¿Ceremonial naval?

Contralmirante (r)
Jorge Parra del Riego E.

Enero 1945. Los Cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* en preparativos acelerados para efectuar el Crucero de Verano al extranjero. Invitación especial del Gobierno de Venezuela para que asistan a la celebración del Sesquicentenario de Sucre. Itinerario: Callao, Talara, Panamá, La Guayra, Cumaná, Puerto Cabello, haciendo escala en Willenstand la hermosa capital de la isla de Curazao en las Antillas y de regreso tocar en Cartagena, Colombia.

La Promoción 1944 recién egresada de la Escuela Naval, por ser pequeña en número, fue en su mayoría destacada en partes iguales a los dos Cruceros. Para los servicios de guardia, se iniciarían como ayudantes de los Oficiales más antiguos, siendo, por cierto, los "Deberes del Oficial de Guardia en cubierta" en lo que más énfasis se ponía en el aprendizaje, pues el estar ejerciendo ese servicio implicaba una serie de responsabilidades, siendo la más importante el control y seguimiento de la "Rutina diaria de a bordo".

El 15 de Enero, los dos cruceros amarrados al lado norte y lado sur del muelle antedique de la base Naval del Callao. Máquinas listas, personal con ropa del día. El Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Mariano H. Melgar, enarbolaba su insignia a bordo del crucero *Almirante Grau*. A 11:00 horas ordena a sus Comandos "Puesto de Maniobra", y a partir de ese momento, las banderas de señales del Puesto de Comando se suceden continuamente dando órdenes de zarpe, rumbos y velocidades, mientras en el muelle autoridades navales y familiares despiden a los cruceros al son de la marcha "Uchumayo" y los pañuelos revoloteaban en el aire como gaviotas blancas en adioses plañideros.

Se inicia el viaje en plena Segunda Guerra Mundial y el Perú había declarado la guerra a Alemania, sumándose a las Naciones que combatían el Eje Roma-Berlin, y, por lo tanto, al zarpar de Talara, donde tomamos petróleo, el Comandante General de la Escuadra dio la orden de navegar en condición de "Alistamiento Número Dos", es decir, que el 50 por ciento de las dotaciones ocuparan sus puestos de combate durante 12 horas seguidas, en estado de alerta continua. Como había el peligro de los submarinos alemanes que ya habían -en muchas ocasiones- demostrado su presencia en el Pacífico y



Crucero *Almirante Grau.*

en el Caribe, se ordenó navegar en zig-zag, de acuerdo a los planes con que para ello contábamos; habían también continuos cambios de posiciones relativas de los buques y los zafarranchos de combate se sucedían día y noche. Se navegaba en ambas unidades en un ambiente de gran tensión, pues nos sentíamos involucrados en una guerra en la que en cualquier momento podíamos ser actores.

Durante la navegación habían tres señales que los Comandantes y, por supuesto, todos los Oficiales de guardia en el puente tratábamos de evitar, pues implicaba una seria llamada de atención al Comando y que inevitablemente revertía en una papeleta de arresto al Jefe de Servicio y Oficial de Guardia.

Con los apresurados preparativos para el viaje y con un recorrido total, no hubo tiempo para hacer ejercicios previos en la mar y no era raro pues que, ya durante el viaje, hiciéramos los diversos movimientos y maniobras sin haber tenido una anticipada experiencia y por lo tanto habían muchas "metidas de pata" que el Almirante Melgar observaba de inmediato.

Cuando se izaban las banderas que indicaban el nombre del buque seguido de la bandera "India" (significado: Inte–rrogativa) mientras se realizaba alguna maniobra de cambio de posición por ejemplo, conociendo el carácter del Almirante Melgar se podía interpretar dicha

señal como: "¿Qué demonios está usted haciendo?". La segunda señal aún más temida era: "Negativo-Burro-Zeta" que significaba: "Mal Hecho" que generalmente la "espetaba" al término de alguna maniobra y la tercera señal: "Negativo-Hacha-Dado" cuyo significado era: "Humo no haga". Ver salir humo por la chimenea equivalía a una mala regulación del sistema aire-combustible en la sala de máquinas; se decía que un submarino podía detectar un buque desde lejos por el humo que despedía, y esta era la razón por la que se controlaba con tanto celo y fue motivo de muchas papeletas a los Oficiales que hacían guardia en la sala de máquinas.

Cuando se ordenaba en alguna maniobra un aumento de velocidad para culminarla, si el personal de máquinasno tenía la habilidad de controlar la inyección de combustible y aire, invariablemente despedía una fuerte cantidad de humo. A raíz de esto, se cuenta que durante una de estas maniobras, al comandante del "Grau" le izaron la consabida señal. "Humo no haga". El comandante, muy fastidiado, decidió comunicarse personalmente con el oficial de guardia de ingeniería a través del tubo acústico. Dicho oficial era oriundo de la Amazonía y la Escuela no había logrado quitarle su dejo tan característico y así cuando oyó el timbre del tubo acústico se dirigió a él y dijo:

- Del "Grau" sus maquinarias contestan.
- Habla el comandante. ¿Qué pasa que hay tanto humo? ¿No puede usted controlarlo?
- Mucho full, mi Comandante, -respondió el Oficial con su típico acento loretano.

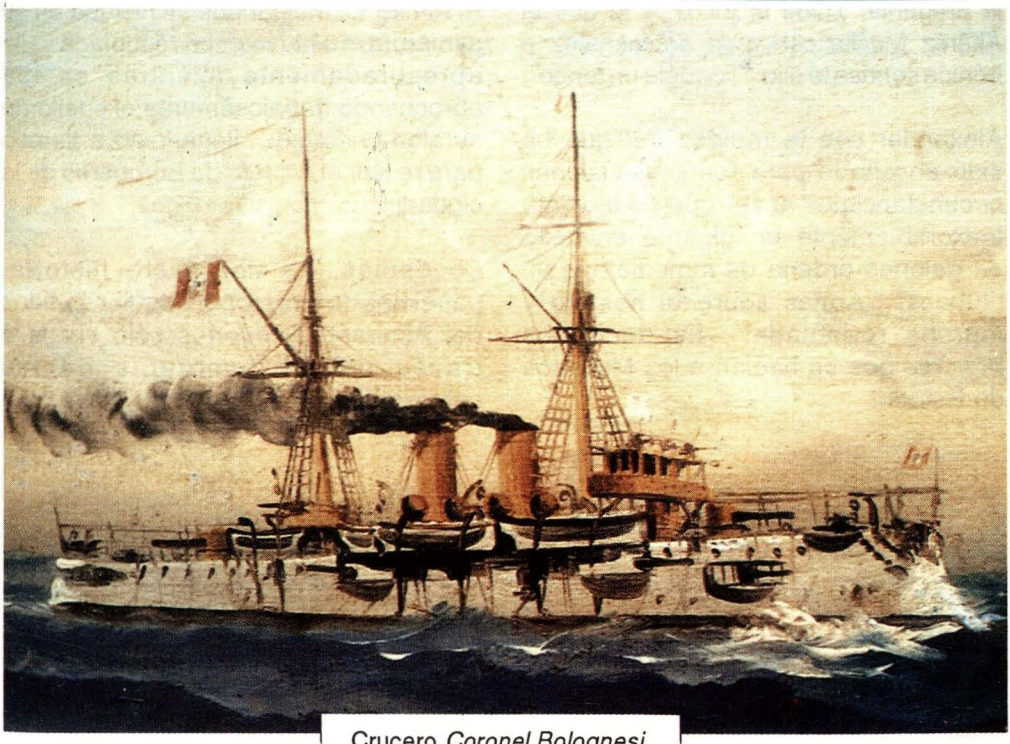
El paso del Canal de Panamá fue un gran relax para todos; estábamos en manos de los prácticos, extasiándonos en los hermosos paisajes y en las increíbles obras de ingeniería de las esclusas del Canal.

Con la entrada al Caribe, volvieron las tensiones, las malas noches, sumándose los tiempos de tormentas, que demostraron que nuestros cruceros eran buenos buques marineros pese al cambio del trinquete por un enorme trípode que les habían colocado antes del zarpe.

Entramos a Curazao; isla realmente hermosa con sus casas llenas de colorido, sus calles extremadamente limpias; los holandeses que dirigían la isla con sus expresiones toscas y severas contrastaban con la belleza dulce y delicada de las mujeres nativas que hablaban una mezcla de tres idiomas llamado "Papiamento". Las atenciones oficiales y extra oficiales fueron estupendas. El Cónsul peruano se multiplicó para que nos agasajaran con todo género de atenciones y nuestro Comandante General decidió retornar atenciones a nuestro regreso de Venezuela. Zarpamos rumbo al puerto de La Guayra exhaustos pero felices.

El Gobierno venezolano y la población en general nos atendieron con extremada exquisitez y los momentos que pasamos en ese país hermano serían motivo de una simpática crónica plena de anécdotas.

Al retornar a Curazao, para rellenar tanques de combustible, y especialmente para retornar atenciones, se había programado, en coordinación con nuestro Cónsul, la relación de invitados de las más importantes autoridades de la Isla y personalidades del mundo social.



Crucero *Coronel Bolognesi.*

Ambos buques abarloados y acoderados al muelle principal, toldillas embande–radas, llenas de luces y el día "D" y a la "H", de la invitación; personal con ropa del día. Banda de músicos y Guardia de Ho–nores en su puesto al mando del Alférez Alexander de la última promoción egresada; Oficial de guardia en el portalón con espada al cinto y catalejo al brazo, y que a la sazón era el Alférez Oneto, en su primera guardia solo. Todo marchaba bien, se hacían los honores de reglamento de acuerdo a la jerarquía de las personas que ingresaban conforme a una lista dada por el Cónsul.

En eso llega un automóvil con todas las características de carro Oficial, se baja un ayudante para abrir la puerta trasera y aparece un señor con sombrero de pico, charreteras y muchos galones; el Alférez Alexander rápidamente consulta su lista y ve con horror que no figuraba persona con semejantes entorchados. Sin saber qué honores rendir y como el tiempo apuraba, mira al Oficial de guardia y éste hace un gesto con alzada de hombros que claramente quería decir: "Ni idea".

Como el personaje en cuestión ya estaba por pisar la escala en el muelle, el Alférez Alexander desesperado voltea la cara y ve pasar al Alférez Muelle que ya tenía un año de antigüedad en el grado y que era conocido por su gran sentido del humor y

le pregunta: ¿Qué le toco? A lo que el Alférez Muelle con gran desfachatez e irónica sonrisa le dijo: "Tóquele un tango".

Alexander con la rapidez del que ha sido enseñado para tomar decisiones circunstanciales al ver que se le venía inexorablemente un gigante envuelto en galones ordena de inmediato y sin titubeos: "¡Armas sobre el hombro y marcha redoblada!". Es decir, los honores que se hacían a los Ministros de Estado.

El Almirante Melgar que se hallaba en su camarote al oír la marcha redoblada salió apresuradamente mientras se iba abrochando trabajosamente el cuello de su albo uniforme... llega justo a tiempo para recibir al... ¡Jefe de Bomberos de la ciudad!

Lo demás, es una triste historia: papeletas de arresto por doquier, bufidos del Almirante y puertos sólo vistos a través de las lumbreras de los camarotes.

