# Vicisitudes de una travesía inolvidable a bordo del B.A.P. *Callao*

Teniente Primero (r)
Ernesto Montalgne Vidal

La lectura del artículo "Personaje" escrito por el periodista Armando Bustamante Petit, en la revista *Etecé* del 15 de mayo del 2003, ha traído a mi memoria recuerdos relacionados al tema del reportaje que dicho periodista hiciera a un señor de nombre Kurt Maniak, ex tripulante del mismo buque en el que tuve el honor de servir 27 años después de que lo hiciera Kurt, cuando la M/N *Monserrate* de bandera del Tercer Reich se encontraba fondeada en nuestro primer puerto, impedida de zarpar por haber declarado el Perú la guerra a la Alemania nazi en 1941.

A Kurt Maniak solo lo conozco por una conversación telefónica que tuve el placer de entablar con él a raíz del artículo citado, pero mi hermano Alfonso, cirujano que trabajó como médico titular del Hotel Crillón durante muchos años, sí lo conoció y lo trató muchas veces en función de su trabajo.

El *Monserrate* era un buque de carga y pasajeros, construido en el astillero Bremen Verlkan Yard (Bremen Vegesak, Alemania) en 1938, nave que fue incorporada a la flotilla de buques auxiliares de nuestra Marina de Guerra al poco tiempo de comenzada la Segunda Guerra Mundial, rebautizándosele como B.A.P. *Callao*.

Tenía una eslora de 459 pies, una manga de 56 pies y un calado a máxima carga de 22 pies. Su desplazamiento máximo era de 7.790 toneladas y estaba propulsado por un motor diesel MAN que le permitía alcanzar una velocidad de hasta 14 nudos. Su dotación era de 13 oficiales y 87 tripulantes.

Cuando pasó a manos de nuestra Armada, en 1941, tuvo que ser reconstruido por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) pues su última tripulación alemana, siguiendo órdenes de su gobierno, trató de incendiarlo y hundirlo.

La tripulación de la otra nave gemela, la M/N *Leipzig* , si cumplió su cometido y ese buque se encuentra hundido en el mar de Grau frente a nuestro primer puerto.

El B.A.P. *Callao* sirvió eficientemente en nuestra Escuadra durante 31 años y a mí me tocó ser parte de su historia, como a muchos otros oficiales de nuestra Armada.

Terminaba el mes de setiembre del año 1964 cuando me encontraba sirviendo como Oficial de Ingeniería en el crucero B.A.P. *Bolognesi*, en ese momento al ancla en el puerto del Callao. Era una fría mañana y me sentía preocupado por no haber tenido tiempo de prepararme para los exámenes de ascenso. Mi trabajo de ingeniero a bordo del *Bolognesi* me absorbía mucho tiempo y por eso iba dejando –para después– el inicio del repaso de los cursos en los que sería examinado para desempeñarme eventualmente como Oficial de Cubierta.

Los exámenes de ascenso se rendían en octubre y el primero de enero se nos comunicaban los resultados y de estos dependían los ascensos.

Esa mañana, un alférez de fragata me contó que el B.A.P. *Callao* estaba por zarpar de nuestro primer puerto llevando harina de pescado con destino a Rótterdam y Hamburgo, y que se había enterado de que le faltaba un oficial para ocupar el cargo de Jefe de Operaciones. Yo sabía que si un oficial se encontraba navegando en aquellos días en los que sus compañeros de promoción estaban rindiendo exámenes de ascenso, al ausente se le dispensaba de las pruebas académicas y ascendía sin más recomendaciones que las que se obtenían de su foja de servicios. Me dije: esta es mi oportunidad de dejar atrás mis preocupaciones y salir bien sin hacer daño a nadie y sin traicionar a mi conciencia.

Ese mismo día, fui destacado al buque, hecho que me dispensaría de los exámenes. Sin embargo el viaje número 20 del B.A.P. *Callao* se fue retrasando por diversas razones hasta el 5 de diciembre y tuve que asistir a las aulas de la Escuela Naval con mis compañeros de promoción para dar los exámenes, los cuales aprobé quedando apto para ascender a Teniente Primero.

**¡Leven anclas...!**

Cuando zarpamos del Callao era el 5 de diciembre, un día antes de mi onomástico número 29 y no me imaginaba que ese viaje iba a ser una de las experiencias inolvidables de mi existencia. Cargados con las 7.800 toneladas de harina de pescado, máximo permitido por sus bodegas, iniciamos la travesía desde uno de los muelles del terminal marítimo del Callao, con la asistencia de remolcadores para dejar la rada interior. Ya fuera de esta y sin nuestras escoltas dejamos la última boya del canal de salida y poco a poco se fue perdiendo en el horizonte la silueta querida de nuestro primer puerto. Como Jefe de Operaciones me correspondían las guardias de 16:00 a 20:00 en las tardes y de 04:00 a 08:00 en las mañanas. El zarpe fue a las 10 a.m., de tal manera que terminado el "puesto de maniobra" pude dedicarme a las actividades rutinarias de mi cargo.

En este viaje llevábamos ocho pasajeros civiles, entre damas y caballeros, todos relacionados con autori-

dades de la Marina, por lo que lo primero que hice fue colocar, para ellos, en el comedor una carta Mercator de gran escala que ocupaba casi todo un mamparo en la que había trazado los rumbos que seguiríamos en la navegación desde Panamá, por círculo máximo, hasta Rótterdam. Un alfiler con su banderita que diariamente, a la misma hora iría desplazando sobre el rumbo, les indicaría nuestro avance en el viaje.

El tramo del Callao a Panamá fue un viaje a vista de costa casi en su totalidad y con mar tranquilo en el que pasajeros y oficiales, iniciamos un acercamiento mutuo y un conocimiento de la nave en la que conviviríamos en un espacio relativamente pequeño por cerca de veinte días, tiempo calculado para llegar al primer puerto europeo: Rótterdam, si hiciéramos una navegación en mar calmo con una velocidad promedio de 12 nudos.

**Un buque fantasma**

Según lo programado, al cuarto día de nuestro zarpe del Callao nos encontramos cruzando el famoso Canal de Panamá, cruce que experimentaban por primera vez algunos pasajeros. Nos tomó ocho horas, luego de lo cual desembarcó el práctico norteamericano y pronto nos encontramos navegando con rumbo a nuestro primer punto de recalada en el mar Caribe: la isla Sombrero, llamada así por ser una pequeña superficie de tierra de muy poca altura y por lo tanto difícil de divisar si no fuera por el faro colocado en su centro geométrico. Islote y faro semejan desde la distancia un sombrero mejicano, de allí su nombre. El mencionado islote es la tierra más oriental del grupo de las Islas Vírgenes y debíamos pasarlo dejándolo por nuestro lado de estribor, antes de enfrentarnos al vasto océano Atlántico.

Poco antes de divisar la isla Sombrero el oficial de guardia observó que un enorme carguero se aproximaba a nosotros de vuelta encontrada y en rumbo de colisión. Como era de día, se hicieron los respectivos toques de sirena, señales visuales del reglamento internacional para prevenir abordajes en la mar, pero como aquella nave no respondía a nuestras señales tuvimos que realizar, como último recurso, un rápido cambio de rumbo para que pasáramos suficientemente claros uno de otro. Tampoco las llamadas por radio al buque fantasma habían dado resultado y había seguido acercándose temerariamente, como queriendo embestirnos. Gracias a la pericia de nuestro comandante logramos salir de este primer incidente que pudo terminar en una colisión tremenda que nos hubiera mandado al fondo del mar. Al fin, pasamos tan cerca uno del otro que fácilmente logramos identificar a simple vista su nombre y bandera. Sin embargo, no logramos ver persona alguna en su puente de mando, ni en cubierta, por eso el calificativo de "buque fantasma" que le pusimos. Reportamos por radio a las autoridades del Canal de Panamá su comportamiento para que se le impusiera la sanción correspondiente. Este fue el primer incidente en nuestro viaje.

**En condiciones extremas**

Habiendo dejado atrás el primer punto de recalada, adoptamos el rumbo que indicaba el cálculo para nuestra navegación por círculo máximo. Pocas horas más tarde recibimos el primer mensaje meteorológico que informaba la formación de un centro de baja presión, al que nos acercábamos peligrosamente en nuestra ruta. Simultáneamente el cielo comenzó a encapotarse y el mar a agitarse. Se dieron las órdenes para adoptar las medidas de seguridad y hacer estanca integralmente a nuestra nave. Fue el inicio de una navegación en condiciones de extrema dureza a la que llegamos poco a poco y que fue aumentando hasta convertirse en una tormenta tropical de proporciones. El estado del tiempo producía en nuestro buque, su tripulación y pasajeros una serie de reacciones, cuyo recuerdo aún hoy me sobresalta. Esta tormenta que duró 20 días no permitía que pudiéramos situar en la carta nuestra posición verdadera. No había un minuto de calma, no había horizonte, ni sol ni estrellas a las que pudiéramos observar, de tal manera que los sucesivos cambios de rumbo del plan de viaje sobre el circulo máximo debíamos hacerlos por "estima", o sea aplicando simplemente la ecuación $e=v.t$ (espacio es igual a velocidad por tiempo). No podíamos por consiguiente calcular el "efecto corriente", tan necesario para corregir posiciones estimadas. En pocas palabras, estábamos navegando casi a ciegas. Este fue el segundo incidente del viaje: navegar solo por estima dentro de una tormenta.

Desde que la corredera pitómetro, situada en el casco del buque, ofrece una lectura poco confiable al estar ligada a la máquina de propulsión, la lectura de "velocidad" más cercana a la velocidad real se obtiene normalmente a través de un instrumento denominado "corredera mecánica", que no es otra cosa que un pequeño "artefacto en forma de torpedo de bronce" unido al buque por una cuerda que este arrastra por su popa. Esta corredera registra a través de un mecanismo de relojería la velocidad real de la nave. Lamentablemente el equipo fue arrancado por el temporal a los pocos días de meternos en él. Este fue el tercer incidente del viaje, muy grave por cierto, razón que me ha llevado a escribir esta crónica .

Considero como cuarto incidente del viaje las vicisitudes que pasaron las personas que se encontraban a bordo. Por ejemplo, la fractura de un brazo que sufrió uno de los pasajeros al caerse de su litera. La dificultad que teníamos todos para descansar en nuestras literas durante la noche. El sentarnos a la mesa en el comedor para tomar nuestros alimentos, lo que resultaba imposible si no estábamos amarrados alrededor de la mesa. Que por esta razón nuestros alimentos eran solo platos secos, pues en la cocina no se podía preparar nada líquido en la pailas. El temor del pasaje y de la misma dotación cuando los cabeceos y otros movimientos del buque parecían que nos llevarían al fondo del mar. También la ansiedad de los pasajeros cuando al mirar diariamente la carta del

Atlántico colocada en el comedor notaban que nuestro avance era mínimo. El tenebroso sonido del viento, el ruido del mar contra el casco, el cielo siempre encapotado o la lluvia torrencial, producían un gran temor en todos.

Los oficiales que montábamos guardia en el puente nos enfrentábamos cuatro horas seguidas, de día como de noche, a grandes tumbos viendo desaparecer la proa bajo la espuma de las olas, espuma que golpeaba los gruesos vidrios de las lumbreras del puente y sintiendo el temblor del viejo casco que parecía querer abrirse allá abajo en las sentinas. Los oficiales y tripulantes terminábamos el servicio molidos física y mentalmente y era desesperante el no poder descansar apropiadamente en nuestros camarotes, pues entre rolidos, cabeceos y ruidos propios del buque no se podía pegar los ojos sino por momentos. y esto era todos los días, sin pausa. Nuestro capitán (ya fallecido) dio muestras de un gran sentido de responsabilidad permaneciendo alerta en su puesto de mando todas las horas del día y de la noche. Era increíble, allí se alimentaba y cuando el cansancio lo vencía lo más próximo a un descanso para él era cabecear unos momentos.

En este estado de cosas se presentó el quinto incidente que nos produjo la mayor de las decepciones. A medio Atlántico, aproximadamente, se rompió la camiseta de uno de los cilindros en la máquina propulsora, por lo que quedamos al garete en medio de ese mar encrespado. Fue una labor propia de titanes la que desarrolló el personal de Ingeniería para retirar la pieza y desconectar del sistema la unidad dañada. Al lograr esto, luego de muchas horas de trabajo, se reanudó la navegación con la consiguiente pérdida de potencia y velocidad. Un sonido adicional se vino a sumar a los ya existentes, pues el pistón desconectado producía un ruido muy desagradable cuando escapaba, a través de él, el aire dentro de la sala de máquinas. Este grito agónico se escuchaba en todo el buque en forma rítmica y constante.

**Como el fuego de un cigarrillo**

Cuando los cálculos náuticos estimados nos permitieron creer que estábamos en una posición apropiada y a distancia de intentar obtener una posición real para trazarla en la carta de navegación, pusimos en servicio el radiogoniómetro con el que luego de varias horas de intento logramos conocer nuestra posición y ubicarnos geográficamente en dicha carta muy aproximadamente. Según el equipo mencionado, estábamos a poco más de 200 millas de la isla San Miguel, del grupo Azores, por supuesto que a muchas millas de donde suponíamos que estábamos. Se enmendó el rumbo para dirigirnos a ese puerto, lo que coincidió con el inicio de una mejora del estado del tiempo.

Al día siguiente pudimos entrar en contacto radial con la estación de prácticos de San Miguel e iniciamos la etapa final de aproximación a la isla y, aprovechando que la mar ya lo permitía,

hacer muchas cosas dejadas de lado durante tantos días, como por ejemplo inspeccionar la carga.

En aquellos años los embarques de harina de pescado se hacían en sacos de 50 kilos. El producto era inflamable al contacto con el agua de mar. Si se mojaba entraba en combustión y al igual que el fuego de un cigarrillo iba consumiéndose poco a poco poniendo en peligro a la nave. En la inspección se encontró que de un grupo de sacos en la bodega uno se había mojado y que la combustión se había iniciado. Tuvimos que echar de inmediato al mar los sacos malogrados. En esta operación, iniciada poco antes de ingresar al puerto de San Miguel, falleció un marinero al desplomarse desde un entrepuente a la última cubierta de la bodega. Fue un accidente que se produjo cuando este joven pidió permiso al contramaestre para ir al baño y en lugar de caminar por los entrepuentes y salir por la escala respectiva, quiso acortar camino y cruzó por una esquina de la bodega, perdiendo el equilibrio. Se mató instantáneamente. Fue el sexto incidente grave acaecido en este viaje.

Recibimos al práctico portugués y entramos a puerto con una felicidad ensombrecida por la muerte del joven marinero, a quien en puerto se le hizo embalsamar y en una caja mortuoria regresó al buque para su posterior viaje y sepultura en el Callao.

Nos enteramos por boca del práctico que la tormenta por la que habíamos atravesado había mandado al fondo del mar a un carguero noruego. Nosotros habíamos escuchado su pedido de auxilio y también la respuesta de otras naves que estaban más cercanas. De ninguna manera hubiéramos podido acercarnos a esa nave, ya que en esos momentos nuestro buque se encontraba realizando los trabajos para reanudar su marcha normal, luego del incidente en la máquina principal.

Días después en Rótterdam veríamos en un periódico local la fotografía del buque "fantasma" hundiéndose. Los pasajeros fueron salvados, en su totalidad.

En la rada interior del puerto de San Miguel de Azores había varios buques mercantes que se había refugiado allí, al igual que nosotros, para inspeccionar daños, reabastecerse de combustibles, víveres o revisar la estiba de sus cargas. Es así como el comandante de mi buque me pidió que visitara dichas naves a fin de comprar una "corredera" para reemplazar la que perdimos en el temporal.

**Nobleza obliga**

Tome la lancha de nuestro buque y me dirigí al navío más cercano que resultó ser un carguero alemán. En el portalón me recibió un oficial a quien manifesté en ingles mi deseo de conocer a su capitán, pues venia en misión oficial a pedir un servicio. Fui conducido ante el capitán en su camarote quien se encontraba uniformado con el característico y universal uniforme negro de invierno de los marinos. Me pareció estar ante el comandante de una nave de guerra. Noté, sin embargo, que en su uniforme desentonaba la correa

del pantalón, pues no era la correspondiente de color negro sino una blanca que se usa en el uniforme de verano.

Le explique en inglés el objeto de mi visita, y con gran sorpresa de mi parte accedió de inmediato a mi pedido, pero no prestada ni vendida sino como obsequio, ordenando a su contramaestre que me entregara una corredera, la que resulto ser nueva, en su caja de fabrica. Mientras me dirigía al pañol siguiendo a aquel hombre de edad madura, me sorprendí cuando me dijo en buen inglés que el había servido en sus años juveniles como marinero de cubierta en el *Monserrate*, y que había sido enviado a un campo de concentración en Texas con casi toda la tripulación, obligados a dejar el Perú por el Gobierno del presidente Prado. Esto me lo decía mientras señalaba a nuestro B.A.P. *Callao*, fondeado a corta distancia: noté una gran emoción en la voz del viejo lobo de mar cuando me entregó el equipo.

De regreso a bordo reporté a mi comandante lo acontecido dejando en sus manos la nueva corredera mecánica. Le pedí permiso para hacerle llegar al Capitán una de mis correas negras, lo que hice, acompañándola de una nota en la que más o menos le decía que aceptara mi pequeño obsequio con el que deseaba contribuir a la pulcritud de su vestimenta naval. Me contestó al poco rato por radio con un lacónico *thanks very much sir.*

Zarpamos a las 48 horas con mar tranquila y con las esperanzas renovadas de concluir la primera parte del viaje sin más novedades. El resto de la travesía transcurrió sin mayores contratiempos y cumplimos con nuestras entregas de la carga en los grandes puertos de Rótterdam y Hamburgo, pero las congestiones en ambos, por la cantidad de buques que debían ser atendidos, me permitieron tomar un vuelo a París y visitar por casi 48 horas a unos familiares.

Antes de iniciar el viaje de regreso recibimos instrucciones de Lima de proceder al puerto de Rouen en Francia para cargar fierro en barras con destino a la siderúrgica de Chimbote. El cargamento ocasionó que el compás magnético del buque se descompensara totalmente, lo que nos obligó a hacer una escala técnica, no programada, en el puerto de Plymouth, Inglaterra, asunto que considero como sétimo y último incidente del viaje n.º 21.

Luego de solicitar a la Armada Británica un técnico para que realizara el trabajo de compensar el compás y confeccionar una tablilla de desvíos, lo que hizo en pocas horas, reanudamos el regreso a la patria con buen tiempo, llegando a Chimbote el 15 de marzo. Este periplo, denominado "viaje comercial n.º 21", nos tomó tres meses y 10 días en los que el suscrito y los demás compañeros de trabajo tuvimos nuestras propias vivencias y experiencias netamente marinas que estoy seguro nos sirvieron en el desempeño futuro de nuestras carreras. De los oficiales que continuaron la carrera naval, el comandante (q.e.p.d), el segundo comandante y el jefe de ingeniería lograron, pasado el tiempo, alcanzar el máximo grado en la

carrera naval.

Otros, como el suscrito, nos fuimos retirando de la carrera luego de alcanzar diferentes grados, buscando nuevos horizontes. A mí me tocó recibir la noticia de mi ascenso al grado de Teniente Primero, tan pronto tocamos el puerto de Rótterdam el día 6 de enero de 1965. Continué en la carrera dos años más y pedí mi pase al retiro por razones particulares, pero nunca he dejado de añorar los 15 años en los que serví a mi patria vistiendo el uniforme de la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

El B.A.P. *Callao* siguió efectuando viajes comerciales por algunos años más hasta que, cansado por sus largos años de servicio, fue dado de baja. Hoy tenemos otra nave con ese nombre, aunque de otro tipo y para otros propósitos estratégicos.

Para terminar esta crónica, que espero haya traído recuerdos a quienes también formaron parte de la dotación en el viaje 21, quiero rendir mi homenaje a ellos y a todos los hombres que alguna vez tripularon el *Monserrate*, verdadero buque escuela para muchos marinos alemanes y peruanos.