

Hace 86 años se hundía el Graf Spee: la Segunda Guerra Mundial había llegado al Río de la Plata

Hans Langsdorff, capitán del corsario alemán, decidió echarlo a pique luego de batallar con naves inglesas. Luego, se suicidó en Buenos Aires.

La historia, por [Nicolás Gilardi Diario INFOBAE](#).



Era 20 de diciembre de 1939 y cuando las primeras horas del día asomaban en Buenos Aires, un disparo sacudió la tranquilidad del Hotel Naval. Provenía de la pistola Mauser del comandante **Hans Langsdorff**, quien luego de involucrarse en la

bandera de guerra de la Kriegsmarine, puso fin a su vida. Fue el primer oficial de renombre nazi que se suicidó en la Segunda Guerra Mundial. El primero de muchos. **"Para un comandante que tiene sentido del honor, se sobreentiende que su suerte personal no puede separarse de la de su navío"**, había escrito en una de las cartas que dejó a sus familiares y a las autoridades del Reich.

Tres días antes, **había dispuesto todo para hundir el *Admiral Graf Spee***, anclado frente a las costas de Montevideo. Las explosiones que lo echaron a pique fueron observadas por numerosos uruguayos, testigos de una guerra que llegaba a Sudamérica cuando todavía Alemania no había entablado combates de consideración con Inglaterra y Francia en el Viejo Continente. Allí se vivía la ***drôle de guerre***, la guerra de broma o falsa. ¿Pero qué había pasado? ¿Por qué el Río de la Plata fue escenario de una de las primeras batallas de la Segunda Guerra Mundial?

Primero hay que remontarse a 1934, cuando el Graf Spee fue botado. **Adolf Hitler** hacía un año que había llegado al poder. Si bien de a poco dejó de cumplir las exigencias del Tratado de Versalles, todavía respetaba la limitación que prohibía a la Armada alemana navíos superiores a las 10 mil toneladas. Así fue concebido el *Graf Spee*, una nave de gran potencia pese a las limitaciones de peso. Contaba con cañones de calibre muy superior a los de buques del mismo tonelaje (entre ellos, seis cañones de 280 mm y ocho de 150 mm). Medía 188 metros de largo y podía alcanzar los 26 nudos. Veloz como un crucero y potente como un acorazado. Por eso lo llamaban **"acorazado de bolsillo"**.

El 21 de agosto de 1939, a días de la invasión de Polonia que desencadenaría la guerra más cruenta de la historia, el capitán Langsdorff dejó Wilhelmshaven con órdenes precisas. El *Graf Spee* recorrería las aguas del mundo actuando como nave **"corsaria"** en procura de **"destruir el tráfico mercante enemigo"**. Para su cometido, podía camuflarse y cambiar de nombre o bandera. Se le ordenaba además "no atracar en ningún puerto, enemigo o neutral" y **"entrar en combate con barcos enemigos sólo si es indispensable"**. Sin embargo, y luego de una serie de rápidos éxitos iniciales, el oficial a cargo del *Graf Spee*, un veterano de la Primera Guerra de 45 años, **hizo caso omiso de varias directivas. Lo terminó pagando caro.**

Auxiliado por el *Altamark*, un petrolero que lo abastecía "en puntos establecidos" de antemano, el *Graf Spee* comenzó su travesía. Su accionar generó un dolor de

cabeza al Almirantazgo británico. Entre septiembre y el 9 de diciembre, el "acorazado de bolsillo" alemán **hundió o capturó nueve barcos mercantes** (más de 50 mil toneladas), utilizando, como se le ordenó, recursos "corsarios", como el cambio de bandera, el camuflaje y hasta gorras de los marinos con nombre de otro barco. Sus conquistas fueron sin derramamiento de sangre, ya que Langsdorff ordenó rescatar a los marineros de los barcos atacados.



Pero la suerte del *Graf Spee* no llegó ni siquiera al segundo año de guerra. En su camino se toparía con el comodoro Henry Harwood, comandante de tres cruceros británicos (***Exeter, Ajax y Achilles***) que vigilaban las costas de Sudamérica. Aquí es donde los historiadores no se ponen de acuerdo. Algunos aseguran que Harwood de alguna manera dedujo el recorrido del *Graf Spee* y lo esperaba. Otros afirman que fue al revés. Langsdorff habría tomado conocimiento de la presencia de los ingleses y pensó en un rápido ataque que le daría más gloria a su accionar al frente del escurridizo corsario nazi.

Una tercera versión indica que el comandante alemán se topó con los barcos enemigos casi de casualidad. Lo cierto es que el 13 de diciembre el *Graf Spee* inició su última y trágica aventura. Partió a la cita con el adversario inglés. **Se iniciaba la Batalla del Río de la Plata.** Langsdorff cometió dos errores que a la postre resultarían fatales. El primero, confundir a los cruceros de la Royal Navy con destructores. El segundo, diversificar su poder de fuego en lugar de concentrar su ataque en cada nave enemiga. Sus cañones tenían mayor alcance, y habría podido

golpear sin ser golpeado. Los navíos británicos tenían como ventaja una mayor rapidez de tiro. Sabiendo esto, Harwood ordenó una dispersión en semicírculo para obligar al *Graf Spee* a elegir un blanco donde descargar sus cañones más pesados. El resultado fueron severos daños para el *Exeter*, que lo dejaron casi fuera de combate y con 61 muertos, pero también **los ingleses acertaron 20 cañonazos al *Graf Spee***, que provocaron 66 muertos del lado alemán.



En ese punto de la batalla, Langsdorff, que había sufrido heridas, decidió atracar en el puerto neutral de Montevideo. Lo hizo tal vez convencido de que el trío enemigo era una avanzadilla de una fuerza mayor que estaba en la zona. Pero también estaba el problema de los daños al *Graf Spee* que inquietaban al comandante de la Kriegsmarine. Las cocinas y las dispensas, destruidas, lo dejaban sin provisiones en caso de decidir continuar el combate para luego seguir camino al Reich. Debería navegar sin provisiones hasta encontrar un puerto amigo. Algo difícil. Además, los disparos enemigos habían dejado inutilizada la planta purificadora de combustible, soporte para el funcionamiento de los motores. Sumado a esto, las municiones habían quedado diezmadas por el enfrentamiento.

En Uruguay, terminó la batalla naval y empezó la diplomática. Los embajadores inglés y alemán se movieron rápidamente para influir sobre los uruguayos, que simpatizaban con los Aliados. Montevideo se amparó en el derecho internacional y el día después de la batalla concedió 72 horas de permanencia al corsario nazi, que

necesitaba al menos dos semanas para hacer reparaciones mínimas. Se produjeron frenéticas llamadas entre Berlín y Montevideo. Órdenes y contraórdenes. **Hitler veía con buenos ojos un movimiento del Graf Spee a Buenos Aires**, por las simpatías que la Argentina tenía –sin hacerlas públicas– por el Tercer Reich. Los ingleses fomentaban el rumor de que más buques de guerra se acercaban al Río de la Plata para rematar al *Graf Spee*. En realidad, esos barcos están muy lejos de llegar en el corto plazo.

Las horas transcurrían y el margen de maniobra de Langsdorff se achicaba. Los marinos muertos fueron enterrados con honores en Montevideo. El domingo 17 de diciembre, a las 20, vencía el límite establecido por Uruguay. Horas antes, el *Graf Spee* levó anclas ante la mirada de miles de personas, quienes, prismáticos en mano, se agolpaban en el puerto para ser testigos privilegiados de una historia que estaba en todos los diarios y radios del mundo. Muchos de ellos esperaban ver la continuación de la batalla. Luego de recorrer poco más de 9 kilómetros, el corsario alemán se detuvo. Enseguida comenzaron a aparecer barcazas y remolcadores, que fueron ocupadas por los marineros con destino a Buenos Aires. Con ellos estaba Langsdorff. Unos minutos de calma fueron el presagio de la tormenta. **Un tremendo estallido sacudió el mar.** Fue la primera de varias explosiones que se sucedieron durante una hora. **El capitán había decidido hundir el barco.** La foto del *Graf Spee* entre llamas recorrió el mundo. Semidestruido, el "acorazado de bolsillo" se posó de costado en un fondo de apenas ocho metros. Setenta y cinco años después, partes de sus restos siguen allí. Entre 1942 y 1943 fue desguazado parcialmente. Los marinos alemanes fueron internados en Buenos Aires. Algunos, no regresaron más a su patria y eligieron vivir en la Argentina; otros retornaron a Europa para seguir peleando en una guerra que recién comenzaba. **Langsdorff optó por suicidarse.** En la carta que le escribió al embajador alemán, se sindicaba como "**único responsable**" del hundimiento, reconoce que hizo entrar al barco en la "trampa" de Montevideo y asegura que no tenía suficientes municiones para continuar el combate. El desafortunado capitán del *Graf Spee* fue sepultado en el cementerio alemán de la Chacarita. Sus restos descansan allí, donde algunos nostálgicos del nazismo se congregaron durante algunos años. Su rival, Harwood, regresó triunfante a Londres, donde fue nombrado caballero y contralmirante. El *Exeter*, que había logrado sobrevivir a la munición del *Graf Spee* pese a quedar severamente dañado, no tuvo mejor suerte con los japoneses, que lo mandaron a pique en 1942.



El águila nazi y la polémica

Hace diez años, el gobierno uruguayo y empresas privadas financiaron a un equipo de salvamento para recuperar el pecio del *Graf Spee*, ya que podía poner en riesgo a barcos que navegaran por la zona. En esos trabajos, lograron rescatar el telémetro del corsario, que hoy es expuesto en el puerto de la capital oriental. Luego, en 2006, lograron recuperar una enorme águila nazi, que actualmente **es centro de una polémica.**

El águila posada sobre una enorme esvástica está guardada en un almacén propiedad del Estado uruguayo. Después de un largo litigio, la Justicia dictaminó que es propiedad del Estado uruguayo, que todavía no definió si la subastará, la expondrá en algún museo o le dará otro fin. Pero también resolvió que, en caso de una eventual venta, el 50% de los beneficios les corresponderían a los rescatistas privados que la sacaron del agua después de décadas de misiones fallidas. Por su parte, el gobierno alemán comunicó su inconformidad ante la posibilidad de que se vendiera a manos privadas. Mientras tanto, la escultura continúa guardada.

163

La hija de Langsdorff en Uruguay

Inge Nedden tiene 77 años y es la única de los tres hijos de Langsdorff que aún vive. Esta semana estuvo en Montevideo, donde participó de actos recordatorios por el 75° aniversario de la Batalla del Río de la Plata. Rezó ante las tumbas de los marinos alemanes muertos en combate y luego concurrió a una charla en un museo naval.

"Nunca lo vi a mi padre como un héroe, nadie en mi familia habló de heroicidad. Me alcanza con saber que fue un buen hombre", le dijo al diario *El País*. También contó sus sensaciones al leer la carta de despedida que dejó Langsdorff. "Leyéndola, entendí que mi padre, antes de morir, había quedado en paz con Dios y con su conciencia", afirmó, y dejó un dato hasta ahora desconocido. **El capitán tomó la decisión de suicidarse cuando todavía estaba en Montevideo.**

"Un dato que se desconoce es que la carta que recibió mi madre fue escrita en Montevideo el 17 de diciembre de 1939, antes de la voladura del barco", reveló.



162

Inge Nedden, hija del Capitan Langsdorff, en el cementerio de La Chacarita, donde descansan los restos de su padre.

Gisela Wahnitz
Directora Fundación Wahnitz
Hija y nieta de inmigrantes alemanes
giselawahnitz@gmail.com

*Para el fomento de las Relaciones interculturales entre Argentina y Alemania.

*Para el fomento de la Lengua y Cultura Alemana.

