A dieciocho pulgadas del hundimiento... La odisea del *BAP Callao*

Capitán de navío (r) Germán Gonzales Ugarte
Nacío en Lima, el 23 de mayo de 1930. Ingresó a la Escuela Naval del Perú el 26 de febrero de 1946 y egresó el 29 de diciembre de 1950, con el grado de alférez de fragata. Se ha desempeñado como segundo comandante del BAP *Rodríguez* y del BAP *Ilo*. Ha sido comandante de los BAPs *Ucayali, Paita, Pariñas y Mollendo*.
Ha servido como jefe del Departamento de Ciencias Navales de la Escuela Naval del Perú. Ha sido director-fundador de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau. Ha desempeñado los cargos de jefe del Departamento de Intereses Marítimos en la Secretaría General de Marina, director de Información y Relaciones Públicas de Marina, agregado naval en Venezuela y director general de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Ha realizado estudios de Curso Básico de Operaciones - ESGN: Técnicas de Administración de Personal – ONRAP, General Line - U.S. NAVAL POSTGRADUATE Monterey -California USA, Comando y Estado Mayor - Escuela Superior de Guerra Naval.
Pasó a la situación de retiro el 29 de enero de 1982, a solicitud.



RESUMEN
El presente artículo relata las experiencias vividas por el autor, en un viaje comercial a bordo del BAP *Callao*, realizado en el primer semestre de 1955. Vivencias que se salieron de contexto, porque fueron ocurriendo en lo que debió ser un viaje rutinario; en el que además, en su punto culminante, pudo ocasionar la pérdida del buque y, de muchas vidas.

PALABRAS CLAVE: BAP *Callao*, colisión, viaje comercial, práctico, misión encomendada.

ABSTRACT
The present article tells the experiences lived by the author, in a commercial trip on board of BAP Callao, made on the first semester of 1955. Life lessons that went out of context, because they happened in what must have been a routine trip; in which also, in its culminating point, could provoke the loss of the ship and, of many lives.

KEYWORD: BAP *Callao*, collision, commercial trip, pilots, and mission entrusted.

En los primeros días de marzo de 1955, se dio término al recorrido anual del BAP *Callao*, después de una estadía de diez días en el dique seco del Arsenal Naval del Callao,donde se carenó el casco, revisó la hélice, el timón, arreglaron las válvulas de fondo, reparó el motor MAN, así como los grupos electrógenos y también "chicotearon" las cadenas de las anclas. En resumen, el buque quedó operativo al cien por ciento y listo para reiniciar los viajes comerciales, cuyos ingresos servirían al Ministerio de Marina, para financiar la construcción y equipamiento de un centro médico naval. Debo hacer notar que el buque no tenía radar y contaba para navegar, solo con un giro compás y un compás magnético.

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 25 de octubre de 2015



B.A.P. *Callao*.

La nave fue construida en Alemania, en 1939, como buque mercante y bautizado como Monserrate. Tenía las siguientes características: desplazamiento de 11 700 toneladas, 24 pies de calado, velocidad de 15 nudos, contaba con cinco bodegas (tres a proa del puente de mando y dos a popa). En febrero de 1942, durante el viaje inaugural a Sudamérica, fue incendiado por la tripulación germánica, luego que Perú rompiera relaciones diplomáticas con Alemania, terminando semihundido frente al puerto del Callao. Fue reflotado y puesto al servicio de la Marina peruana, en el Arsenal Naval del Callao, en la década de los cuarenta.

La dotación de oficiales estaba compuesta por elcapitán de fragata Edmundo Guzmán Barrón como comandante del buque, gran marino y excelente jefe; capitán de corbeta Carlos Tudela de La Torre como segundo comandante y jefe de ingeniería; teniente primero Alejandro Pérez Ruiz como jefe de la Primera División de Ingeniería; teniente primero Antonio Forcelledo D. como jefe de navegación); teniente segundo Renato de Los Ríos como jefe de la Tercera División de Ingeniería; teniente segundo Luis Trigoso T. como jefe de construcción; teniente segundo Hugo Carbajo como jefe de administración y

el teniente primero (SN) Ricardo Lanfranco, como médico de abordo. Además del suscrito que se desempeñaba como jefe de la Segunda División de Ingeniería. De esa dotación, todos ya están fallecidos, excepto el suscrito.

El buque, bajo las órdenes del comandante Guzmán Barrón, hubo realizado cuatro viajes a la Argentina, llevando carbón a granel embarcado en Chimbote con destino a Buenos Aires, donde usualmente atracaba en la zona del barrio de La Boca (donde se encontraba una usina para electricidad) y regresaba con trigo a granel embarcado en el puerto de Bahía Blanca, por lo que nos considerábamos baqueanos en esta ruta.

En el viaje, tanto la dotación de oficiales como el personal subalterno, supieron comportarse a la altura de las circunstancias, formando un sólido bloque en todo momento por lo que, deseo rendirles a todos ellos, un homenaje y un recuerdo.

En el viaje, tanto la dotación de oficiales como el personal subalterno, supieron comportarse a la altura de las circunstancias, formando un sólido bloque en todo momento por lo que, deseo rendirles a todos ellos, un homenaje y un recuerdo.

La historia que a continuación narraré, es real, no tiene nada producto de la imaginación y la relato tal como ocurrió. Los sucesos acaecidos han quedado grabados en mi mente y ahora, sesenta años después, los evoco como si hubieran ocurrido ayer. Los datos proporcionados, están registrados en los diarios de Bitácora del buque, si es que todavía se guardan en el Archivo de Marina. Las fechas de cada acontecimiento, no las recuerdo con precisión, pero sí los lugares y horas, dónde y cuándo sucedieron.

Nos ordenaron zarpar en lastre con destino a Chile, donde tomaríamos un cargamento de madera para Buenos Aires. El día que dejamos la Base Naval, estando el buque a la altura de la bocana, repentinamente el ancla de estribor se desprendió de la cadena, cayendo al mar, es posible que cuando chicotearon las cadenas de las anclas, no aseguraron adecuadamente el grillete de entalingadura del ancla de estribor. El incidente motivó que tuviéramos que fondear en la rada exterior del puerto y esperar que los buzos recuperen el ancla, operación que duro más de veinte horas; hecho inusual y creo, irrepetible en la Marina peruana, siendo un presagio de los acontecimientos que nos ocurrirían en los próximos tres meses.

El primer puerto chileno que tocamos fue Caldera, donde la operación de carga de la madera duro tres días, al cabo de los cuales zarpamos con destino a Tome, al norte de Talcahuano. Allí se embarcó un segundo lote, siempre en tablones de catorce pies de largo, por pie y medio de ancho y unas cuatro pulgadas de espesor. Todo, hasta ese momento, marchaba normal. El último puerto chileno para embarcar era Corral, en la desembocadura del río Calle Calle, siendo el actual puerto Valdivia la ciudad más próxima. En este puerto, que después desapareció con el terremoto del 22 de mayo de 1960, fue que comenzaron los acontecimientos inolvidables.

Efectuadas las evaluaciones médicas correspondientes se decidió, luego de una junta médica multidisciplinaria, realizar el trasplante organizándose dos equipos de cirujanos generales, urólogos, anestesiólogos, nefrólogo y cardiólogo

Corral, no tenía muelle para acoderar y la carga se efectuaba desde lanchones, como en nuestros puertos de Pacasmayo, Eten, Supe y otros del litoral. Al segundo día de estar cargando la madera, un buque liberiano, que también estaba en faena de carga a una distancia de 300 metros, comenzó a garrear y, al pasar por la banda de estribor impactó fuertemente contra nuestra nave, felizmente, sin mayores consecuencias. Al quinto día, terminamos la carga y zarpamos con destino a Buenos Aires. Como es conocido, la madera se embarca por volumen y no por peso y en consecuencia, también se carga en cubierta. En este caso en particular, el alto de la madera en la cubierta principal, era de aproximadamente dos metros.

No bien dejamos el río y entramos al mar con proa al Oeste para alejarnos de la costa, las olas que en ese paraje corren de sur a norte, nos hicieron dar un bandazo y escorarnos hasta quince o veinte grados, hacia la banda de estribor. Luego de diez o doce minutos, el buque se adrizó, pero inmediatamente, se escoró hacia babor, también diez o veinte grados, obligando al comandante a virar en redondo y regresar a puerto. La razón de este percance, fue que la madera embarcada en Corral y que estaba en cubierta, era de mayor densidad que la ingresada en los dos puertos anteriores; aspecto que no fue comunicado por los embarcadores. Fondeados en la rada de Corral, comenzó el desembarque de parte de la madera almacenada en cubierta. Al día siguiente, se inició una huelga de estibadores que duró siete días. Al terminar la huelga

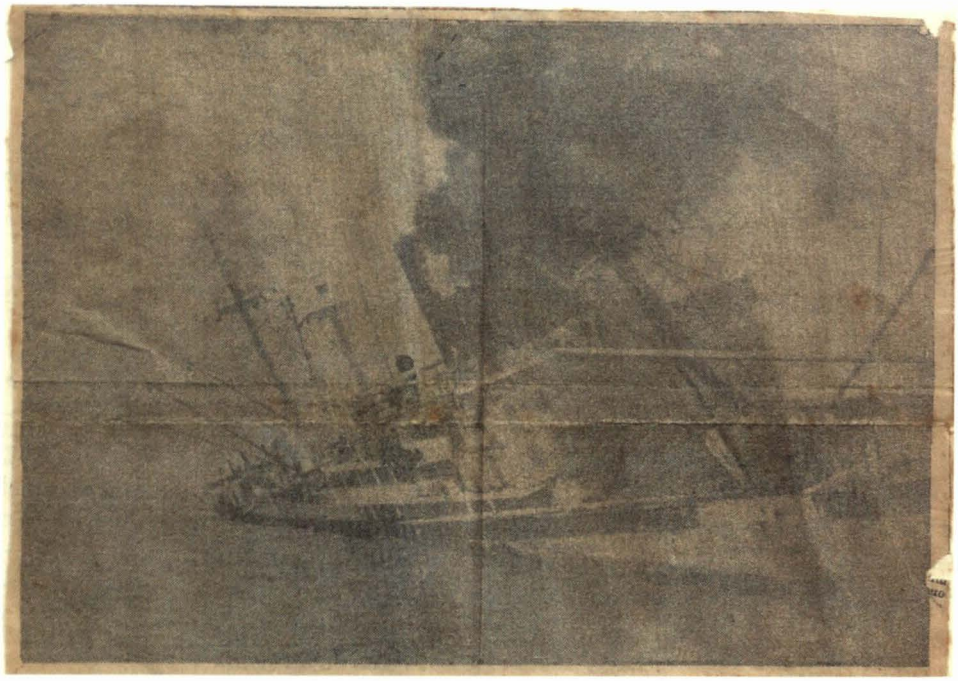
y reiniciada la descarga, se desató una lluvia torrencial que impidió toda maniobra, la misma que se prolongó por cuarenta y ocho horas.

Finalmente, después de quince días en puerto (la estadía programada era de cuatro), pusimos proa al sur y zarpamos hacia los canales de Chile, con asistencia de un práctico chileno.

Navegamos sin contratiempo, y después de pasar el golfo de Penas, comenzamos nuestra travesía por esos parajes, realmente bellos. Hay un tramo conocido como la Angostura inglesa, que tiene forma de "s", donde la corriente, que cambia con la marea, puede alcanzar hasta cinco nudos de velocidad. El Práctico, calculando que llegaríamos a ese tramo después de la siete de la noche y que el paso por la Angostura, iba a ser muy difícil, recomendó al comandante, entrar a una caleta, fondear y esperar la luz del día, para efectuar el tránsito. Se fondeo, por precaución "a barba de gato", con las dos anclas y se concedió descanso al personal. Aproximadamente a las 19:30 horas, comenzó a soplar un viento huracanado. Minutos después, se experimentó en todo el buque un fuerte golpe, que lo hizo garrear. Inmediatamente, se ordenó a todo el personal ocupar sus puestos de maniobra, así como a llevar las dos anclas. Izada el ancla de babor, se continuó levando el ancla de estribor. El jefe de construcción, encargado de la maniobra de proa, reportó al puente de mando, que la indicada ancla había perdido las dos uñas. El resto de la noche, la pasmos navegando en esa caleta, dando vueltas hasta que el tiempo mejorara.

Al amanecer, con luz de día, continuamos viaje surcando la Angostura inglesa, sin mayor problema. Después de varios días, arribamos a Buenos Aires, donde nos asignaron un muelle en la sección portuaria denominada Portachuelo, ubicado sobre la orilla del río y paralelo a la corriente. El práctico de puerto realizó la maniobra correcta de atraque, poniendo la proa en contra de la dirección de la corriente. Comenzó la descarga y al segundo día, durante la noche, se produjo una creciente repentina del río, con aumento súbito de la velocidad de la corriente. A consecuencia de ello, se tensaron las espías de amarre al muelle, obligando a reforzarlas. La tensión aumentó, y fue de tal magnitud, que la bita, donde estaban las amarras de proa, se desprendió de su base, ocasionando con ello, que el buque se atravesara a la corriente, permaneciendo la popa amarrada. La oportuna asistencia de un remolcador, permitió a nuestro buque amarrarse nuevamente a otra bita, y continuar la descarga al día siguiente.

Terminada la descarga, zarpamos rumbo a Rosario, puerto fluvial sobre el río Paraná, a 180 millas de Buenos Aires, para embarcar trigo a granel, con destino al Callao. El viaje de ida y la carga del sesenta por ciento de la capacidad



Esta nave es el transporte *Callao* (ex-Monserrate), que en su viaje ináugural desde Alemania, fuera sorprendido por la guerra de 1941 en el puerto del Callao, Perú. En tal circunstancia, sus tripulantes que estaban en calidad de internados, incendiaron la nave hundióla a medias. Conjuntamente con otras, tres huyeron a alta mar, con lamentables consecuencias. En la foto dicha nave se encuentra en el puerto de Ingeniro White, cargando cereal y ganado vacuno fino de raza.

del buque, se efectuó sin contratiempo. Después de tres días de estadía, emprendimos la marcha de vuelta con destino a Montevideo, donde deberíamos completar el cargamento del cereal. El zarpe se efectuó en horas de la tarde, llevando a bordo a un práctico de río. Al caer la noche, una fuerte nieblabajó sobre el río reduciendo considerablemente la visibilidad. Al no contar con un radar, el práctico considero fondear por razones de seguridad, pues no se veían los contornos de las orillas ribereñas. Al fondear, con la única ancla operativa que tenía el buque, este por consiguiente, comenzó a girar y a poner la proa contra la corriente. El río Paraná, que junto con el Uruguay forman el afluente de La Plata, es un torrente aluvial, donde aparecen islas y se forman bancos de arena en forma constante. A consecuencia de ello, el buque comenzó a ronzar montándose la popa sobre un banco de arena quedándose atravesado en el río. Al amanecer y visualizarse la situación, se realizaron varios intentos hasta lograr salir del accidente geográfico y continuar el viaje; pero al observarse que el timón no respondía adecuadamente, sino que era necesario navegar

con cinco grados de timón a estribor, para poder mantener el rumbo, se tuvo que bajar la velocidad de navegación, dado que se transitaba en río.

Al día siguiente, por la mañana, arribamos al puerto de Montevideo y fue necesario la asistencia de dos remolcadores para atracar al muelle e iniciar la carga de trigo. El Comandante pidió los servicios de buzos para revisar la popa y el timón, los que informaron que la base de este último ("el tintero"), había sufrido un daño considerable y que la única forma de repararlo era ingresando a dique seco. Para ingresar era necesario descargar todo el trigo, además, había que esperar dos semanas para ser atendidos. Efectuadas las consultas a Lima, el jefe del Estado Mayor de la Marina (no existía en ese entonces la Comandancia General, ni la Oficina Naviera Comercial), ordenó que completáramos la carga y zarpemos de regreso al puerto del Callao, donde se efectuarían las reparaciones necesarias.

El tramo entre Montevideo y Punta Arenas, donde debíamos contratar un práctico para el cruce en sentido norte de los canales del sur de Chile. Se efectuó en tiempo previsto y sin mayor novedad, pero manteniendo siempre el rumbo con el timón cinco grados a estribor. La recalada en Punta Arenas fue breve, solo para que se embarcara el práctico y recibir el saludo protocolar del comandante de la Estación Naval chilena, quien había sido agregado naval de Chile en el Perú.

Se zarpó antes del mediodía y en la noche a 22:00 h se inició la travesía por el tramo denominado Paso Largo. A 01:30 h, comenzó a nevar y se bajó la velocidad a un tercio. A 03:30 h, la nevada arreció y la visibilidad bajó a cuarenta metros, por lo que se ordenó velocidad mínima. En este lugar, la profundidad tiene no menos de cuarenta brazas, razón por la que no se podía fondear. La navegación era por estima (no contábamos con radar, ni sonar), y como he indicado, la claridad era mínima.

A 04:05 h, se sintió un fuerte impacto en la proa: el buque había encallado. Inmediatamente se ordenó dar marcha atrás a "toda fuerza", logrando que la nave se desprenda de la roca con la que había colisionado; pero el daño recibido era considerable. El agua de mar comenzó a ingresar por el pañol de cadenas y el pañol del contramaestre, incluso hasta la bodega número uno. El boquete abierto, como se pudo comprobar después, medía 15 pies de alto por 35 de largo. Se comenzó a achicar el agua de la bodega, pero las bombas no se abastecían, por lo que se dispuso botar al mar el agua dulce de los tanques de proa y popa, y transvasar el petróleo de los depósitos de proa a los de popa. A 05:30 h, el comando decidió preparar los botes salvavidas, dada la cantidad de agua que entraba a la bodega.

Fue a 06:00 h cuando por fin, se logró estabilizar la cantidad de agua que entraba con el caudal que las bombas achicaban. El nivel del mismo en la bodega uno, llegó a estar a solo pie y medio del primer entrepuente. Si lo sobrepasaba, el agua pudo haber seguido hacia las bodegas dos y tres, pues a ese nivel las bodegas ya no eran estancas; y entonces, el buque se hubiese hundido irremediablemente.

La altura de la nieve en cubierta, al momento del choque era de cincuenta centímetros. Con luz del día y habiendo parado la nevada, ingresamos a una ensenada llamada con ironía, caleta Soledad. Allí fondeamos con nuestra única ancla, la de babor, en espera del auxilio solicitado a Punta Arenas. El buque estaba muy encabuzado y temíamos que en cualquier momento sucediera lo peor. El remolcador de alta mar, enviado por la Marina chilena, arribó a 19:00 h. Venia equipado con una bomba de achique para estas contingencias, la que inició de inmediato las labores, siendo la operación matizada por la ocurrencia de dos incidentes. El primero, sucedido dos días después del arribo del remolcador, fue que el técnico que operaba la bomba, al tratar de arrancar el motor tipo Caterpillar para proveer de energía, manipulo mal la palanca de arranque, sufriendo la rotura de la clavícula, el mismo que fue atendido de emergencia por el médico de abordo.

En las horas siguientes, el segundo comandante del buque, capitán de corbeta Tudela, sufrió un severo cuadro de apendicitis, por lo que fue evacuado con apoyo del remolcador, a Punta Arenas. Debido a ello, se suspendió la faena de achique por aproximadamente treinta horas, tiempo que duró el viaje de ida y vuelta del lanchón, lo que originó que la bodega nuevamente se inundara, a pesar que habíamos usado lo que en esa época se llamaba el "pallete de colisión", para disminuir la entrada del torrente. Después de seis largos días de ocurrido el siniestro marítimo, el BAP *Callao* estaba nuevamente, en condiciones de navegar. Esta vez con la proa rumbo a Punta Arenas...

En este puerto, se determinó que lo más conveniente era retirar el agua de la bo-

dega uno y construir un cajón estanco con planchas de acero, entre el referido almacén y los pañoles de proa. Cuando se terminó de achicar el agua y vaciar la carga de trigo en ese ambiente, se inició el soldado de las planchas de acero. Estando en este proceso, la bomba de achique se estropeó y la bodega volvió a inundarse, por lo que se tuvo que suspender la faena hasta el día siguiente. Por fin, al término de diez días, se terminó la reparación, quedando el buque listo para emprender rumbo.

Tengo la obligación moral de recalcar, que la ayuda y atenciones que recibimos de la Marina chilena en estas difíciles circunstancias, fueron optimas y oportunas, sin la cual no hubiésemos podido superar nuestros problemas.

Al terminar el paso del estrecho de Magallanes, a la altura de cabo Pilar, se puso proa al noroeste hasta llegar al meridiano 77º Oeste. En este punto se enrumbó hacia el Norte. El regreso al puerto del Callao, se hizo por mar abierto, navegando más de 2 800 millas, a una velocidad de 10 nudos, sin parte de la proa (faltaba la roda), con la avería en el timón aumentando diariamente. A veces era necesario mantener el timón entre 8 y 10 grados a estribor, para conseguir el rumbo deseado, en medio de una mar gruesa, manifestada los primeros tres días.

Arribamos al Callao en la segunda quincena de junio, fatigados, pero satisfechos por haber cumplido la misión encomendada: transportar trigo con destino al Perú.

El buque fue reparado en el primer puerto y continuó en servicio hasta la década de los sesenta, flameando el pabellón bicolor, en beneficio de la Marina y del país.

La maniobra del Comando, la unidad de pensamiento, así como la calidad profesional de la tripulación, impidieron consecuencias mayores. Este es un aporte que hago extensivo a las nuevas generaciones de navales, para su valoración como un suceso memorable de la historia marítima peruana.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la Maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como community manager y encargada de la página web institucional.

ticias nacionales noticias nacionales noticias naciona
noticias nacionalesnoticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales no
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales not