# El escuadrón de Spee y la guerra de corso alemana en el Pacífico americano[1]

**Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo (Ph.D.)**
Doctor en Historia por la Universidad de St. Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente es director del Instituto Peruano de Economia y Politica, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



**RESUMEN**
Entre setiembre de 1914 y marzo de 1915, naves de guerra alemanas actuaron en el Pacífico sudamericano, generando una respuesta aliada que implicó a naves británicas, australianas, francesas y japonesas. Esa actividad afectó el comercio marítimo regional y llevó a que tanto el Perú como Chile reaccionaran para hacer respetar su soberanía por las partes contendientes. El artículo estudia estos hechos, poco tratados en la historiografía regional.

**PALABRAS CLAVE**: Primera Guerra Mundial, guerra naval, almirante Spee, Perú.

**ABSTRACT**
Between September 1914 and March 1915 German warships acted in the west coast of South American, being chased by British, Australian, French and Japanese ships. The presence of foreign warships affected the maritime trade on the region, motivating the Peruvian and Chilean government to use their naval forces to protect their sovereignty. This article provides new lights on these facts, which so far have receive little attention on the regional historiography.

**KEYWORDS:** I World War, Naval Warfare. Admiral Spee. Peru.

A finales del siglo XIX Alemania dio inicio a un activo programa destinado a contar con una armada moderna, capaz de proteger sus crecientes intereses ultramarinos. Gran Bretaña vio dicho proceso como una amenaza y se inició una carrera de armamento naval en la que los británicos lograron mantener su superioridad, aunque en promedio la flota alemana era más moderna que su potencial opositora.

1. Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en el Coloquio Internacional América Latina y la Primera Guerra Mundial (Iquique, 30 de setiembre de 2014), organizado por la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Perú) y la Universidad Andrés Bello (Chile).

• Artículo recibido el 8 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 17 de noviembre de 2016

Al estallar la Gran Guerra, muy pocas naves de guerra alemanas estaban fuera de sus puertos. Entre ellas, se encontraban los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau*, y los cruceros ligeros *Leipzig, Nürnberg* y *Emden*, que formaban el escuadrón de Asia, al mando del vicealmirante Graf Maximilian von Spee[2]; así como el crucero ligero *Dresden*, que se hallaba en el Caribe[3].

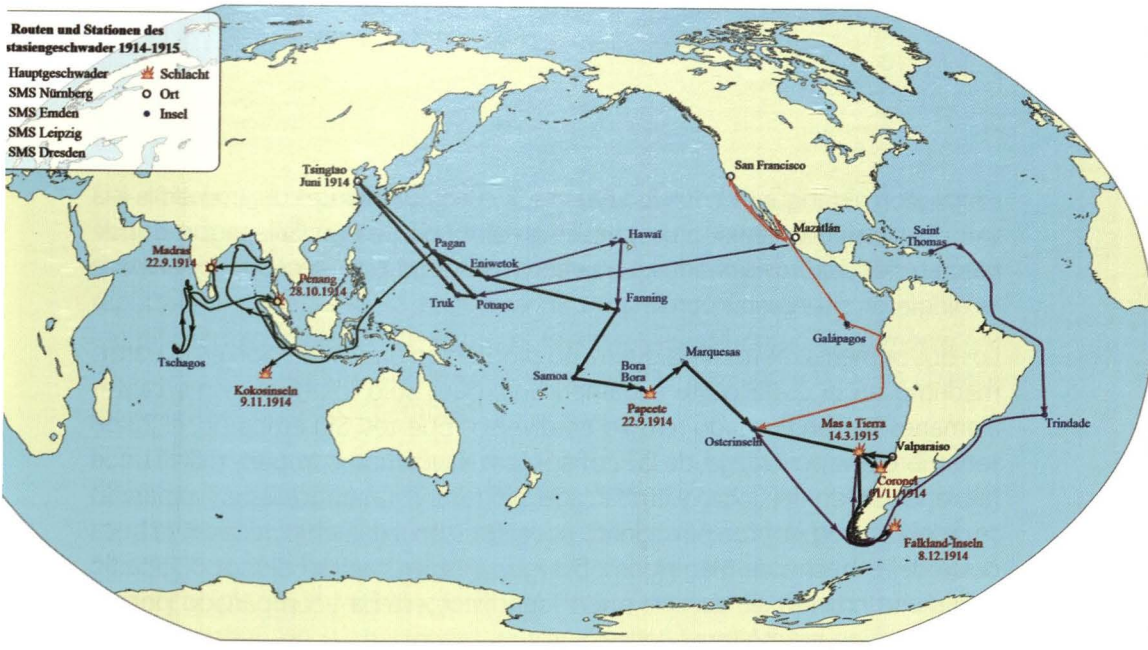
Asimismo, un considerable número de naves mercantes estaba en aguas o puertos americanos, o en ruta a ellos. Para evitar su captura, la gran mayoría de estos buques buscó refugio en puertos neutrales, pero todos quedaron a las órdenes del almirantazgo alemán para apoyar el esfuerzo de guerra. Fue así que algunos de estos buques fueron rápidamente artillados y actuaron como buques de guerra auxiliares; mientras que otros debieron zarpar desde distintos puntos del continente, con excusas muy variadas, para reabastecer con carbón, víveres, agua y repuestos a las naves del almirante Spee.

Las instrucciones que este último tenía eran hostilizar el comercio enemigo, bombardear las costas e instalaciones militares en su poder, cortar cables submarinos y enfrentarse a fuerzas iguales o inferiores, procurando comprometer en su búsqueda a la mayor cantidad de naves contrarias. Estas se hallaban organizadas en tres grandes áreas, el Pacífico oriental, cubierto por una fuerza australiana y por el escuadrón británico en China, al que se sumaron naves francesas, rusas y japonesas; el Pacífico noroccidental, donde los británicos contaban con una pequeña fuerza basada en Esquimalt, Vancouver; y el Atlántico sur, donde el contralmirante Christopher Cradock, con algunos buques, debía cerrarle el paso y eventualmente buscarlo en el Pacífico sur[4].

Tras reunir a reunir a cuatro de los cruceros, pues el *Leipzig* se encontraba en la costa norteamericana, así como a dos cruceros auxiliares y varios buques mercantes para que sirvieran de apoyo a su división, Spee procuró disturbar el tráfico marítimo australiano, y despachó al *Emden* para que operara en el Índico. Sin haber logrado su primer cometido, para fines de agosto era claro que su única opción era dirigirse a las costas sudamericanas, pues las fuerzas aliadas le cerraban el paso hacia el Índico y el Pacífico norte, y habían capturado además las posesiones alemanas que podían apoyarlo[5].

---

2. SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in the World War*. Nueva York: Peter Smith. 1934, pp. 13-14.
3. El *Scharnhost* y el *Gneisenau*, comisionados en 1907 y 1908, respectivamente, tenían 11,420 toneladas, superaban los 23 nudos y portaban ocho piezas de 8,2" y seis de 5,9". Los cuatro cruceros ligeros habían sido comisionados entre 1906 y 1908, desplazaban entre 3,200 y 3,592 toneladas, sus velocidades iban de 22,4 a 27,5, y portaban 10 piezas de 4.1". CORBETT, Julian. *Naval Operations*. Londres: Longmans, Green and Company. 1920, p. 141.
4. YATES, Keith. *Graf Spee's raiders. Challenge to the Royal Navy, 1914-1915*. Londres: Leo Cooper, 1995, pp. 16-30.
5. FAYLE, Charles. *Seaborne Trade*. Londres: John Murray. 1920, pp. 148-150.




Ruta de la división del almirante Spee.

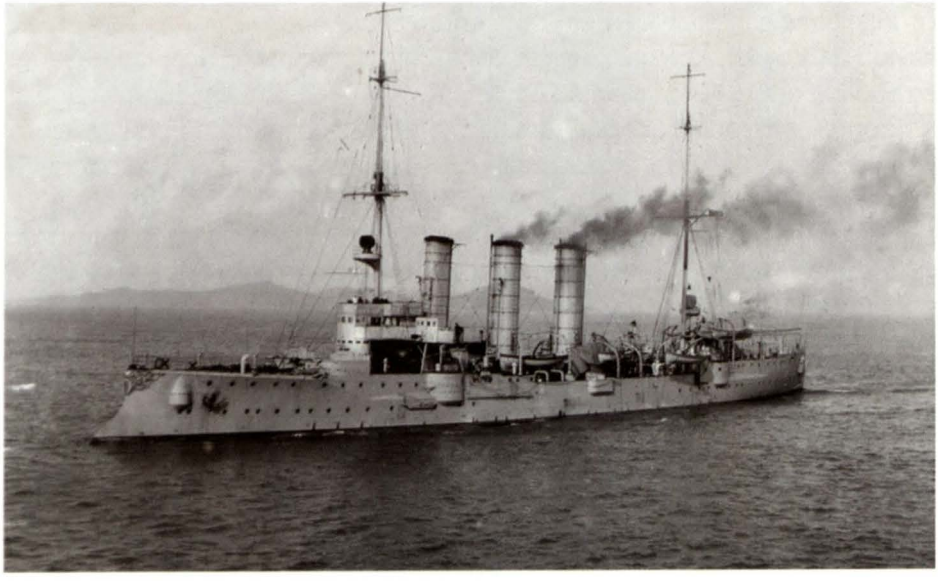
La inteligencia alemana en el continente estaba dirigida por el capitán de navío Karl Boy-Ed, agregado naval en Washington. Su principal colaborador en Sudamérica era el capitán de corbeta August Moller, quien cumplía similar función en Argentina, aunque también estaba acreditado en Brasil, Uruguay y Chile. Con notable eficiencia, durante los siguientes meses ambos lograron despachar 37 naves en apoyo de los buques de Spee[6]. Obviamente, los comerciantes alemanes a lo largo de la costa americana también brindaron valiosa información sobre el movimiento de naves enemigas, lo que se facilitaba por el hecho que varios de los sistemas de radio habían sido instalados por empresas alemanas y, en algunos casos, estaban a cargo de operarios de esa nacionalidad[7].

Al mando del capitán Johannes Haun, el *Leipzig* se había alejado de aguas mexicanas para dirigirse a las costas de California en busca de naves canadienses, pero a principios de setiembre puso proa a Galápagos, con el mercante *Marie*, ante la amenaza que representaba una escuadrilla formada por el crucero japonés *Izuma*, el francés *Montcalm* y el británico *Rainbow*[8]. El 11 de ese mes, a la altura de cabo Corrientes, frente a la costa colombiana,

6. BISHER, Jamie. German Commerce Raiders in Latin American Waters. 2008. [Consulta: el 14 de enero de 2014]. Disponible en: http://www.militaryhistoryonline.com/wwi/articles/germancommerceraiders.aspx
7. *The South Pacific Mail*, 29 de octubre de 1914, p. 6, col. 3. BRAVO, Germán. Actividad de algunos vapores alemanes en la costa sur del Perú, durante la Primera Guerra Mundial. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar.* Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2007, pp. 239-252.
8. BARTHE, M. La guerre de course des navires marchands armés (1914-1918). En: *La Revue Maritime,* 1971. Vol. 283, pp. 73-77. *El Comercio*, 2 de octubre de 1914, p. 1, col. 1-5.

capturaron al tanquero británico *Elsinore*, a cuyos tripulantes dejaron en la isla San Cristóbal, una semana después[9]. Tras algunos días en Galápagos, donde habrían sido reaprovisionados por la barca noruega *Kala*[10], el *Leipzig* y el *Marie* se dirigieron a las costas peruanas.

Los dos primeros meses de la guerra no produjeron gran alteración en el tráfico marítimo en la costa oeste sudamericana, pues solo los buques mercantes alemanes habían buscado refugio en diversos puertos. Sin embargo, el 22 de setiembre el vapor *Ortega*, de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC), que habiendo salido del Callao y embarcado 300 reservistas franceses en Valparaíso se dirigía a Liverpool, fue perseguido por el *Dresden* a unas 100 millas de la boca oeste del estrecho de Magallanes. Douglas Kinnier, capitán del vapor, añadió que dicho crucero, al que no pudo identificar, estaba acompañado por un mercante, que resultó ser el *Baden*[11].



Crucero ligero S.M.S. *Leipzig*.

9. CORBETT, op. cit., p. 318.
10. BISHER, Jamie. World War I Intelligence in Latin America. 2008a. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.reocities.com/ww1ila/01_08-0203rvw.pdf
11. *El Comercio*, 24 de setiembre de 1914, p. 2, col. 1. *The West Coast Leader*, 26 de setiembre de 1914, p. 1. CORBETT, op. cit., p. 323.

Esa noticia, y los rumores sobre la presencia de naves en la costa norte sudamericana, llevaron a que los buques británicos suspendieran su tráfico y permanecieran en puerto. En ese ambiente, no fue extraño que la prensa limeña reportara erróneamente la presencia de un crucero alemán frente al Callao, identificándolo inicialmente como el Bremen y luego como el *Nürnberg*[12], e incluso se reportó que una de estas naves había ingresado a la bahía chalaca en la noche del 26 de setiembre[13].

Lo concreto es que a las 8 de la mañana del 25 el *Leipzig* interceptó al vapor británico *Bankfields*, de la Bank Shipping, de Liverpool, que al mando del capitán Ingham había salido de Eten pocas horas antes con destino a Liverpool, con 5.950 toneladas de azúcar y nueve de cobre. Algunos autores sugieren que el capitán Haun recibió información sobre esta nave a través de alemanes que trabajaban en las haciendas azucareras de la zona, pero no he podido comprobar esa sospecha. Una vez detenido, se le obligó a poner proa al norte y hacia las 11 de la mañana se reunió con el *Marie* y el *Elsinore*, a unas 30 millas al sur de punta Sal. Los 30 tripulantes del buque británico fueron trasladados al *Marie* y llevaron consigo lo que estimaron conveniente. Uno de ellos refiere que los alemanes "no quisieron llevarse ni un alfiler, ni una onza de carbón" de su buque, pero los británicos les regalaron "dos chanchos muy hermosos" para evitar que murieran ahogados al hundir la nave. A las 2:50 de la tarde, luego de abrir las válvulas de fondo del *Bankfields*, el *Leipzig* efectuó seis disparos, dos de los cuales dieron en la línea de flotación de su presa, que se sumergió totalmente a las 4:24 de la tarde. Poco después hundieron al *Elsinore*[14].

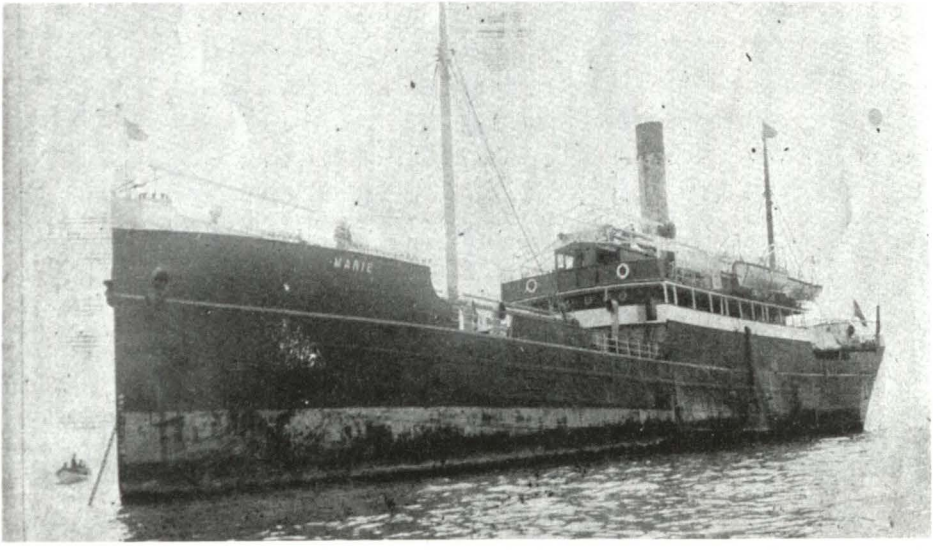
Dos días más tarde se encontraron con el Amasis, vapor de la Naviera Kosmos que había salido del Callao a principios de setiembre[15], y las tres naves se dirigieron a las islas Lobos de Afuera, donde fondearon a las 5:30 de la mañana del día 28. En ese lugar se encontraba el capitán de navío Ramón Valle Riestra, interventor fiscal del guano, quien se puso al habla con el *Marie*, que había fondeado más cerca de la orilla, en demanda de que se respetara la neutralidad peruana no interviniendo a la barca británica *Tamar*[16], que estaba cargando guano, y que

12. *El Comercio*, 25 de setiembre de 1914, p. 1, col. 4; 25 de setiembre de 1914, p. 1, col 3; y 26 de setiembre de 1914, p. 2, col. 1.
13. *El Comercio*, 28 de setiembre de 1914, p. 1, col. 5
14. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Mercurio*, 15 de octubre de 1914, pp. 3-4. *El Comercio*, 25 de agosto de 1914, p. 3, col. 2; 25 de agosto de 1914, p. 3, col. 2; y 1 de octubre de 1914, p.1. *Morning Oregonian*, 17 de diciembre de 1914, p. 4, col. 4. FAYLE, op. cit., pp. 230-231.
15. *El Comercio*, 27 de agosto de 1914, p. 1, col. 6. *The West Coast Leader*, 12 de setiembre de 1914, p. 9.
16. Había ingresado al Callao el 27 de junio de 1914, al mando de D. Mahoney, procedente de Rotterdam, con carbón para la casa Weiss. Archivo Histórico de Marina, LC G,1, nro. 26, pp. 218-219.

las naves alemanas zarparan en un plazo de 24 horas. En su reporte, Valle Riestra señaló que los vapores alemanes tenían sus nombres borrados y que, habiendo transbordado carbón, víveres y aceite del *Amasis*, continuaron hacia el sur a las 6 de la tarde del día 29[17].

Luego de interceptar e inspeccionar a un buque noruego, las tres naves alemanas se encontraron a la altura del Callao en la noche del 30. El capitán Haun dispuso que el *Marie* arribara al puerto para dejar a los prisioneros y adquirir víveres, carbón y noticias. Al amanecer del 1 de octubre el mencionado vapor ingresó a la bahía y procedió a entregar a los prisioneros al cónsul británico. Al ser evidente que había estado en conserva con el *Leipzig*, la Capitanía de Puerto lo declaró incomunicado. Sin posibilidades de reabastecerse, el buque permaneció en el Callao durante el resto de la guerra[18].

Al quedar confirmada la presencia de un crucero alemán, las naves francesas y japonesas, como antes lo habían hecho las británicas, optaron por permanecer en puerto, y de ese modo alteraron el flujo comercial peruano[19]. Este hecho preocupó de manera notable al gobierno, pues buena parte de la economía




Vapor *Marie* acompaña al *Leipzig* desde California hasta el Callao (Variedades N° 344, 3/10/1914, p. 1276).

17. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Comercio*, 30 de setiembre de 1914, p. 1, cols. 5-6, p. 2, cols. 1-2. *Boston Evening Transcript*, 30 de setiembre de 1914, p. 5, cols. 4-5. FAYLE, op. cit., pp. 230-231.
18. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Comercio*, 1 de octubre de 1914, p. 1; y 2 de octubre de 1914, p. 1, col. 1-5. *Variedades*, 3 de octubre de 1914, p. 1276. *The Odgen Standard*, 1 de octubre de 1914, sin paginación.
19. *Variedades*, 3 de octubre de 1914, pp. 1274-1276. *El Comercio*, 8 de agosto de 1914, p. 3

nacional dependía de la exportación de minerales y productos agrícolas. Por ello, aun antes del arribo del *Marie*, se había dispuesto que la Armada patrullara las aguas territoriales y evitara cualquier violación a la neutralidad peruana[20].

En forma simultánea al ingreso del *Marie* al Callao, llegaron a costas ecuatorianas el capitán y la mitad de los tripulantes del *Elsinore*, que habían logrado navegar desde Galápagos, y confirmaron la sospecha de que el *Leipzig* se dirigía al sur.

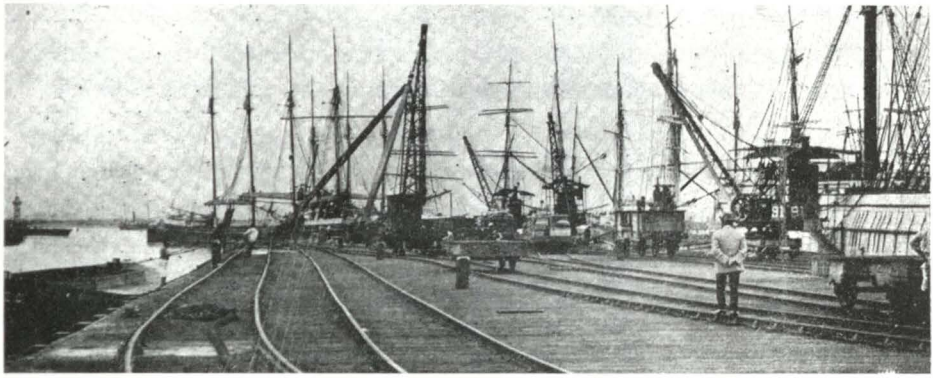
Si bien el *Amasis* no ingresó al Callao, por algún medio logró establecer comunicación con el puerto, pues al volver a reunirse con el *Leipzig*, un teniente apellidado Redieger llevó periódicos locales e información sobre naves británicas, francesas y japonesas[21]. Los dos buques alemanes continuaron hacia el sur y coordinaron para ser reaprovisionados por los vapores *Anubis, Karnak* y *Abessinia*, que debían zarpar de Pisagua, Iquique y Mollendo, respectivamente. El 3 de octubre, a unas 50 millas de Mollendo, la última de estas tres naves se reunió con el crucero y su consorte[22].

Al mando del capitán Schulemann, el *Abessinia* permaneció dos días con el *Leipzig* y le transbordó carbón y víveres. Luego de ello, se dirigió al Callao llevando al oficial T. Standtke y a dos marineros que requerían atención hospitalaria. El 6 de octubre arribó al puerto y procedió a desembarcar a los enfermos y a reaprovisionarse, aunque la Aduana impidió que embarcara carne en conserva por sospechar que iba destinada al crucero alemán. Tres días después zarpó hacia Arica, con la lógica protesta de los cónsules británico y francés, y se dirigió hacia Pascua, donde debía reunirse el escuadrón[23].

Con escasa población, formada por nativos polinesios y tres extranjeros (un británico, un francés y un alemán), a los que se sumaban los miembros de una expedición científica británica arribada en mayo en una pequeña goleta, la isla de Pascua no contaba con un equipo de radio y su comunicación con el continente se limitaba a la visita de una unidad naval chilena dos veces al año. Por ello, sus pobladores no sabían del estado de guerra, cosa que los marinos alemanes tampoco mencionaron.

A los isleños debió resultarles sorprendente que el 10 de agosto arribaran el *Dresden* con el mercante *Baden*, luego de haber reconocido la costa chilena

20. FAYLE, op. cit., pp. 233-234
21. H. M. GOVERNMENT. *Review of German cruiser warfare 1914-1918*. Londres: H. M. Government. 1940, p. 92.
22. *El Comercio*, 12 de octubre de 1914, p. 2, col. 2.
23. *El Comercio*, 6 de octubre de 1914, p. 1, col. 4-5; y 10 de octubre de 1914, p. 2, col. 1. YATES, op. cit., p. 92. BRAVO, op. cit.



El puerto del Callao paralizado al conocerse la presencia de buques de guerra alemanes en la zona (Variedades N° 340, 5/9/1914, p. 1169).

hasta Coronel. Pero más sorprendente aún fue que dos días después lo hicieran el *Scharnhorst, Gneiseau* y *Nürnberg*, con el crucero auxiliar *Titania* y los mercantes *Yorck* y *Göttingen*; y que el 14 fondearan el *Leipzig* con las naves *Amasis, Anubis* y *Karnak*[24].

Luego de refrescar víveres y reabastecer de carbón a los buques de guerra, y tras una visita del almirante y algunos oficiales, entre ellos sus dos hijos, a los moáis, el 18 de octubre las naves alemanas pusieron proa a Más Afuera. Su arribo se produjo el 26 y se les unió al día siguiente isla el crucero auxiliar *Prinz Eitel Friedrich*, al mando del capitán Max Thierichens, tras un poco exitoso crucero en el Pacífico Suroriental[25].

El 28 de octubre el *Nürnberg*, el *Prinz Eitel Friedrich* y el *Göttingen* se dirigieron hacia Valparaíso, confiando vanamente que este último buque pudiera obtener carbón e información, mientras el resto del escuadrón se acercaba a las costas chilenas[26]. Si bien debió permanecer en puerto, el *Göttingen* logró interceptar señales de radio de algunos buques del almirante Cradock que avanzaban desde el sur[27].

Ya desde principios de octubre los británicos sabían que el escuadrón de Spee se estaba dirigiendo a la costa sudamericana, presumiendo que el *Dresden* se les uniría para disturbar el comercio en esa área[28]. Ante esto, Cradock despachó

24. YATES, op. cit., p. 119. CORBETT, op. cit., p. 359.
25. *The Press*, 7 de diciembre de 1914, p. 7, col. 8. *The Straits Times*, 1 de diciembre de 1914, p. 9, col. 2. CORBETT, op. cit., p. 359.
26. BARTHE, op. cit., p. 75. YATES, op. cit., pp. 131-132.
27. BRAVO, op. cit.
28. CORBETT, op. cit., p. 317.

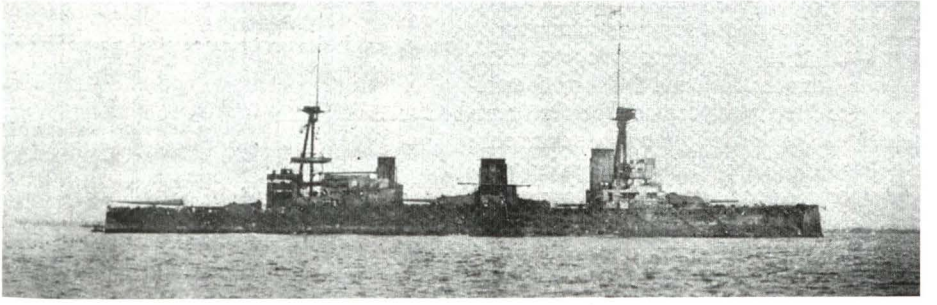
al capitán John Luce con el *Glasgow, Monmouth* y *Otranto* al Pacífico, con instrucciones de buscar a los buques alemanes. Luce reconoció la costa hasta Valparaíso y el 26 de octubre se reunió con Cradock, que a bordo del *Good Hope* había salido de Malvinas cuatro días antes sin aguardar por el lento pero poderoso crucero acorazado *Canopus*[29].

Mientras el *Glasgow* y el *Otranto* reconocían nuevamente la costa chilena, los cruceros acorazados *Good Hope* y *Monmouth* recalaron en Vallenar, al sur de Chiloé. El 31 se les reunió el *Otranto*, sin haber obtenido noticia alguna de la fuerza alemana, mientras que el *Glasgow* informaba que buques mercantes alemanes habían estado entrando y saliendo de Coronel, y que había interceptado señales de radio del *Leipzig*[30].

El escuadrón británico se reunió hacia mediodía del 1 de noviembre e inició de inmediato la búsqueda del crucero alemán, sin suponer que se iba a enfrentar con una fuerza superior, ni aguardar al acorazado *Canopus*, que se encontraba a la altura de Chiloé.

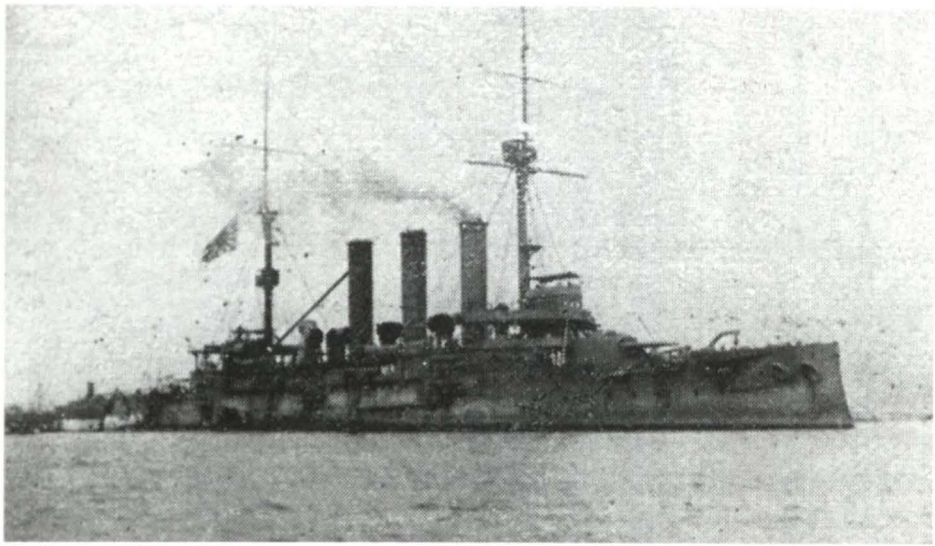
Por su parte, Spee también había logrado obtener información de la presencia del *Glasgow* cerca de Coronel, por lo que se dirigió en su busca, mientras que el *Prinz Eitel Friedrich* continuaba operando a lo largo de la costa. El 30 de octubre este último buque trató de abordar al vapor británico *Colusa* y al chileno *Almirante Lynch*, frente a Valparaíso, pero la intervención del cazatorpedero chileno *Merino Jarpa* evitó que ambas naves fueran intervenidas[31].

Mientras esto tenía lugar frente a Valparaíso, más al sur ambas fuerzas seguían aproximándose a Coronel, creyendo que se encontrarían con uno o dos buques contrarios. Al caer la tarde del 1 de noviembre, los dos escuadrones entraron en



Crucero de batalla HMS *Australia* en el Callao (Variedades N° 356,26/12/1914, p. 1600).

29. Ibíd., pp. 325-331, 355.
30. Ibíd., p. 357.
31. Bravo, op. cit.



Crucero japonés *Izumo* en el Callao (Variedades N° 356, 26/12/1914, p. 1601).

contacto y al ocaso se inició el combate. Con mejor control de tiro y artillería, y con la silueta de los buques británicos perfilada por el sol poniente, en algo más de diez minutos las naves alemanas sacaron de combate a los dos cruceros acorazados. Hundieron al *Good Hope* poco antes de las 8, y al *Montmouth* casi una hora después. Las otras dos naves británicas lograron escapar hacia el oeste y se dirigieron luego al sur, en busca del *Canopus*, para pasar al Atlántico sur[32].

El 3 de noviembre, luego de su victoria en Coronel, Spee ingresó a Valparaíso con el *Scharnhorst*, el *Gneisenau* y el *Nürnberg*. Saludó a la plaza y fue recibido entusiastamente por la colonia alemana, algunos chilenos simpatizantes de los poderes centrales y las tripulaciones de 32 buques alemanes fondeados en el puerto. En un gesto que lo enaltece, durante el agasajo que se le ofreció en el Club Alemán, Spee brindó en memoria del almirante Cradock, con quien había tenido lazos de amistad, y lo calificó de "valiente y honorable enemigo"[33].

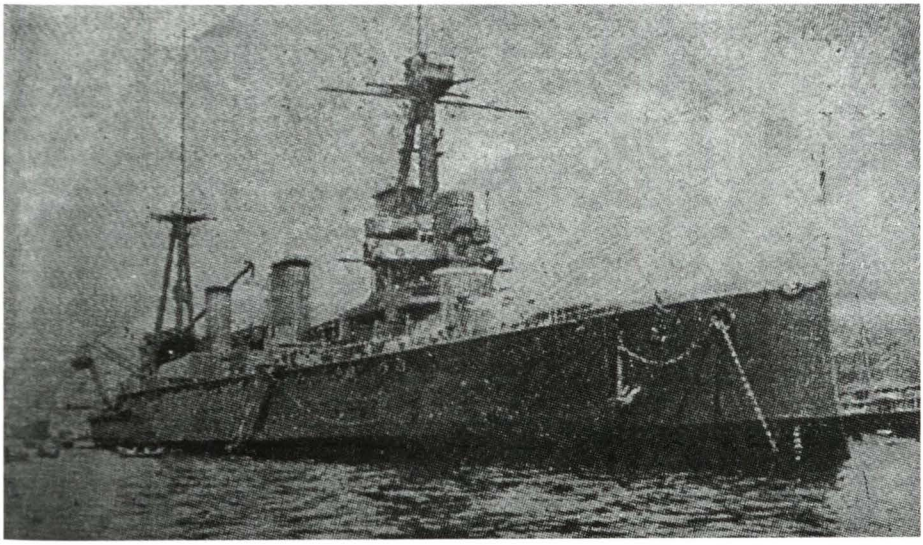
Por su parte, luego de buscar infructuosamente a las naves británicas sobrevivientes del combate, el *Leipzig* y el *Dresden* se dirigieron a Más Afuera para reunirse con el resto de la división. En esa travesía, el *Leipzig* capturó la barca francesa *Valentine*. Llegaron a la referida isla el día 5, acompañados por el

32. JIMÉNEZ, M. Combate naval de las costas de Chile. En: *Revista de Marina*, 1918. Vol. III, nro. 1, pp. 3-8.
33. YATES, op. cit., p. 181. CORBETT, op. cit., p. 421.

*Amasis* y el *Santa Isabel*. Luego de retirarle el carbón que tenía a bordo, la barca francesa fue incendiada el día 19[34].

El 7 se les unió el *Baden* con el *Titania* y la barca noruega *Helicon*, detenida por tener un cargamento de carbón de propiedad británica que llevaba de Australia a Valparaíso. Luego de confiscarle parte de la carga, la referida barca fue liberada[35].

El 8 llegaron primero el *Prinz Eitel Friedrich* y luego el *Dresden* con otra presa, el vapor norteamericano *Sacramento*, antes alemán *Alexandria*, que al mando del capitán Jacobsen había salido de San Francisco el 15 de octubre con destino a Valparaíso conduciendo 6.000 toneladas de carbón[36]. Luego de transbordar su carga, el *Sacramento* se dirigió a Valparaíso llevando a los 32 tripulantes de la barca francesa. Su arribo a ese puerto, el día 20, y el del *Helicon*, permitieron conocer que el escuadrón de Spee se encontraba cerca de costas americanas[37].

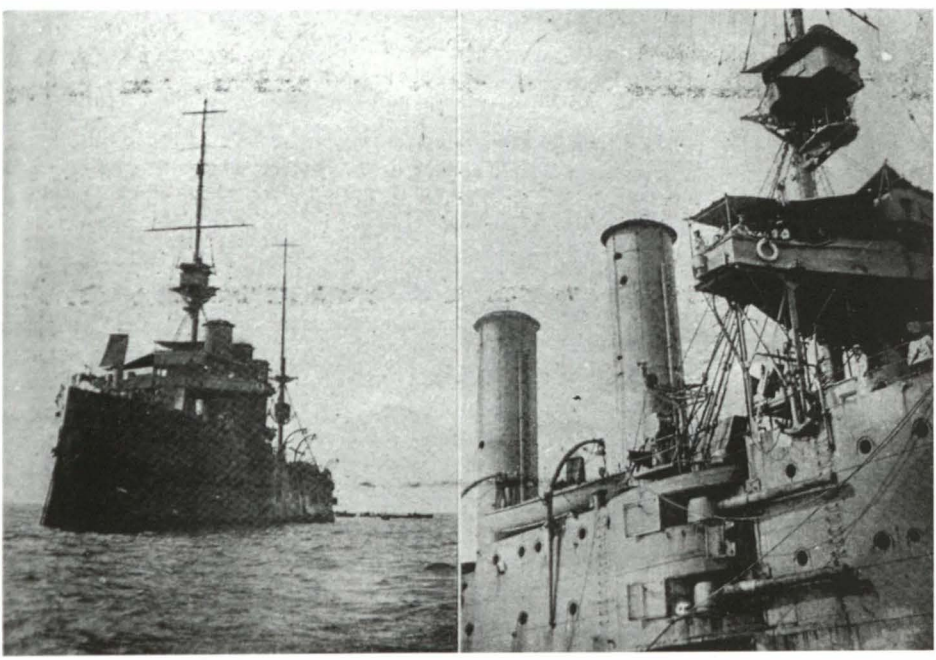


Crucero *Dresden* en Valparaíso, después de la batalla de Coronel (Variedades N° 372, 17/4/1915, p. 2015).

34. *Wairarapa Daily Times*, 24 de noviembre de 1914, p. 6, col. 1. CORBETT, op. cit., p. 421.
35. *The Press*, 7 de diciembre de 1914, p. 7, col. 8. *The Straits Times*, 1 de diciembre de 1914, p. 9, col. 2. CORBETT, op. cit., p. 421. BRAVO, op. cit.
36. *The Queenslander*, 26 de diciembre de 1914, p. 3, cols. 3-5. CORBETT, op. cit., p. 421.
37. BARROS, Mario. *Historia diplomática de Chile, 1541-1938*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1990, pp. 681-683.

Por su parte, el *Prinz Eitel Friedrich* había estado en Coronel el 4 de noviembre. En ese fondeadero encontró a los vapores alemanes *Tanis, Negada, Sais* y *Rhakotis*, que fueron autorizados por la autoridad marítima chilena a entregarle carbón. Ante la protesta de los agentes diplomáticos aliados, el Gobierno chileno declaró a los tres primeros de estos buques como auxiliares, por haber obtenido el carbón para dirigirse a Hamburgo, pero la protesta alemana logró que se revocara tal orden[38].

El escuadrón volvió a reunirse el 6 de noviembre en Más Afuera, tras recibir a bordo a 127 voluntarios de los buques mercantes alemanes presentes en Valparaíso. Una semana más tarde, el *Leipzig* y el *Dresden* arribaron a ese puerto para adquirir nuevas noticias sobre las fuerzas enemigas y para que sus tripulaciones también pudieran disfrutar de un breve descanso. Zarparon el 14 y en la madrugada del 16 el *Dresden* capturó y hundió al vapor británico *North Wales*, que se dirigía de Juan Fernández a Malvinas. Despacharon al Callao a sus 27 tripulantes a bordo del *Rhakotis*[39].



Crucero británico HMS *Kent* en el Callao (*Variedades* N° 374, 1 de mayo de 1915, p. 2060).

38. BRAVO, op. cit.
39. HURD, Archibald. *The Merchant Navy*. Londres: John Murray. 1921, pp. 145-146. CORBETT, op. cit., p. 421.

Dos días más tarde estos dos cruceros se reunieron con el escuadrón. El 21 arribaron a bahía San Quintín, donde se encontraban el *Seydlitz* y el *Memphis*, y a donde llegó dos días después un tercer buque de apoyo, el *Luxor*[40]. Poco después, el escuadrón zarpó hacia al cabo de Hornos, llevando cuatro carboneros en conserva. En el Pacífico quedaban el *Titania*, que había sido barrenado por no poder reabastecerlo de carbón, y el *Prinz Eitel Friedrich*, que debía emitir comunicaciones radiales que hicieran suponer que la fuerza alemana permanecía en dicho océano. Asimismo, el *Memphis* y el *Luxor* se dirigieron a Coronel y al Callao, respectivamente, donde quedaron internados.

El plan de Spee era destruir las instalaciones británicas en Malvinas y luego iniciar el largo cruce del Atlántico intentando alcanzar puertos alemanes, pero se había tomado mucho tiempo en tomar esa decisión, tiempo que jugaría en su contra al llegar al Atlántico sur. Por otro lado, quizá habría sido más conveniente dividir su fuerza para perturbar el comercio aliado y dispersar la fuerza que iba en su contra, pero la decisión estaba tomada y el escuadrón se aproximaba a su destino, sin saber que para la mayor parte de quienes lo constituían sería el final de su travesía.

El Almirantazgo británico había previsto el movimiento alemán hacia Malvinas, despachando hacia dicho lugar al vicealmirante Sir Doveton Sturdee con dos cruceros de batalla y tres cruceros ligeros. El 8 de diciembre de 1914 ambas fuerzas se encontraron y cuatro de las cinco naves de Spee fueron hundidas. Solo el *Dresden* pudo escapar, al dirigirse primero al estrecho de Magallanes y luego al Pacífico.

Mientras estos hechos tenían lugar en el Atlántico sur, el 4 de diciembre el *Prinz Eitel Friedrich* había capturado y hundido al vapor británico *Charcas*, frente a Topocalma. Arribó dos días después a Papudo para desembarcar a sus 58 tripulantes, sin notificarlo previamente a las autoridades chilenas[41]. El 8 logró captar las comunicaciones de los buques británicos que estaban combatiendo en Malvinas, por lo que su capitán optó por dirigirse a la isla de Pascua. En ese tránsito, el día 11 capturó al bricbarca francés *Jean*, con 3.500 toneladas de carbón a bordo, y al día siguiente hizo lo propio y hundió al bricbarca británico *Kidalton*, que llevaba salitre, cuya tripulación pasó a la nave francesa, a la que

40. CORBETT, op. cit., p. 425.
41. COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo. *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial y la post-guerra, 1914-1921*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1986, p. 52. BRAVO, Germán. Incursiones del corsario alemán *Prinz Eitel Friedrich* en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial. En: *Revista Mar*, 2013. Nro. 199, pp. 31-35.

también hundió en Pascua el 31 de diciembre[42]. Permaneció en esta isla hasta el 6 de enero de 1915, cuando puso proa en dirección al Atlántico. Logró tomar varias naves más antes de llegar a Newport el 10 de marzo y quedar internado por el resto de la guerra[43].

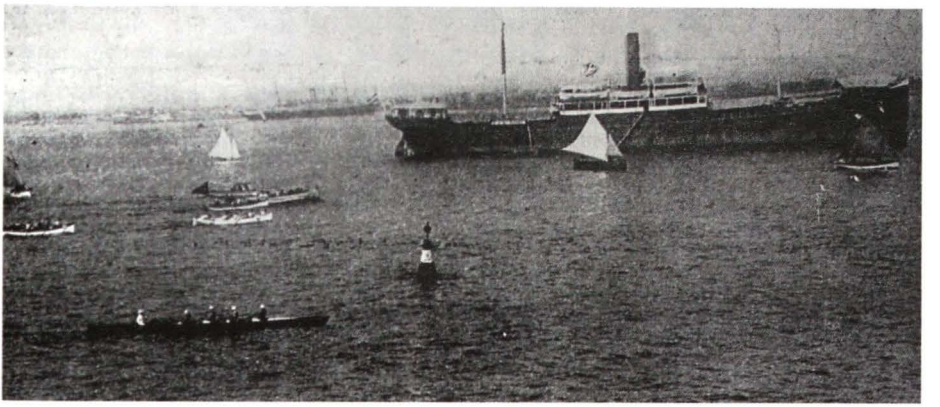
La búsqueda del escuadrón de Spee llevó a una fuerza naval aliada, al mando del almirante australiano George E. Patey, a desplazarse desde las costas mexicanas a aguas sudamericanas. Al producirse el enfrentamiento en Malvinas, ese escuadrón se encontraba en aguas colombianas. Patey fue instruido para dirigirse al Caribe con el crucero de batalla *Australia*, y que el contralmirante japonés Moriyama Keyzaburo con los cruceros *Hizen*[44], *Asama* e *Izumo*[45], continuara con la búsqueda del *Dresden* en la zona de Galápagos, mientras que el crucero *Newcastle* y las naves que venían del Atlántico sur hacían lo propio en las costas chilenas.

El *Australia* arribó en el Callao en la tarde del 18 de diciembre, pocas horas después del vapor alemán *Luxor*, que había reabastecido al escuadrón de Spee. El crucero australiano continuó su travesía al día siguiente, tras recargar carbón y luego que el almirante Patey llevara a cabo una visita oficial al presidente Benavides[46]. Dos días después arribó el *Izumo*, en el que izaba su insignia el almirante Moriyama, quien también llevó a cabo las visitas protocolares del caso y zarpó el 22, mientras que el *Asama* ingresó al puerto[47].

Ambos buques japoneses permanecieron patrullando frente a las costas peruanas y ecuatorianas, y recalaron en Paita el 11 de enero de 1915, mientras que el *Hizen* arribó a Puerto Pizarro el 24 de diciembre, escoltando cinco mercantes británicos[48]. También arribaron al Callao los cruceros británicos *Kent*, *Newcastle* y *Orama*, que buscaban al *Dresden*, entre el 15 de enero y el 2 de febrero[49].

---

42. BRAVO, op. cit.
43. BARTHE, op. cit., pp. 75-77.
44. Exruso *Retvizan*, 12.700 toneladas, construido en Estados Unidos y capturado en Puerto Arturo. CORBETT, op. cit., p. 318.
45. Crucero acorazado. Entró en servicio en 1908. Tenía 9.759 toneladas, una velocidad de 22 nudos y 4 cañones de 8" y 14 de 6". CORBETT, op. cit., p. 148.
46. *The West Coast Leader*, 19 de diciembre de 1914, pp. 1 y 4. *Variedades*, 26 de diciembre de 1914, p. 1600.
47. Durante las 24 horas que ambos cruceros permanecieron en el Callao, los marinos japoneses rindieron homenaje a Eichiro Koyima, tripulante del buque escuela *Ryujo*, muerto en el Callao en 1883 y enterrado en el antiguo cementerio británico de Bellavista. SAKUDA, Alejandro. *El futuro era el Perú*. Lima: Esicos. 1999, p. 1601. *Variedades*, 26 de diciembre de 1914, p. 1601. *The Cornell Daily Sun*, 22 de diciembre de 1914, p. 6, col. 1. *The West Coast Leader*, 26 de diciembre de 1914, p. 1.
48. *El Comercio*, 12 de enero de 1915, p. 1, col. 4; y 13 de enero de 1915, p. 1, col. 3-4. *The West Coast Leader*, 26 de diciembre de 1914, p. 12; y 16 de enero de 1915, p. 1.
49. Diarios de estos buques en http://www.naval-history.net. *Variedades*, 1 de mayo de 1915, p. 2060.



Regatas organizadas en el Callao por la tripulación del vapor alemán *Rhakotis*, internado en el puerto durante la guerra (*Variedades* N° 427, 6 de mayo de 1916, p. 99).

Tras doblar el cabo de Hornos, el capitán Fritz Emil Lüdecke, del *Dresden*, fondeó en la aislada bahía Scholl (puerto Adelaida), donde fue ubicado el día 11 por el destructor chileno *Almirante Condell*, cuyo comandante le recordó que solo podía permanecer 24 horas en un puerto neutral. Pero en vez de dejar aguas chilenas, Lüdecke recaló en Punta Arenas, donde logró obtener 750 toneladas de carbón del mercante alemán *Turpin* y zarpar al caer la noche del 13[50].

Mientras que el *Glasgow* y el *Bristol* arribaban a Punta Arenas en la tarde siguiente, Lüdecke llevó su nave a bahía Hewett, donde comenzó a reparar sus máquinas, de la mejor manera que pudo, y fue ubicado por la goleta chilena *Elfriede*, de Albert Pagels, marino alemán residente en Punta Arenas. Convencido de que su posición sería prontamente conocida por los británicos, Pagels dirigió al crucero a bahía Navidad, en el canal González, unas 80 millas al norte; y luego hizo lo propio con el *Sierra Cordoba* desde la ensenada Martínez hasta el lugar del crucero, donde llegó el 19 de enero. Despachado desde el Río de la Plata, el *Sierra Cordoba* había sido visto por el crucero británico *Cornwall* el 26 de diciembre, en bahía Snug, pero se encontraba en aguas chilenas y con un destructor de esa nacionalidad presente. Otros tres buques debían reaprovisionar el *Dresden*, pero uno fue capturado cerca de las Malvinas, otro hundido por el *Australia* ya en el Pacífico y el tercero no llegó a salir de Pernambuco[51].

El 14 de febrero ambos buques alemanes dejaron su fondeadero y pusieron proa al norte. Trece días después el *Dresden* capturó y hundió a la altura de

50. BRAVO, op. cit. CORBETT, op. cit., p. 242.
51. YATES, op. cit., p. 229.

isla Mocha el velero británico *Conway Castle*, que había salido de Valparaíso el día 15 hacia Queenstown y Liverpool con 2.300 sacos de cebada. Luego de despachar el Sierra Córdoba a Valparaíso para que consiguiera más carbón, el crucero alemán se dirigió hacia Juan Fernández, confiando en reunirse con el carbonero *Gotha*, a unas 300 millas al oeste de Coronel[52].

El 6 de marzo interceptó a la barca peruana *Lorton*, que se dirigía del Callao a Valparaíso, y le transbordó a los tripulantes del *Conway Castle*, que desembarcaron en el puerto chileno el 13 de ese mes[53].

La tarde del 8 de marzo, una vez despejada la neblina, el *Kent* logró avistar el *Dresden*, a unas 12 millas al oeste de su posición, e inició de inmediato su persecución. La noche salvó al crucero alemán[54], pero su suerte estaba echada. Con varios buques enemigos buscándolo y crecientes dificultades para reabastecerse de carbón y víveres, se dirigió a bahía Cumberland, en Más a Tierra, donde el 14 de ese mes fue alcanzado por una fuerza británica. Pese a encontrarse en aguas chilenas, fue atacado y, tras un breve intercambio de fuegos, el capitán Lüdecke optó por volar su nave para evitar su captura. La tripulación desembarcó y vio desde la orilla cómo el último buque de guerra alemán en el Pacífico se hundía[55].

Si bien la presencia naval alemana había desaparecido del Pacífico americano, buques aliados, así como peruanos y chilenos, continuaron patrullando la costa. No faltaban motivos para ello, pues 10 buques mercantes alemanes permanecían en puertos peruanos (7 vapores y 3 veleros) y 87 en puertos chilenos (32 vapores y 55 veleros).

**Buques alemanes en el Perú y Chile**[56]

| | | | |
|---|---|---|---|
| Antofagasta | 11 | Mejillones | 3 |
| Caleta Buena | 4 | Mollendo | 2 |
| Caleta Coloso | 2 | Pisagua | 2 |
| Caldera | 1 | Punta Arenas | 5 |
| Callao | 8 | Talcahuano | 4 |
| Coquimbo | 1 | Taltal | 4 |
| Corral | 3 | Tocopilla | 1 |
| Iquique | 9 | Valparaíso | 28 |
| Junín | 1 | **Total** | **97** |

52. CORBETT, op. cit., p. 248.
53. *El Chileno*, 14 de marzo de 1915, p. 1, cols. 3-4. *The Sydney Morning Herald*, 15 de marzo de 1915, p. 9, col. 3.
54. CORBETT, op. cit., pp. 248-249.
55. YATES, op. cit., pp. 233-235.
56. *The West Coast Leader*, 10 de febrero de 1917. COUYOUMDJIAN, op. cit., p. 133.

Algunas de estas naves fueron internadas por las autoridades locales por haber colaborado con el escuadrón de Spee, mientras que otras lo hicieron voluntariamente para evitar ser capturadas o destruidas por los buques aliados. No faltaron los casos en que algunos tripulantes lograron evadir la vigilancia aliada y de las autoridades chilenas para retornar a Alemania. Eso fue lo que sucedió con los 28 tripulantes del *Dresden*, el *Göttingen* y el velero *Herzogin Cecilie*, que en la barca *Tinto*, de propiedad de Carlos Oelckers, lograron salir de Concepción y retornar a Alemania; y del entonces joven teniente Wilhelm Canaris, que con apoyo de los alemanes asentados en el sur de Chile logró cruzar la cordillera y embarcarse hacia Alemania en un buque holandés[57].

Un caso distinto fue la presencia de la goleta *Fortuna*, que al mando del teniente Alfred Kling arribó a Pascua el 4 de octubre de 1917 y encalló dos días después en Hanga Roa. El 13 de febrero siguiente Klinge, con otros dos oficiales y 55 tripulantes, zarparon hacia Talcahuano en la barca chilena *Falcon*, y a su arribo, el 4 de marzo, quedaron internados. Estos hombres habían formado parte de la tripulación del velero corsario *Seeadler*, que al mando del teniente de navío conde Félix von Luckner, en diciembre de 1916 había logrado burlar el bloqueo aliado bajo bandera noruega. Cruzó el Atlántico, dobló el cabo de Hornos y se encontró en las proximidades de Juan Fernández a fines de abril, cuando tuvo que alejarse de la zona al captar señales del crucero británico *Kent*. Logró hundir 16 buques aliados antes de encallar en Mopelia, islas de la Sociedad, el 2 de agosto de 1917. Ludeck y cinco de sus hombres lograron navegar en una lancha hacia las Fiji, pero fueron capturados en la isla Wakaya. El 5 de setiembre Kling y los 58 tripulantes restantes pudieron capturar a la goleta francesa *Lutece*, a la que rebautizaron *Fortuna* e iniciaron el viaje ya señalado[58].

Terminada la guerra, algunos de los buques mercantes internados fueron asignados a los aliados como compensación, mientras que otros quedaron en poder de los países donde habían permanecido esos largos años. Otros más, terminados los ajustes de cuentas con los aliados, fueron liberados y pudieron zarpar de retorno a Alemania. Pero su larga permanencia en el Perú y Chile también motivó que muchos de sus tripulantes optaran finalmente por quedarse en estos países, enriqueciendo con su presencia el ya variado mestizaje que en ellos se vivía.

---

57. IBARRA, Carlos. Puerto Montt en la Primera Guerra Mundial. 2014. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.surlink.cl/index.php/reportajes/18860-puerto-montt-en-la-primera-guerra-mundial.
58. BERLINGER, Walter. Las correrías del SMS *Seeadler*. En: *Revista de Marina*, Chile, 1996.

## Bibliografía


- BARROS, Mario. *Historia diplomática de Chile, 1541-1938*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1990.
- BARTHE, M. La guerre de course des navires marchands armés (1914-1918). En: *La Revue Maritime*, 1971. Vol. 283, pp. 73-77.
- BERLINGER, Walter. Las correrías del SMS *Seeadler*. En: *Revista de Marina*, Chile, 1996. Nro. 3.
- BISHER, Jamie. German Commerce Raiders in Latin American Waters. 2008. [Consulta: el 14 de enero de 2014]. Disponible en: http://www.militaryhistoryonline.com/wwi/articles/germancommerceraiders.aspx
- BISHER, Jamie. World War I Intelligence in Latin America. 2008a. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.reocities.com/ww1ila/01_08-0203rvw.pdf
- BRAVO, Germán. Los corsarios y los vapores alemanes en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial, 1914-1918. En: *Boletín de la Academia Chilena de Historia Naval y Marítima*, 2005. Nro. 9, pp. 149-172.
- BRAVO, Germán. Actividad de algunos vapores alemanes en la costa sur del Perú, durante la Primera Guerra Mundial. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2007.
- BRAVO, Germán. Incursiones del corsario alemán *Prinz Eitel Friedrich* en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial. En: *Revista Mar*, 2013. Nro. 199, pp. 31-35.
- CORBETT, Julian. *Naval Operations*. Londres: Longmans, Green and Company. 1920.
- COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo. *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial y la postguerra, 1914-1921*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1986.
- FAYLE, Charles. *Seaborne Trade*. Londres: John Murray. 1920.
- H. M. GOVERNMENT. *Review of German cruiser warfare 1914-1918*. Londres: H. M. Government. 1940.
- HURD, Archibald. *The Merchant Navy*. Londres: John Murray. 1921.
- IBARRA, Carlos. Puerto Montt en la Primera Guerra Mundial. 2014. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.surlink.cl/index.php/reportajes/18860-puerto-montt-en-la-primera-guerra-mundial
- JIMÉNEZ, M. Combate naval de las costas de Chile. En: *Revista de Marina*, 1918. Vol. III, nro. 1, pp. 3-8.
- SAKUDA, Alejandro. *El futuro era el Perú*. Lima: Esicos. 1999.
- SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in the World War*. Nueva York: Peter Smith. 1934.
- WOODS, Desmond. Inviduous Choices. The German East Asia Squadron and the RAN in the Pacific, August to December 1914. *Naval Historical Review*, 2014. Vol. 35, nro. 4, pp. 5-16.
- YATES, Keith. *Graf Spee's raiders. Challenge to the Royal Navy, 1914-1915*. Londres: Leo Cooper. 1995.


## Publicaciones periódicas


*Boston Evening Transcript* (Boston, Massachusetts)

*El Chileno* (Santiago)

*El Comercio* (Lima)

*El Mercurio* (Valparaíso)

*Morning Oregonian* (Portland, Oregon)

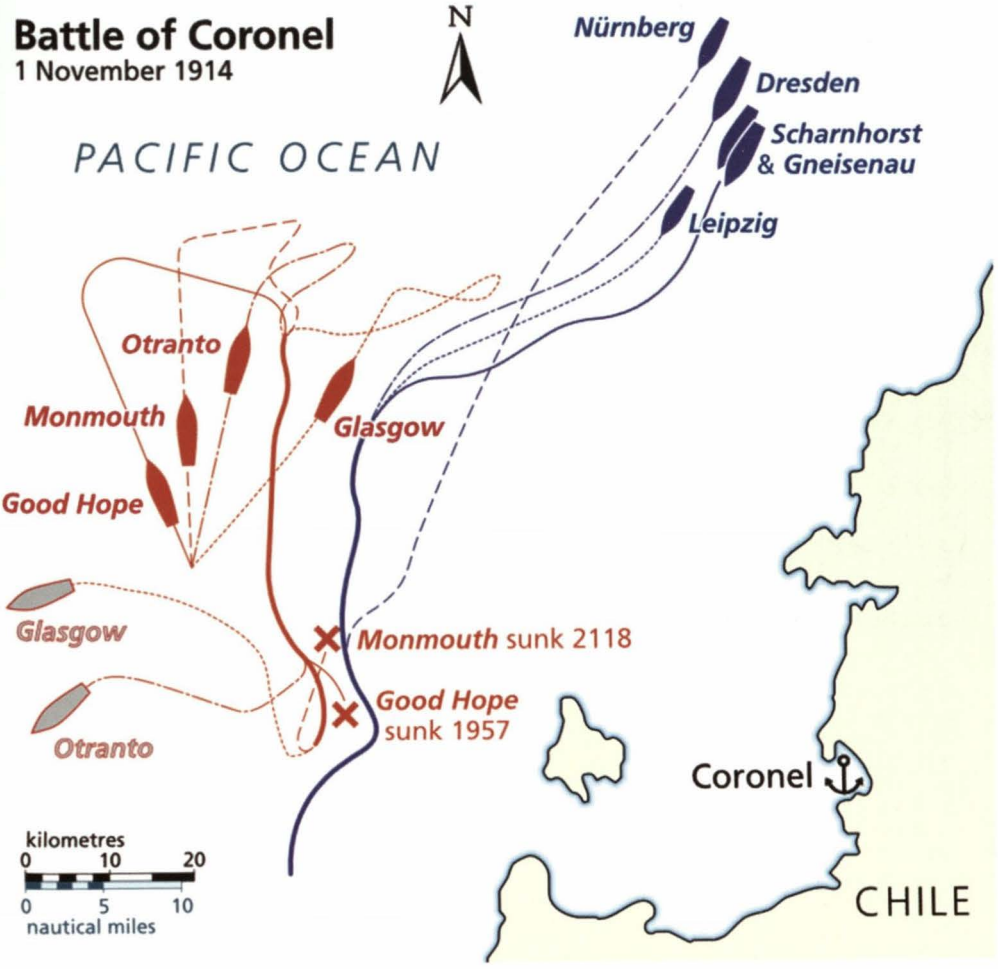
*Revista de Marina* (Lima)

*Revista de Marina* (Valparaíso)

*The Cornell Daily Sun* (Ithaca, Nueva York)

*The Odgen Standard* (Odgen, Utah)

*The Press* (Christchurch, Nueva Zelanda)
*The Queenslander* (Brisbane, Queensland)
*The South Pacific Mail* (Valparaíso)
*The Straits Times* (Singapur)
*The Sydney Morning Herald* (Sydney)
The West Coast Leader (Lima)
*Variedades* (Lima)
*Wairarapa Daily Times* (Masterton, Nueva Zelanda)






El general Eisenhower dando instrucciones el 5 de junio de 1944 a paracaidistas estadounidenses del 502° Regimiento Paracaidista (101° División Aerotransportada) que participarían en el Día D saltando en Normandía esa misma noche: "Lo que importa más nunca debe estar a merced de lo que importa menos".