

La isla y los barcos

Del viejo "Loa" al "Ilo": 113 años de historia naval peruana por Santa Cruz

En 1933 recalaron por nuestro puerto los destructores "Villar" y "Guise", que con anterioridad fueron rusos

El "Ilo", vendido a desguazadores españoles, realiza su último viaje

Por Juan A. Padrón Albornoz

El rojiblanco nacional del Perú —inspirado en los colores decretados por San Martín primero y Torre Tagle después— lució en aguas tinerfeñas, por vez primera, el 31 de mayo de 1855. Restallaba alegre en el pico cangrejo del nuevo vapor de guerra "Loa" que, al mando del capitán Moore, se dirigía desde Inglaterra —donde acababa de ser construido— al puerto del Callao, vía el estrecho de Magallanes.

Días más tarde, y siguiendo la misma ruta, arribaron los flamantes "Apurímac" y "Tumbes" —comodoro Salcedo y capitán Haza respectivamente— que con el "Loa" formaban el núcleo de la Armada del país hermano, en curso entonces de organización.

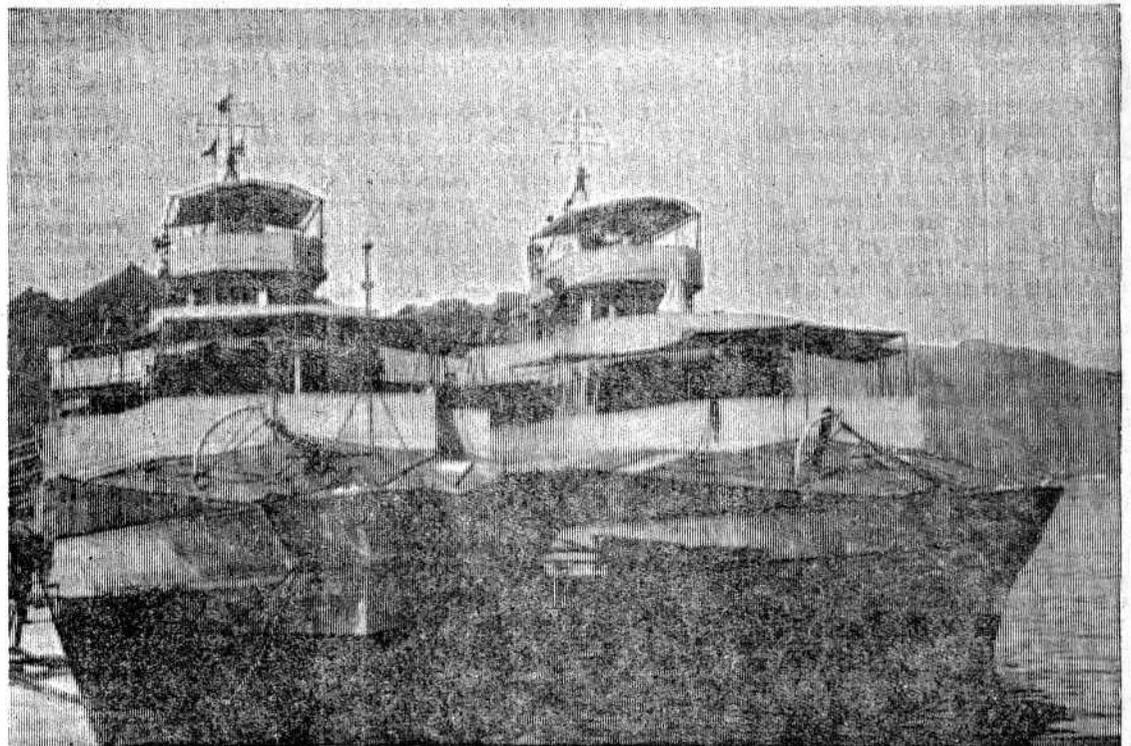
Santa Cruz, punto clave entonces y ahora, ha sido testigo del crecimiento y expansión de las flotas mercantes y guerreras de América del Sur. Por su puerto desfilaron —lo hacen aún— las arrogantes, bélicas unidades que los arsenales europeos construían con destino a sus armadas en rápido crecimiento.

Suenan ecos de nombres —"Capitán Prat", "Brown", "Teniente Rodríguez", "Blanco Encalada", "Almirante Latorre", etc.— y se evocan policromías de banderas que ondeaban, ondean, en las repúblicas todas que del árbol hispano se desgajaron.

Desde que con férreo estrépito de cadenas el "Loa" dio fondo en la bahía santacruzera han transcurrido 113 años. Ahora lo hace el transporte "Ilo" y, entre ambas fechas, guerras vinieron y fechas rodaron y, a intervalos, por Santa Cruz pasaron los barcos que la joven república peruana adquiría en los países europeos.

HISTORIA DE MEDIO SIGLO

Concretándonos exclusivamente a esta primera mitad transcurrida



Los cañoneros peruanos "Ucayali" y "Marañón" cuando, con escala en nuestro puerto, se dirigían a su base en Iquitos, en la región del Alto Amazonas. (Foto del autor).

apresados por la Royal Navy en una de aquellas confusas escaramuzas del Báltico, fueron entregados a la naciente, nueva Estonia. Y rebautizados "Lennuh" y "Vambola" navegaron hasta que, poco tiempo antes de su escala en Santa Cruz, esta nación los vendió al Perú.

Con ellos, en calidad de buque-nodriza, venía el petrolero "Pariñas", un típico "trunk deck", de alta chimenea, que había sido construido en 1921 por Thornycroft —con el nombre de "Sjomand"— para una naviera noruega. Y hasta 1961, ya relegado a servicios secundarios, el "Pariñas" fue desguazado y su lugar ocupado por los nuevos "Sechura", "Talara", "Lobitos", "Zorritos"

hasta su adquisición por la Armada peruana en 1957.

Varias semanas después de su escala, la repitió en viaje de vuelta. Y en la amplia cubierta, perfectamente trincados a son de mar, descansaban los "Río Piura", "Río Zarumilla", "Río Tumbes" y "Río El Salto". Estos cañoneros fluviales, de sólo 37 toneladas y 20 metros de eslora, habían sido construidos por las firmas italianas Navaltécnica Internazionale S. P. A., Korody Corp. y Cantieri Navali Fratelli Benetti. Estaban artilladas con ametralladoras pesadas y, merced a diesels de la General Motors, alcanzaban una media de 18 nudos.

EL "INDEPENDENCIA" Y LOS

bia, a cuyo territorio pertenece este legendario pedazo de tierra americana.

Isla del Gallo, 17 de marzo de 1965. Visita del B. A. P. "Independencia".

En aquella escala tinerfeña acompañan al "Independencia" los seis antes citados cañoneros-torpederos, pertenecientes todos al tipo británico Vosper. De 100 toneladas, eran sus principales características 33 metros de eslora por 6,1 de manga y, merced a motores Napier-Deltic, alcanzaban una máxima de 25 nudos. El casco, soldado eléctricamente, era de acero mientras que las superestructuras lo eran de aluminio. La Vosper los denominaban "fast patrol boats" pero estas unidades

de vapor en 1904 que luego en la bahía santacruzera han transcurrido 113 años. Ahora lo hace el transporte "Ilo" y, entre ambas fechas, guerras vinieron y fechas rodaron y, a intervalos, por Santa Cruz pasaron los barcos que la joven república peruana adquiriría en los países europeos.

HISTORIA DE MEDIO SIGLO

Concretándonos exclusivamente a esta primera mitad transcurrida del siglo, allá por 1911 recaló en Santa Cruz en "Teniente Rodríguez" con aquella su gracia innegable rematada por cuatro delgadas y finas chimeneas. Los que entonces lo vieron, lo recordarán con versos de Tomás Morales:

"y junto al farrallón, pulimentado como un juguete lindo, un torpedero

Tenía el "Teniente Rodríguez la finura de la construcción naval gala y en sus líneas llevaba estampado el sello inconfundible de la Schneider-Creusot. En sus 490 toneladas y 28 nudos de máxima, contaba con seis piezas de tiro rápido y dos lanzatorpedos de 450 milímetros.

Durante años, la bandera peruana lució por aguas tinerfeñas enbolada en mercantes y algún que otro viaje del transporte "Rimac", que no era otro que el viejo "Rhakotis", de la Kosmos alemana, aquí tan conocido en sus navegaciones a puertos del Pacífico —años anteriores a Panamá— con escalas en nuestro puerto y Punta Arenas; cuando la primera guerra mundial, el "Rhakotis", por entonces reabuzado "Etem", pasó a propiedad del Gobierno peruano que, con el nuevo nombre de "Rimac", lo incorporó a su flota de guerra en calidad de transporte.

De 6.848 toneladas y 148 metros de eslora, era el clásico "cargo-liner" que la Kosmos empleaba en sus líneas del Pacífico. Había sido botado en 1907 en los astilleros hamburgueses de la Blohm Voss y, con su alternativa triple de 3.200 H. P. alcanzaba una máxima de 12 nudos. En sus "side bunkers" estibaba 1.600 toneladas de carbón, combustible que, años más tarde, cambió por fuel oil.

El 21 de octubre de 1933 arriban a Santa Cruz los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" que, con el petrolero "Pariñas", se dirigían, vía Panamá, al puerto del Callao.

Eran estos los antiguos rusos "Avtroil" y "Mikula Maklei", construidos en 1915 —en los astilleros Galerny, del Báltico— según planos suministrados por la firma francesa Normand.

De 1.500 toneladas y 30 nudos de máxima, ambos estaban armados con piezas de 100 milímetros, en montajes simples sin mantelete, nueve lanzatorpedos de 533 milímetros y 80 minas.

Eran barcos de línea elegante, con tres chimeneas bajas y anchas, truncadas en el coronamiento. Dos palos, con masteleros calados a bayoneta, complementaban su esbelta línea marinera.

Tras sí dejaban estos destructores su antes agitada y aventurera vida marinera y, luciendo el rojiblanco peruano, cambiaron el frío Báltico por el Pacífico azul. En sus estelas flotaban ecos de historia, zarista primero y revolucionaria más tarde, que terminó para ambos cuando,

de su escala en Santa Cruz, esta nación lo vendió al Perú.

Con ellos, en calidad de buque-no-driza, venía el petrolero "Pariñas", un típico "trunk deck", de alta chimenea, que había sido construido en 1921 por Thornycroft —con el nombre de "Sjomand"— para una naviera noruega. Y hasta 1961, ya relegado a servicios secundarios, el "Pariñas" fue desguazado y su lugar ocupado por los nuevos "Sechura", "Talara" "Lobitos", "Zorritos" y "Pimentel", los tres últimos productos del Arsenal Naval de Callao.

DESPUES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Cuando la paz volvió al mundo, el ya veterano "Rimac" recaló en varias ocasiones en Santa Cruz. Negro el casco y gris la superestructura, la chimenea alta, se remataba en zuncho negro pero, a pesar de sus años, el viejo "cargo liner" de la Kosmos se mantenía gallardo y en buenas condiciones marineras, condiciones que, afectadas ya por el inexorable paso del tiempo, hicieron que el "Rimac" fuese dado de baja y desguazado en 1960, precisamente poco tiempo después de la adquisición del "Ilo" por la Armada peruana.

En 1948, y para asistir a los actos conmemorativos del Milenario de la Marina de Castilla, pasaron por Santa Cruz las fragatas "Ferré" y "Palacios", dos unidades del tipo "River" canadiense que, hasta 1966, se mantuvieron en servicio.

Tres años más tarde arribaron a nuestro puerto los cañoneros fluviales "Marañón" y "Ucayali", unidades especialmente construidas para navegar en el Alto Amazonas y, con base en Iquitos, apoyan a las otras unidades de la flotilla de tal río —"Loreto", "Napo", "América", "Amazonas", etc.— en sus misiones de policía en aquellas vastas zonas. De sólo 365 toneladas están armados con dos piezas de 3 pulgadas y siete de 20 milímetros; el equipo propulsor está compuesto por dos grupos diesel, del tipo British-Poplar M-441 que, con 800 H. P. sobre dos hélices les dan máxima de 12 nudos.

El calado es muy pequeño y, cuando por Santa Cruz recalaron, directos desde los astilleros de la Thornycroft, en Southampton se le había elevado la borda y construido un castillo provisional para mejor defenderse de la mar en sus singladuras atlánticas. Y una vez en la desembocadura del Amazonas comenzó el largo viaje, río arriba hasta su puerto base, donde aún continúan prestando servicios, lejos de la mar que les vio nacer. Y a la que seguro, nunca volverán.

Con el "Ucayali" y el "Marañón" venía el petrolero "Cabo Blanco" que, recién adquirido en Canadá, marchaba también a incorporarse a su nueva base. Ya en mayo de 1960 pasó por Santa Cruz la barcaza de desembarco "Paita" que, desde el puerto del Callao marchaba a Italia para allí recoger a una flotilla de patrulleros. La "Paita" fue construida por la Chicago Bridge and Iron Co., de Seneca, en Illinois. La quilla se puso el 29 de julio de 1943 y, botada el 3 de diciembre del mismo año, fue entregada a la Armada americana el 8 de enero siguiente. Fue primero la "LST 512" en aguas del Pacífico y, terminada la guerra, fue rebautizada "Burnett County", nombre con el que navegó

cansaban los "Río Piura", "Río Zaramilla", "Río Tumbes" y "Río El Salto". Estos cañoneros fluviales, de sólo 37 toneladas y 20 metros de eslora, habían sido construidos por las firmas italianas Navaltécnica Internazionale S. P. A., Korody Corp. y Cantieri Navali Fratelli Benetti. Estaban artilladas con ametralladoras pesadas y, merced a diesels de la General Motors, alcanzaban una media de 18 nudos.

EL "INDEPENDENCIA" Y LOS "VOSPER"

En noviembre de 1965 de nuevo lució el pabellón de guerra peruano en aguas de Santa Cruz. Entonces recaló el transporte de guerra y buque-escuela "Independencia" que daba escolta a los patrulleros costeros "De los Heros", "Larrea", "Santillana" "Herrada", Sánchez Carrión" y "Velarde".

La flotilla venía, repetimos, navegando bajo la escolta del transporte "Independencia", de 16.160 toneladas a plena carga y cuyas principales dimensiones eran 140 metros de eslora por 19,2 de manga.

Construido en 1941 por la Tampa Shipbuilding Co., de Tampa, Florida, era entonces el "Raven", destinado a una naviera norteamericana. Pero intervino la guerra e, inmediatamente después de su entrega, fue requisado por la Armada americana, y convertido en el transporte de ataque "Bellatrix" —numeral "AK-20"— tomando parte activa en las campañas del Pacífico. En 1946 cambió de numeral y clasificación —"AKA-3"— pero no de nombre, y al ser innecesarios sus servicios fue transferido a la flota de reserva. En 1951, después de larga reforma y modernización, fue incorporado a la flota del Atlántico, en la cual permaneció hasta su entrega a la Armada Peruana, acto que tuvo lugar en Bremerton el 20 de julio de 1963.

Con su nombre actual y numeral 21 quedó incorporado como transporte y escuela. El 27 de enero de 1965 arribó a Cartagena con 209 cadetes de la Escuela Naval en visita oficial. Sus oficiales rindieron una ofrenda floral al pie del monumento a los Héroes de Cavite y visitaron luego las instalaciones de la base, astilleros de la Bazán y refinería de Escombreras.

Una comisión al frente de la cual iba su comandante, el capitán de navío don Oscar Iturrro Falcó, visitó el interior de la Península, deteniéndose especialmente en el Museo Naval, Archivo don Alvaro de Bazán —en El Viso del Marqués— Toledo y El Escorial. El 31 siguió viaje el "Independencia" con rumbo a puertos de Francia, Italia, Israel y Marruecos.

Posteriormente, y con motivo del paso por la isla del Gallo, en el Pacífico colombiano, rindió el "Independencia" un entrañable homenaje a Francisco Pizarro. Participó en el homenaje una unidad naval colombiana que condujo a la isla a los representantes peruanos, españoles y colombianos que asistieron al acto. Allí se erigió un monolito y los tripulantes del "Independencia" fijaron una lápida que decía: "El Perú, en este lugar decisivo de su historia, evoca por intermedio de su Marina de guerra, el gesto heroico de Francisco Pizarro y sus compañeros y rinde en ellos homenaje a la obra de España. Lo hace extensivo a la hermana Colom-

En aquella escala tinerfeña acompañan al "Independencia" los seis antes citados cañoneros-torpederos, pertenecientes todos al tipo británico Vosper. De 100 toneladas, eran sus principales características 33 metros de eslora por 6,1 de manga y, merced a motores Napier-Deltic, alcanzaban una máxima de 25 nudos. El casco, soldado eléctricamente, era de acero mientras que las superestructuras lo eran de aluminio. La Vosper los denominaban "fast patrol boats" pero estas unidades —que incluso cuentan con "sonar"— pueden actuar como cañoneros rápidos, lanchas torpederas o minadores rápidos.

Normalmente montan dos ametralladoras de 20 milímetros y cargas de profundidad, pero este armamento puede aumentarse en caso de necesidad.

La agrupación naval venía al mando del capitán de navío don Hernán Ponce de Mendoza, mientras que el "Independencia" lo estaba al del capitán de fragata don Ricardo Ceballos y la flotilla de cañoneros-torpederos al del capitán de corbeta don Guillermo de la Villa Pazos.

EL TRANSPORTE DE GUERRA "ILO"

Para sustituir al ya anticuado "Rimac" se adquirió el carguero noruego "Norlindo" que, después de reparado y modernizado, se incorporó a la Armada con el nombre de "Ilo", correspondiente al del río que nace en los cerros de Carumas en la provincia de Moquegua.

El hoy "Ilo" es el clásico mercante de las construcciones en serie americanas, concretamente del tipo C1-M-AV1. Fue construido en los astilleros de la Leatham D. Smith S. B. Co., en Sturgeon Bay, y, con el nombre de "Screven", pasó a la flota administrada por la U. S. A. Maritime Commission. En ella navegó hasta que, en 1947, fue cedido a Noruega para compensar las duras pérdidas que la flota mercante de esta nación había experimentado durante la guerra. Y la J. Salvensen, de Farsund, lo rebautizó "Norlindo" para sus servicios "tramps", servicios que continuó cuando, años después, pasó a propiedad de la Boyesen Inc. también noruega.

De 3.910 toneladas brutas y 2.148 netas —6.000 a plena carga— son sus principales dimensiones 103 metros de eslora por 15,32 de manga. El casco, soldado totalmente y sin remaches, está dividido en dos cubiertas y, a popa, lleva un motor de seis cilindros, manufacturado por la Nordberg —de Milwaukee— que sobre una hélice le da una máxima de doce nudos.

Con el "Callao", antiguo alemán "Montserrat" incautado en 1941, sirve los diversos servicios de transporte de la Marina de guerra peruana que, en la actualidad, cuenta con dos submarinos, igual número de cruceros, cinco destructores y fragatas, una decena de patrulleros dos dragaminas y numerosos cañoneros, tanto de altura como fluviales. Y toda esta Armada está respaldada por el necesario tren de flota —el "Ilo" entre ellos— que, como decía Kipling, son los flecos de una marina de guerra.

El "Ilo" realiza hoy sus últimas singladuras, ya que ha sido vendido a desguazadores españoles por unos 70.000 dólares.