parecían transformados, ahora podrían salir del limbo y retornar al mundo real otra vez. ¿Pero habría acabado ya la guerra?—Se preguntaban.

Habían estado esperando desesperadamente las mil quinientas toneladas de carbón que traía el Sierra de Córdoba y por supuesto

todas las provisiones. Estaban hambrientos, así que toda la tripulación, salió a cubierta y lanzaron tres hurras, había llegado el carbón y las provisiones. Fue muy emocionante salir de esa incertidumbre, volvían a sentirse vivos otra vez y todos se abrazaban eufóricos los unos con los otros y sin saber con quién, todos sabían que se habían esforzado al máximo dando lo mejor de cada cual, pero el juego de la lucha no había terminado, no obstante con todos los suministros que necesitaban, estaban ansiosos por abandonar la paz y el silencio de Shambala y volver nuevamente a ese mundo cruel de la guerra.

Durante esos días el almirantazgo alemán, a través de su consulado en Punta Arenas, le recomendaba a Lüdecke regresar a la patria

siguiendo la ruta de los veleros por el océano Atlántico. Eso significaba retornar hacia Cabo de Hornos nuevamente en dónde los ingleses los esperaban.

El comandante Lüdecke, replicó que, por el estado de sus máquinas y lo incierto de recibir aprovisionamiento de carbón en el Atlántico, dejaría la costa oeste sudamericana navegando hacia el norte por el Pacífico con el objetivo de interferir las rutas comerciales enemigas en el océano Índico si conseguía apoyo logístico en aquellas aguas. Fijó el día 3 de Febrero para su zarpe, pero Berlín le informó su incapacidad para proveerlo de carbón en los océanos Pacífico o Índico y le insistió en alcanzar la costa oriental del continente, donde lo esperaría un buque carbonero en las inmediaciones de la línea

del Ecuador. ¡Es una ruleta rusa!—exclamo Lüdecke.

Como era probable que los espías ingleses anduvieran tras el escondite, incansablemente patrullaban el sector, Lüdecke aprovechó la presencia del práctico alemán Harry Rothemburg para que le indicara un nuevo escondite. El lugar elegido fue el fiordo Quintupeu al interior de la isla grande de Chiloé, pero la última semana de enero y antes de zarpar desde el fiordo Bután, ocurrió un suceso extraño. Mientras realizaban una nocturna operación de suministro desde el barco de un colono, y cuando Otto subía al Dresden encontró sobre la cubierta un misterioso cajón. El aserrín y restos de tablas que lo rodeaban denotaban su reciente construcción, no había duda. De vuelta a la sala de máquinas

le contó lo ocurrido a Christian, más que intrigado con aquel misterio de inmediato subió a cubierta y preguntó a que correspondía, nadie le supo contestar. Encontró a Canaris y saltándose todo protocolo le preguntó derechamente por el misterioso cajón. Canaris sorprendido y algo molesto por la actitud impetuosa de Christian, se detuvo en seco y mirándolo fijamente con desdén pero algo contrariado le respondió duramente que se trataba del molde que se usaría para concretar la caja que contenía un extraño tesoro arqueológico mexicano, pero que dado a su importancia, había recibido instrucciones de no divulgar ni la más remota idea de lo que contenía debido a que “la humanidad aún no estaba preparada para aquello.”

“Ni siquiera el comandante Lüdecke tiene alguna idea de lo que es precisamente”—le dijo. Pero

como el teniente que era acataría sus órdenes intentando ocultarlo en algún abismo de esos fiordos, no había sido posible guardarlo en el museo de la ciudad de Dresde en Alemania, como inicialmente le habían ordenado al comandante quien le habría dicho:

“Nuestro destino es demasiado incierto como para continuar transportando esta inmensa responsabilidad.”

¿A qué tesoro más valioso que el mismo Dresden se podría haber referido el comandante?—se preguntaron.

En la mañana, el misterioso cajón había desaparecido, no quedó ni rastro de su existencia, sin embargo durante la noche, en el



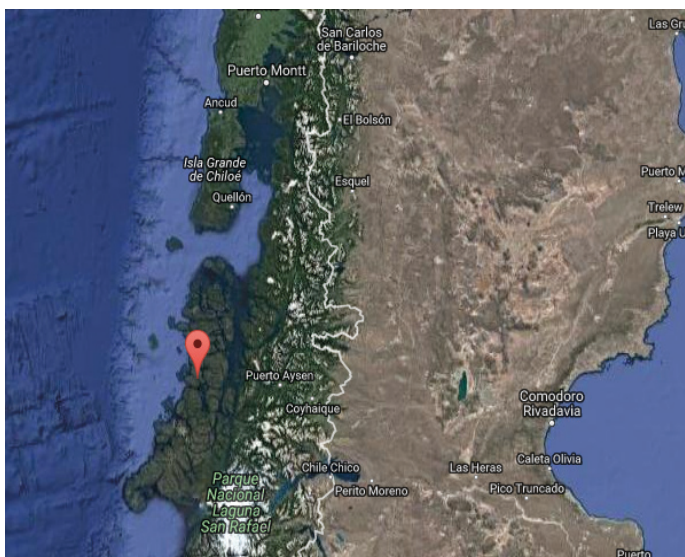
Fritz Lüdecke (1873-1931)

fondo del buque, en una de las bodegas de la sentina, Otto y Christian pudieron ver a Canaris, al torpedero Hartwig y al carpintero Bitter, envolver con linóleum, y en sospechoso secreto, la caja del tesoro la que sellaron finalmente con brea,

para luego introducirlo en un mentado cajón y concretarlo con la mezcla que el carpintero Bitter ya tenía preparada. Terminada esta última operación, Bitter introdujo en la mezcla dos ganchos garfios de acero para posteriormente, y una vez fraguado, izar el pesado bloque con la grúa de torpedos.

Más tarde ambos amigos subieron a cubierta a tomar aire, era muy tarde, no había nadie, pero luego escucharon unas voces de hombres que hablaban muy bajo, luego un chasquido de cadenas y luego el ruido de algo muy pesado que caía al agua, se asomaron por la borda y vieron el mentado cajón que se iba hundiendo iluminado por el resplandor de las noctilucas. ¿Qué es eso?—Murmuró Otto.

-Christian respondió: ¡El tesoro!



Ubicación del fiordo Bután en la región de Aysén – Chile

Cuando llegaron al fiordo Quintupeu al interior del archipiélago de Chiloé, había sido imposible que la insólita llegada del navío pasara inadvertida a la colonia alemana. Era un maravilloso remezón a la monotonía sureña, además que todos deseaban atenderlos y reconfortarlos ya que eran sus compatriotas que habían enfrentado

tantos peligros y privaciones.

Así, un atardecer de Febrero de 1915, llegó hasta aquel fiordo el averiado Dresden, con las máquinas quejándose y rechinando. Al pasar lentamente los enormes acantilados de la estrecha entrada vieron en la orilla a un grupo de colonos alemanes y a un velero con bandera alemana que resultó ser un barco que venía capitaneado por un colono alemán acompañado por Pagels, quien les había informado a los colonos de la emergencia del navío y les traía más víveres, carbón y mecánicos para llevarse las piezas dañadas a Calbuco y Puerto Montt.

Esa misma noche comenzó la histórica estadía en aquel maravilloso fiordo. El aire tibio de verano, la banda tocando en cubierta, cerveza,

cecinas de las buenas, auténticas, fabricadas por los mismos alemanes residentes y salchichas en fondos con agua hirviendo, ¡No podía haber nada más estupendo después de tantas privaciones!

Al oscurecer aparecieron unas luces: era otro velero. Al acercarse, los focos del Dresden lo iluminaron. Venía también un velero chilote y otras dos embarcaciones menores repletas de colonos alemanes del sur.

Grande fue el alboroto cuando empezaron a subir las lindas colonas recién llegadas por la escala de cuerdas que les tendieron del buque. Las risas, los gritos, las bromas interrumpieron el ya malogrado silencio del fiordo.

La banda empezó a tocar. Los colonos y colonas empezaron a servir salchichas, cerveza, kuchen, tortas, strudels, aquellas elaboradas con las propias manos de los colonos.

Durante la fiesta la banda había empezado a interpretar otros ritmos de moda que desafortunadamente eran franceses e ingleses. Entre risas y bromas la tripulación enseñaba a las niñas a bailarlos.

Ya algunas parejas estaban empezando a dominar estos nuevos pasos. Al poco tiempo ya todos bailaban con los naturales errores que producían muchas risas. El nivel de felicidad y alegría no podía estar más alto.

Avanzada la noche apareció en la cubierta de baile Canaris, sorprendido por la alegría reinante y algo contrariado por estos bailes de países

enemigos dio por terminada la fiesta y de paso avisó que no habría más visitas de los colonos, se trabajaría en el armado de las primeras piezas que llegarían en la mañana.

En los últimos días de Febrero se acercó nuevamente la fragata chilena Condell que al parecer no le perdía los pasos, y les ordenó salir de las costas chilenas en veinticuatro horas, ya había sido advertido la vez anterior. Tal perentoria instrucción por parte del capitán chileno fue como una condena a muerte porque aquello implicaba abandonar el escondite del fiordo y navegar en altamar en espera de un incierto destino.

Al mismo tiempo el almirantazgo inglés hacía tiempo que había decidido regresar al teatro europeo a sus poderosos cruceros de batalla

Inflexible e Invencible, y estaba a punto de renunciar a la búsqueda, pero al tener conocimiento que el barco fantasma había reaparecido, alcanzó a dar la contraorden a los otros vapores que aún lo rastreaban.

Al Kent y al Orama se les mandó por el estrecho de Magallanes, patrullar hasta Valparaíso, y al Carnarvon y al Cornwall revisar y patrullar la costa argentina de la Patagonia. Había que cerrarle el paso al Dresden en esas latitudes porque Churchill ya le había dicho al mundo que no creía en fuerzas misteriosas, como tampoco en ninguna máquina del tiempo a bordo del Dresden como señalaba el mito, ni mucho menos que la naturaleza construyera allí agujeros de gusano así que esta vez no escaparía.

Los cruceros Glasgow y Bristol se reunieron en la boca occidental del estrecho de Magallanes y patrullaron la zona, rebuscando por los canales australes, en la bahía San Quintín y en el golfo de Penas pues suponían que por ahí podría regresar el Dresden ya que esos lugares ya habían sido utilizados por el navío y habían sido la base de abastecimiento de Von Spee.

El contralmirante Stoddart, embarcado en el Carnarvon, se metió como un lobo olfateando por los estrechos canales recorriendo cuanta caleta, bahía o ensenada había en el lugar.

La noche del 15 de Febrero de 1915 mientras salía el Dresden del escondite hacia mar abierto se dirigieron hacia el norte por el Pacífico con luces apagadas y a medio motor cuando de

pronto a las tres de la mañana una preocupante sombra apareció ante el Dresden ¡Apagar luces!—ordenó Lüdecke. Tenían un crucero de batalla inglés de tres chimeneas en frente.

¡Todo a babor! Lo más despacio posible en la oscuridad y mágicamente pasaron sin ser vistos muy cerca del crucero inglés. Habían tenido una suerte increíble. Al llegar a mar abierto estaban tan contentos, que unos días más tarde rompieron el silencio que habían mantenido por meses. A pesar de la incredulidad del almirantazgo inglés, y como lo postulaba Canaris, un fenómeno inexplicable había ocurrido a bordo del Dresden que lo hacía verdaderamente invisible. La tripulación especulaba que había sido causa del campo magnético del fiordo o era producto de una extraña fuerza gravitatoria del misterioso

tesoro que habían ocultado en él. En su euforia llamaron a Berlín para decir que habían salido de Shambala y Lüdecke solicitó que un carguero con carbón se encontrara con ellos a Latitud Sur 37° y 80° al Oeste. Fue un grave error porque a pesar que los británicos no lo podían ver, estaban escuchándolos.

Esto ocurrió porque Lüdecke estaba desesperado por conseguir carbón y estaba tan confiado en su blindaje magnético que tomó el libro de códigos y envió el fatal mensaje. Los británicos interceptaron e interpretaron ese mensaje debido a que el sistema de códigos no era muy seguro y los ingleses no habían perdido el tiempo y la prueba de ello era que ya tenían claro la latitud de Shambala aunque al barco no lo pudieran ver. Así que enviaron a un crucero al encuentro, el Kent.

El 8 de Marzo, el vigía del Dresden no divisó ningún rastro de humo en el horizonte, parecía ser que gozarían de un día tranquilo, pero de pronto sonó la alarma, era el Kent con sus tres chimeneas que se acercaba rápidamente. Schmidt interceptó un mensaje inglés por la radio que decía: “Encontramos al Dresden”.

El blindaje había desaparecido y ahora estaban todos expuestos como cualquier mortal, y lo peor era que contra el armamento del Kent no tenían ninguna oportunidad, lo único que podía salvarlos eran sus poderosos motores que forzaban al máximo; la carrera era nuevamente por sus vidas. En el crucero inglés los motores también funcionaban a su máxima potencia y al final los ingleses quemaban sillas, mesas y cualquier cosa que se pudiera quemar y su sala

de máquinas informó que estaban navegando a 24,5 nudos pero seguía sin ser suficiente para alcanzar al Dresden que parecía desaparecer otra vez, pero a qué precio.

La velocidad tan forzada había dañado las turbinas del Dresden y traspasado también los límites de las fuerzas de los hombres aunque igual lograron llegar a la isla Robinson Crusoe del archipiélago Juan Fernández con los últimos restos de carbón que les quedaba. A las ocho y media de la mañana fondearon en bahía Cumberland y al fin en esta remota isla chilena echaron ancla.

Canaris hizo su ronda por el maltrecho barco. La tripulación de 300 jóvenes marineros estaba físicamente desgarrada, escuálida y hambrienta,



Isla Robinson Crusoe – Chile

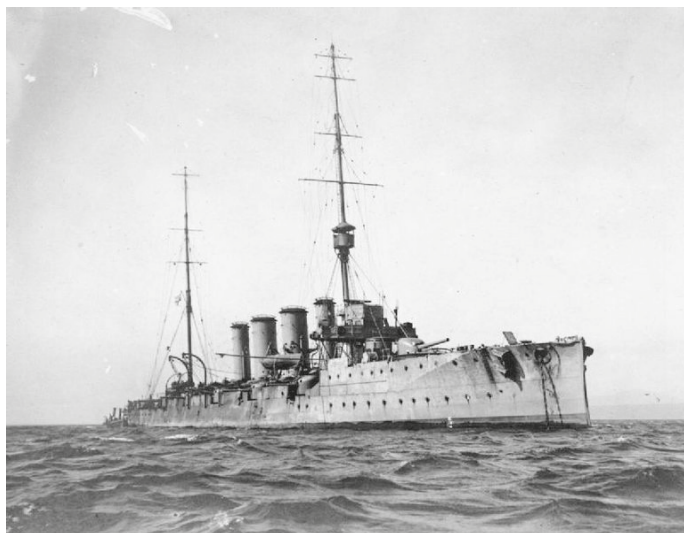
lo único que deseaban era que aquella procesión terminara pronto y tomar asilo bajo la protección del gobierno chileno.

Era la isla en dónde Robinson Crusoe había vivido en soledad durante siete largos años y en ese mismo escenario, la naturaleza grandiosa parecía reírse de ellos preguntándoles que creían que les depararía el destino allí. Pero Lüdecke era optimista y, excepto las guardias,

todo el mundo podía bajar a tierra esperando hora tras hora a los barcos de guerra chilenos, a los que habían alertado para que los acogiesen en su protección. Pero Chile también vivía una realidad dual, estaba acorralado por su dilema. Y pasaron los días, elevaron el ancla y nunca pasó nada, hasta la mañana del 14 de Marzo cuando aparecieron por el horizonte columnas de humo.

¡Por fin! ¡Los chilenos! Lüdecke ordenó a los guardias y a los oficiales que formaran en cubierta inmediatamente. Dejaron los cañones bloqueados y apuntando a la costa queriendo causarles una buena impresión a los cruceros salvadores, sin embargo, los barcos no eran chilenos. Eran tres barcos de guerra ingleses que se aproximaban a toda velocidad. A la cabeza

iba el Glasgow que tenía una cuenta pendiente con el Dresden y aquel día era el momento de ajustarla.



Glasgow

A las ocho con cincuenta minutos los buques ingleses Glasgow, luego el Orama y el Kent izaron sus banderas de combate y el Dresden sin carbón y con los motores estropeados hace lo mismo, pero con bandera blanca que la izan a tope. A los ingleses no les importó que el

Dresden estuviera con bandera blanca en aguas neutrales y con sus cañones inmovilizados, había que vengar Coronel, saltándose cualquier código de honor o tratado de guerra, pues había que borrar como fuese y a cualquier costo la humillación.

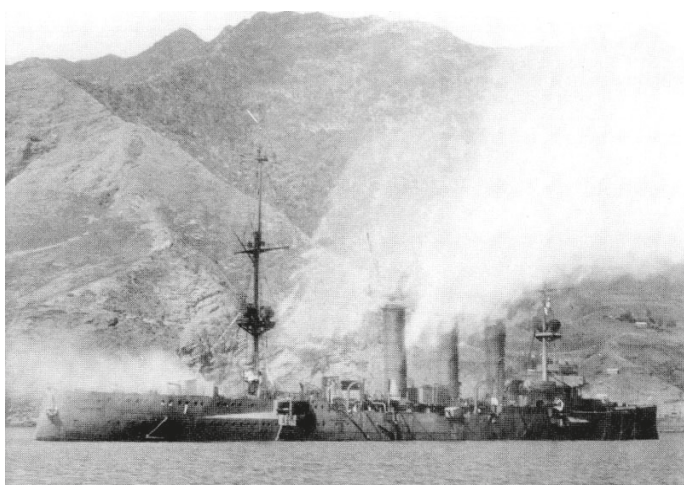
¡Ojo por ojo, diente por diente!—musitó Ludecke al ver la reacción de las poderosas naves inglesas, aun así, envió a dialogar a Canaris pretendiendo ganar tiempo y preparar al buque para su auto hundimiento.

El hábil y diplomático Canaris advirtió al comandante inglés que de abrir fuego estarían violando el tratado internacional de las leyes de guerra por encontrarse el Dresden con bandera blanca y situarse en aguas territoriales chilenas y neutrales, pero los ingleses no mordieron el

anzuelo, y lo ignoraron mientras comenzaban a disparar.

El Dresden alcanzó a responder algunos proyectiles, pero como los ingleses seguían disparándoles, Lüdecke activó el auto hundimiento del barco. ¡No le concederemos el privilegio!—dijo sonriendo lúdicamente el comandante Ludecke.

El Glasgow y el Kent enfilaron su artillería por la popa del Dresden el cual devolvía los tiros como podía, pero la superioridad del enemigo era abrumadora. A poco de haberse iniciado el combate los cañones de popa quedaron inservibles.



El Dresden con su bandera blanca a tope en aguas territoriales neutrales y chilenas, quemando sus últimas reservas de carbón mientras es cañoneado por la flota inglesa en Juan Fernández. (marzo 14 de 1915)

Las andanadas inglesas arreciaban. En el Dresden se declaró un incendio incontrolable, Lüdecke ordenó desembarcar a la tripulación para luego hacer estallar el polvorín de proa.

Aquellos que no murieron bajo la lluvia de las bombas intentaron nadar hacia la isla y ponerse

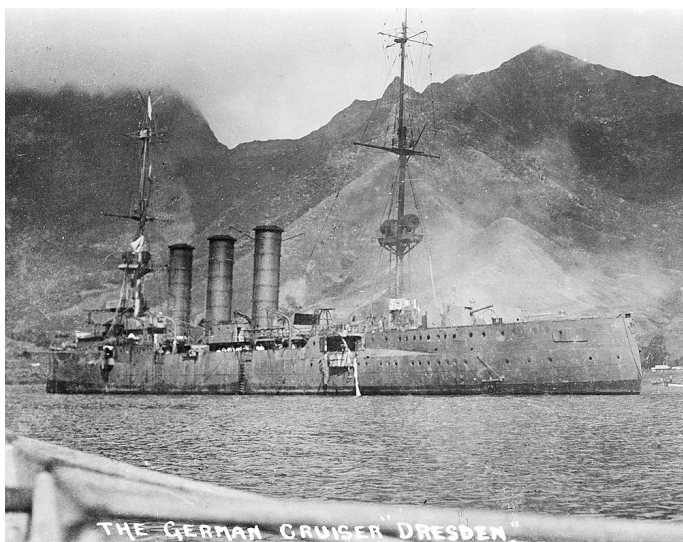
a salvo. Cuando los sobrevivientes alcanzaron la playa, el Dresden, el último crucero del escuadrón alemán se hundió en el profundo abismo del Pacífico.

A las once y media de la mañana del 14 de Marzo de 1915 el Dresden se fue a pique por la proa.

La tripulación alemana aplaudió desde la orilla de la bahía. En tierra se hace un recuento. Hay quince heridos graves, siete leves, dos muertos y cinco desaparecidos. Los isleños les proporcionaron la madera para los ataúdes de los muertos.

Los ingleses mandaron un mensaje a sus superiores en Londres que decía: ¡Misión cumplida!

Había sido orden expresa de Churchill acabar con el Dresden y cuando éste se hundió en las islas de Juan Fernández, Inglaterra se adueñó de los mares, pero el Dresden y su tesoro ya se había convertido en leyenda.



*Últimos instantes del Dresden en Juan Fernández
(1915)*

Para Otto, había llegado el final de su aventura junto a Christian durante largos ocho meses,

como muchachos, como amigos y como marinos de guerra, y más que en cualquier otro crucero alemán, éstos jóvenes con sólo veinte años de edad, habían navegado en el glorioso Dresden, cerca de 21.000 kilómetros desde el 1 de Agosto de 1914 cuando subieron aquella escalerilla en Kiel, hasta al 14 de Marzo de 1915, en los primeros meses de la guerra que duraría más de cuatro años.

FIN

Reseña

Andrés Castillo, (Lota, 1965). Escritor y narrador. Ingeniero Civil Industrial y empresario. Vive en Maule (Coronel).

Otras obras del escritor:

- Butanmapu
- El Lugar de las Piedras Ardientes
- Los Pioneros del Carbón
- Latitud Sur 45°31'
- Corazón de Mapuche
- El Fuerte de Antulicán
- Naufragio al Amanecer
- S.O.S en Punta Puchoco
- De la Nahuelbuta a los Himalaya

Ha recibido reconocimiento municipal por los siguientes cuentos cortos:

- A picotazo limpio
- El último gringo
- Grisú
- Hijo del Butanmapu