

TRIBUTO AL EX PETROLERO "ALMIRANTE JORGE MONTT"

Roberto Benavente Mercado*
Contraalmirante

Al finalizar mi curso de especialidad de navegación en el "templo del saber" de Playa Ancha, tradicional sede del ex Instituto Hidrográfico de la Armada, (hoy Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada) fui destinado a Francia como oficial de navegación del petrolero *Almirante Jorge Montt* que se construía en Les Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime en Le Trait, pequeña localidad ubicada en la región de Normandía, entre los grandes puertos de Rouen y Le Havre.

El viaje de Chile a Francia -a cargo de seis "hombres claves" de la dotación de gente de mar- se realizó en un antiguo DC-6 de LAN-CHILE que salió de Santiago la tarde del 16 de enero de 1956, recalando en Buenos Aires por una noche. Al día siguiente proseguimos a Europa en un avión de Iberia que nos condujo al aeropuerto de Orly, en París, en un vuelo de casi 20 horas.

Mientras el grupo esperaba el tren de itinerario que nos conduciría esa noche a Le Trait, visitamos apresuradamente los lugares de mayor atracción: la torre Eiffel, los Inválidos, las Tullerías y el Louvre, la Plaza de la Concordia y el Arco del Triunfo, para subir posteriormente a la colina de Montmartre -el barrio de la bohemia parisense- y recorrer, por algunos minutos, la hermosa basílica del Sagrado Corazón.

Después de un rápido viaje en tren llegamos a Le Trait, una pequeña villa ubicada a ambas ori-

llas del Sena. El tiempo era invernal, muy frío y lluvioso.

Al día siguiente fui presentado a los ingenieros y técnicos que trabajaban en la construcción del petrolero, el que se encontraba a flote. Al mencionar mi nombre, el Jefe del Proyecto frunció el ceño y me dijo:

- Monsieur Benaventé: qué fait-vous au Trait?

Como mi expresión demostraba que no percibía la intención de su pregunta, el ingeniero esbozó una sonrisa y prosiguió:

- No comprendo a la Marina de Chile...Tenemos acá desde hace dos años al Comandante Köegel Martens, al Ingeniero Rotter Hein, al Capitán Klaue Fuchslocher y a los Tenientes Corssen Müller y Wright Macallum...Me puede explicar ¿qué hace usted aquí Monsieur Benaventé?

¡Plop!

Alrededor de quince días más tarde el buque fue llevado a remolque y amarrado al muelle Cavalier de la Seine en Rouen -la ciudad museo de Normandía- donde se daría término a los trabajos a flote.

Poco después llegó el resto de la dotación. Se trabajaba febrilmente, con más de un centenar de técnicos y operarios a bordo, dando término principalmente a las instalaciones de habitabilidad, cámaras, cocinas, camarotes y acomodaciones en general.

* "Magno Colaborador", desde 1994.

Durante ese período debí preocuparme de la adquisición de los elementos necesarios para el viaje de regreso a Chile. Visité todos los establecimientos donde se vendían artículos náuticos, comprobando que no existían en plaza los elementos a los cuales estábamos habituados en Chile; los derroteros, cartas, tablas de mareas, etc. eran, desde luego franceses. No existían paralelas, las que eran reemplazadas por la règle-rapporteur Jean Crass, una regla graduada, algo complicada en comparación con las rápidas, ágiles y útiles paralelas de fabricación inglesa.

Con autorización del Comandante propuse al dueño del establecimiento mejor equipado -el señor M. Gaillard- que estaba dispuesto a adquirir por su único intermedio las publicaciones, instrumentos y demás elementos de navegación, muchos de los cuales era indispensable encargar a Londres. A cambio de la exclusividad como proveedor de los elementos ya mencionados, el Sr. Gaillard se comprometía a otorgar un descuento de 10% sobre el valor total de la adquisición, que era del orden de tres mil quinientos dólares.

Aproximadamente una semana antes de zarpar de Rouen a Le Havre llegaron los elementos encargados, todos los cuales cumplían plenamente con nuestras exigencias. La sorpresa se produjo cuando el siempre atento señor Gaillard me hizo llegar la factura. Como en ninguna parte aparecía el descuento convenido, me fui a hablar con él, a fin de aclarar la situación.

- Señor Gaillard, -le dije- habíamos convenido un 10% de descuento en los elementos de navegación.

- Ciertamente, teniente, aquí están sus trescientos cincuenta dólares- respondió.

- Señor Gaillard, -insistí- usted me ha entendido mal. Ese 10% no es para mí, sino para la Armada de Chile.

Nunca he olvidado la reacción de mi interlocutor. Al darse cuenta de su equivocación, su rostro se congestionó, pasando del rojo-cereza al mortalmente pálido. Con evidente pesar me dijo:

- Le ruego me disculpe. No fue mi intención ofenderlo... Todo ha sido producto de una lamentable equivocación derivada del empleo de diferentes idiomas. Por lo demás, lo que yo he hecho es lo que se estila habitualmente. Perdóneme..., haré una nueva factura con el descuento convenido para la Armada de Chile...

El incidente sirvió para iniciar una cordial amistad con el señor Gaillard y su esposa. El intercambio de tarjetas de Navidad se prolongó por casi

20 años. En 1976 recibí una carta de la señora Gaillard informándome de la muerte de su esposo. Al despedirse decía: "...mi marido guardó siempre un recuerdo especial hacia usted. Pensaba, por alguna razón que yo desconozco, que los oficiales de la Marina de Chile eran simplemente únicos..."

Nuestro interés por conocer nos llevó al impresionante monasterio del monte Saint Michel y al tradicional puerto Saint Malo, sede principal de la Cofradía Internacional de los Capitanes del Cabo de Hornos.

El 10 de marzo finalizó la construcción y el buque se dirigió por sus propios medios desde Rouen a Le Havre, donde se realizarían las pruebas en la mar y se completaría el aprovisionamiento y alistamiento para zarpar a Chile.

La permanencia en Le Havre se prolongó por tres semanas. Durante este período se realizaron las pruebas finales a los equipos de ingeniería, maniobras, navegación, telecomunicaciones y electrónica, zarpando a Chile al amanecer del 4 de abril.

La travesía del canal de La Mancha se hizo navegando entre numerosos contactos de radar. Nuestro Raytheon de doce pulgadas de diámetro -última palabra en la electrónica de aquellos años- nos permitió salir al Atlántico sin dificultades. Al cruzar frente al faro de la isla Quessant -último reducto francés visible en la Europa noroccidental- tocamos tres pitazos largos y uno corto para decir adiós al viejo continente y especialmente a Francia.

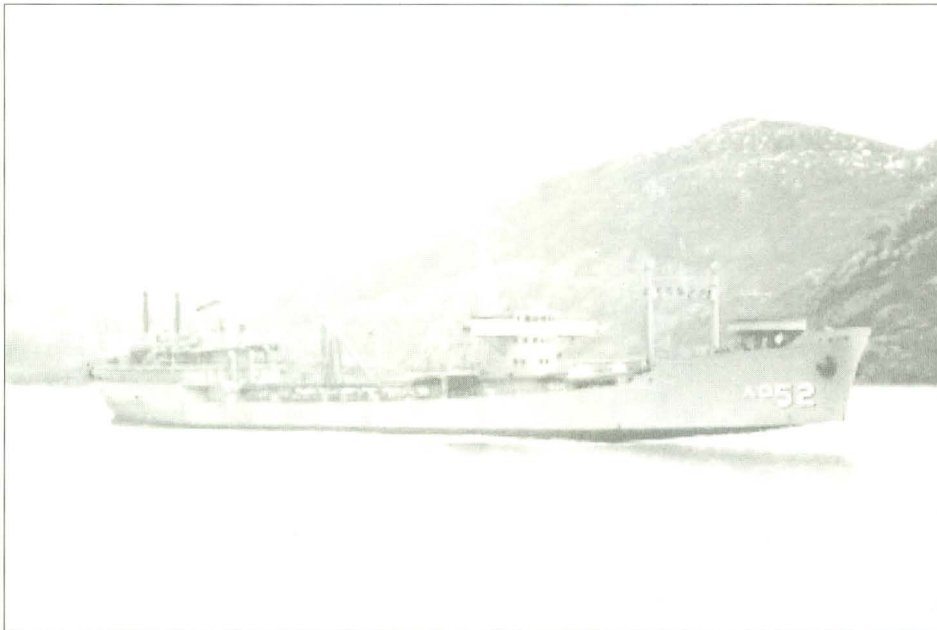
El cruce del Atlántico fue durísimo, pero el buque se comportó en excelente forma. La ortodrómica -aunque más corta- no debió ser la ruta elegida. El mal tiempo nos acompañó durante más de una semana. Sin embargo, el sol nunca dejó de aparecer diariamente por breves intervalos, lo que nos permitió recalcar con precisión sobre la isla Sombrero -una del grupo de las islas Vírgenes- de donde proseguimos a través del paso Anegada hacia Aruba, en las antillas holandesas. Allí recibimos un cargamento completo de combustibles para nuestra Armada, iniciando posteriormente la aproximación y cruce del canal de Panamá.

Recalamos en Valparaíso al amanecer del 2 de mayo de 1956. El nuevo petrolero de flota -el primero que tuvo la Armada de Chile con capacidad para entregar petróleo y permitir la transferencia de carga y personal navegando- era el "chiche" de las Escuadras de Operaciones y Antisubmarina de la época. Prestó valiosos servicios a la Armada durante veinte años, cuando pasó a la reserva,

debiendo posteriormente ceder su nombre original al petrolero adquirido a Inglaterra en 1982, actualmente en servicio.

Han pasado casi cincuenta años de aquella etapa vivida en Europa. Su solo recuerdo afianza en nuestros espíritus ese vínculo afectivo que existe entre el hombre de mar y su buque. Es

por ello que, al recordar algunos episodios revividos durante aquella hermosa etapa de nuestra vida profesional, he creído propicia la ocasión para rendir un homenaje al buque que provoca estas reminiscencias: el ex petrolero *Almirante Jorge Montt*, hoy fuera de servicio, pero nunca olvidado.



* * *