Cuando los inolvidables "R" regresaron a los Astilleros de su construcción

Contralmirante (r)
Federico Salmón de la Jara



A los comandantes, oficiales y tripulantes de los cuatro submarinos "R" que, con todo honor y la más alta eficiencia profesional, cumplieron brillantemente la Misión asignada. Y a todos aquellos que, tripulando estos mismos buques durante cuatro décadas, supieron mantener en alto nuestra hermosa tradición.

"... Esta Fuerza zarpará a New London, Conn., U.S.A., el sábado 8 de Abril, a las 0900 horas, con el fin de dar cumplimiento a la ORDEN DE OPERACIONES I.100-67 del Comandante General de la Marina..."

CONSUBDIV.

Sobre las aguas del río Thames, en los astilleros de The Electric Boat Co., en Groton, Connecticut, Estados Unidos de Norte América, flotaron por primera vez, entre los meses de Abril de 1926 y Mayo de 1928.

Eran los más modernos submarinos de su época. "The New London Day", en su edición del 21 de Abril de 1928, al informar sobre el comisionamiento del "R-3", dijo textualmente: " The "R-3" at the time it skidded down the ways, was the finest and most modern submarine in the world...". "The New London Day", fundado en 1881 es, posiblemente, el diario de los Estados Unidos que más se ha ocupado, dada

su ubicación, sobre submarinos, su historia y desarrollo. Sus páginas constituyen uno de los más completos repositorios para la investigación especializada). De acuerdo con los "Fighting Ships" de ese tiempo, la Marina norteamericana contaba con 93 submarinos construidos después de la Primera Guerra Mundial, entre los años 1915 a 1927. Pertenecían a las clases "Barracuda" y "S" y salieron de las gradas de la misma Electric Boat y del astillero de la Marina en Portsmouth (New Hampshire). Operaban aún 20 submarinos clase "R" de 600 toneladas de desplazamientos que fueron comisionados entre los años 1916 y 1921.

Al término de la Primera Guerra Mundial, las potencias navales que intervinieron en ella, y particularmente los EE.UU. de N.A., hicieron la apreciación del valor del arma submarina que por primera vez se había hecho presente en las acciones de los distintos frentes marítimos y en particular de los éxitos de los famosos "U Boats" de Alemania. Es por ello que cada Marina se abocó al estudio y análisis de los submarinos que sus respectivos flotas debían obtener, iniciándose, casi de inmediato, los planes y programas de diseño y construcción de este tipo de unidades, tratando de mejorar sus características, posibilidades y poder ofensivo. Es por ello que entre los años 1915 y 1930, una amplia gama de submarinos figuraron dentro de lasFuerzas Navales de las más poderosas Armadas.

Así, la Marina de Gran Bretaña contaba durante este período con un alto y variado tipo de submarinos, caracterizados más que nada por su alto tonelaje, radio de acción y utilización de cañones en cubierta, predominando los de la clase "P" (Porthian Class) de 1475/2040 Tons. dotados de cañones de 4". Disponía también de submarinos clase "X", clase "O", clase "M". Estos últimos, (tres unidades) llevaban un cañón, corto de 12" (algo difícil de comprender), y proyectados para contar con un compartimiento estanco o catapulta para empleo de un hidroavión, según el Jane's de 1928 "under war experience". Por último, figuraban, dentro de una fuerza de 60 submarinos, varias unidades de los tipos "L", "M" y "R".

La Marina francesa operaba 30 submarinos clases "Leon Mignot", "Dupuy de Lome" y "Pierre Manast" construidos durante la guerra o pocos años después. Las fuerzas navales de Italia contaban con 75 submarinos "Balilla" y "Coridoni", puestos en servicio en igual período. El Imperio japonés registraba, dentro sus escuadras, un total de 72 submarinos de las clases "Keisgun" y "Mitsu Bishi", y, por último, Rusia disponía de 15 buques de las clases "Butnov" y "Holland".

Como puede apreciarse de este apretado recuento, las grandes Marinas estaban en una era de empleo de sus submarinos "post guerra" e

intentos de nuevos tipos y diseños. Por su parte, la mayor potencia naval y pionera en el arma submarina, Alemania, sujeta a las limitaciones del Tratado de Versalles, sólo mantenía unidades de superficie de menor poder.

Nuestros submarinos "R", construidos bajo contrato del gobierno del presidente Augusto B. Leguía, se fueron incorporando a nuestra escuadra, tras un exitoso "Non Stop Trip", según elogiosos comentarios de la prensa y los "Jane's Fighting Ships" de aquellos años. Con ellos, el Perú daba un gran paso para el fortalecimiento de su débil poder naval, estableciendo una acertada política y cabal estrategia en el empleo del arma submarina, iniciada en los años 1912-1915 con la adquisición de los sumergibles *"Ferré"* y *"Palacios"*, construidos en los astilleros Schneider Creusot, en Francia. Política naval que se ha mantenido durante ochenta años del presente siglo y que ha dado lugar a una tradición que nos enorgullece y prestigia a nuestra Armada.

Los primeros comandantes en su viaje inicial fueron:

Comandante de la 1ra. División, C. de F Enrique Monge M.
"R-1".- C. de C. Pablo Ontaneda
"R-2".- C. de C. José R. Alzamora

Comandante de la 2da. División, C. de F. Tomás R. Pizarro.
"R-3".-C. de C. Adán Badham
"R-4".-C. de C. José R. Alzamora.

Hombres y buques constituyen la base fundamental de toda Marina. Estos hombres y sus buques -los submarinos "R" que ellos trajeron a aguas peruanas- fueron el factor esencial del inicio de un arma de innegable valor militar en la guerra naval. Así se ha demostrado desde su aparición en los primeros años de este siglo y en las más importantes acciones de la Primera y Segunda Guerra Mundial. Para nuestro incipiente poder naval, la presencia de los submarinos "R" significó elemento fundamental para nuestra estrategia en las posibles áreas marítimas en conflicto: su valor disuasivo. Dadas, en los días de su arribo al Callao, las series limitaciones de poder ofensivo en las unidades de superficie que componían nuestra Escuadra -los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* construidos en 1906, la cañonera *Lima* y el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, de escasísimas posibiliades-, el submarino representaba la mejor la mejor respuesta para el fortalecimiento de la Marina de Guerra del Perú.

De otro lado, los submarinos "R" trajeron un renovado espíritu en la moral y la conciencia profesional de nuestros oficiales y tripulantes. Para ellos, se abría un nuevo campo de estímulo y superación en la carrera. El reducido costo de sus operaciones en la mar, dado el bajo consumo de combustible de este tipo de buque, posibilitó desde el primer momento su intensivo empleo en ejercicios y operaciones, tanto como buques suel-

tos como de conjunto, con la Escuadra. A partir de 1927, los flamantes primeros submarinos "R-1" y "R-2" participaron en un largo viaje de Crucero de Verano, acompañando a los cruceros en un periplo que, precisamente ese año, incluyó todos los puertos de la costa del Pacifico de Centro América. Ya reunidas las cuatro unidades, intervinieron en todos los Cruceros de Verano tanto al extranjero como en aguas de nuestro litoral.

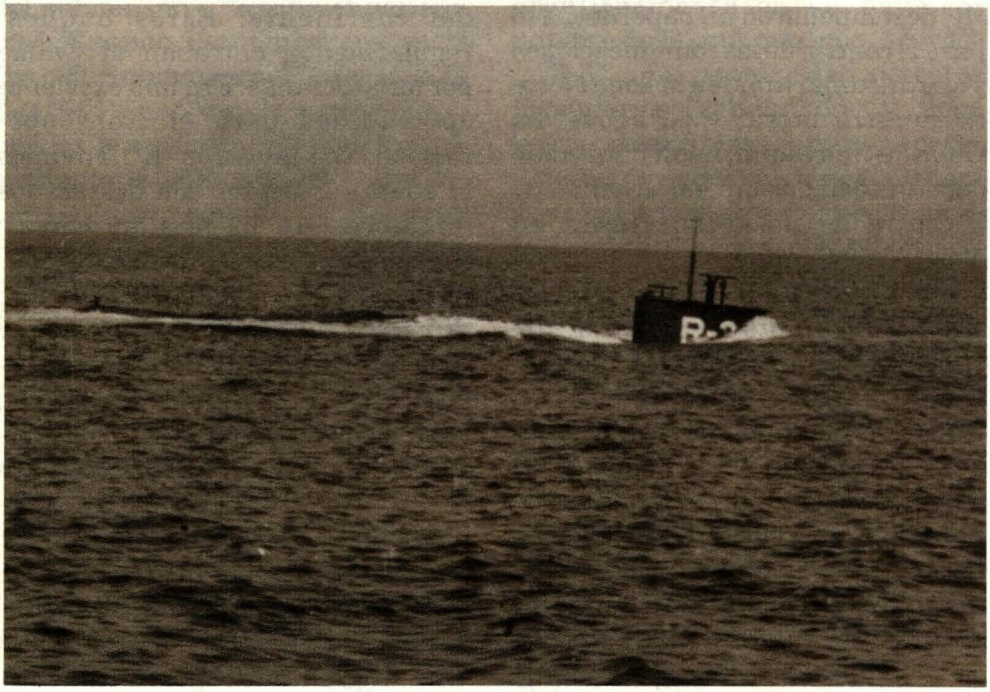
En Enero de 1930, a raíz de la renovación de la relaciones diplomáticas con Chile, los dos cruceros y la división de submarinos viajaron a Valparaíso. La presencia de los modernos "R" en el primer puerto chileno causó sensación en los medios navales y civiles, al visitar submarinos recientes y con avanzados sistemas y equipos, para su época, en el ámbito de las Marinas sudamericanas. La Marina chilena disponía de seis submarinos clase "Holland" construidos entre 1915 y 1917 con 400 toneladas de desplazmiento y limitadas condiciones operativas. La Marina de Brasil contaba con cuatro submarinos clase "Humaitá". Por su parte, Argentina tenía en construcción, en astilleros de Francia, dos submarinos clase "Salta". Ninguna otra Marina de esta parte del continente poseía unidades submarinas.

El empleo de los "R" en intensivos ejercicios y operaciones, trajo consigo un marcado avance en el conocimiento, operación y mantenimiento del torpedo, arma submarina prácticamente no utilizada anteriormente por los buques de superficie, dados los antiguos y precarios sistemas de los dos cruceros y del *Teniente Rodríguez*. En cuanto a la tecnología, en todos los campos de a bordo fue muy grande el incremento de los conocimientos para oficiales y personal subalterno; en ingenieria diesel, electricidad, uso y mantenimiento de grandes plantas de baterías, sistemas de ataque, comunicaciones, armamento (los buques disponían de un cañón de 3") y demás instalaciones propias del submarino.

Sería muy extensa una relación de la más trascendentales misiones y viajes cumplidos por los "R". Me limitaré a señalar el viaje a Filadelfia en 1935 para el primer cambio de baterías por la misma casa constructora, "The Electric Storage Battery Co.".

En Enero de 1937, los "R" volvieron a Chile. Esta vez para ser carenados en el dique seco de Talcahuano. Todavía no contábamos con el Dique Seco del Callao y los buques se carenaban en Balboa C. Z. durante los Cruceros de Instrucción. (En los primeros años, los "R" viajaban cada seis meses para su carena y mantenimiento de su casco).

En el año 1944, los cuatro "R" se dirigieron a la Base de Submarinos de Coco Solo, en Cristóbal C. Z., permaneciendo cinco meses sometidos a recorrido, cambio de baterías e instalación de algunos dispositivos como deflector en los T.L.T., refor-



...intensas operaciones en la mar.

zamiento de los sistemas de escotillas y eyector de señales en inmersión. Se vivía los años de la Segunda Guerra Mundial y los submarinos fueron sometidos al sistema de "degaussing" contra minas magnéticas. Durante la permanencia en la excelente y estratégica Base de Submarinos norteamericano se hicieron intensivos ejercicios de entrenamiento para el ataque, utilizando el Instructor de Ataques, moderna instalación para esta operación. Los principios y dispositivos para este fin fueron tomados para instalar en nuestra Estación de Submarinos el primer simulador "made in Perú", notable esfuerzo del teniente primero Alberto Ascenzo y del personal de la Fuerza.

Los "R" tuvieron el privilegio de operar en aguas lejanas en maniobras de guerra. Así, durante el conflicto con Colombia por la toma de Leticia, los B.A.P. "R-1" y "R-2" formaron parte de la Fuerza Avanzada del Atlántico que, bajo el mando capitán del navío Héctor Mercado, llegara hasta Belem do Pará, en la desembocadura del Amazonas, constituyendo una Fuerza de Tarea especial. Por su parte, los B.A.P. "R-2" y "R-3" cumplieron misiones de patrullaje en aguas del Pacífico.

Al producirse las acciones contra el Ecuador, en el año 1941, los cuatro

"R" desempeñaron un papel decisivo para el control de las comunicaciones y el tráfico marítimo en la Zona Norte de nuestro litoral y en aguas del Golfo de Guayaquil, habiendo tenido oportunidad de emplear el cañón de 3" contra instalaciones en tierra, en el canal de Jambelí.

Durante los años 1942 y 1943, los submarinos, junto con los buques de superficie de la Escuadra, mantuvieron ininterrumidamente un intensivo patrullaje en condiciones de guerra, cumpliendo la misión de dar protección al área marítima de nuestro litoral Norte, en defensa de los campos petrolíferos y las instalaciones de abastecimientos para las fuerzas de los países aliados, en acatamiento a los acuerdos de defensa hemisférica. Tuve el honor y enorme privilegio de haber participado, como oficial, Comandante o Comandante de Fuerza, en todas las misiones que he señalado, con excepción del viaje de la Fuerza de Avanzada del Atlántico. Ruego disculpar la inelegancia de esta afirmación, pidiendo entenderla como testimonio de homenaje a aquellos hombres que tuve la suerte de acompañar y mucho que aprender de ellos.

Durante los años de la guerra, una Fuerza de Tarea norteamericana, integrada por el CL USS *Concord* y dos DD clase "Fletcher", constituían la fuerza de avanzada en el Pacífico Sur, cuya área de operaciones cubría el teatro marítimo entre Panamá y el extremo Sur del continente. Estos buques, regularmente, entraban al Callao por uno o dos días. Era una excelente oportunidad para efectuar operaciones con nuestros "R". Tuvimos la suerte de contar con destacados miembros de la Misión Naval, asesores en submarinos, como Leo J. Pace, Murray Tichenor, Tex Mc Winney, Malcomb E. Garrison y "Chuck" Leigh, que habían sido comandantes de submarinos y traían, además de su experiencia, extraordinario espíritu de colaboración para el incremento de nuestra preparación. Ellos se encargaron de coordinar continuas operaciones con los "R" durante sus entradas y salidas de puerto. Para los comandantes era una inigualable oportunidad de hacer ejercicios de ataque sobre buques navegando a veinte nudos en zig zag y con modernos equipos de sonar. Nuestros submarinos, desprovistos de sonares adecuados y sistemas de control, estaban limitados a hacer la aproximación y el ataque con simples apreciaciones de periscopio. Sin embargo, los resultados fueron mejorando paulatinamente y así lo demostraban las planillas que minuciosamente entregaban los comandantes de la Fuerza Tarea a nuestros asesores. Los "avistamientos de periscopio" y contactos por sonido disminuyeron notablemente para crédito de los "R" y sus comandantes. Igualmente, se hacían ejercicios de lanzamientos de cargas de profundidad con los DD navegando paralelamente al rumbo

del submarino y "arriba el periscopio". Cuando permanecimos en la Base de Submarinos de Coco Solo C. Z. (1944), uno de los arreglos realizados a bordo los "R" fue el reforzamiento de las escotillas de torpedos y máquinas mediante seguros exteriores. Ello, por determinadas experiencias en los submarinos de la Armada de los EE.UU.

El largo tiempo de actividad, los continuos ejercicios y salidas a la mar desde la Base del Callao, la implantación de un cuidadoso y bien estructurado sistema de competencia entre las cuatro unidades para alcanzar los trofeos de Eficiencia Anual, dieron lugar a un merecido prestigio ante el Cuerpo General de la Armada y las Marinas de otros países, particularmente de Sudamérica, algunas de las cuales enviaron oficiales y tripulantes para instrucción teórica y práctica. Pero, a la vez, se produjo un fenómeno de incalculable valor en la conciencia ciudadana. El diario espectáculo de las salidas y entradas al Callao, presenciadas por el público desde el Muelle de Guerra, los malecones de Chucuito y La Punta, así como por los trabajadores del Terminal Marítimo (los "R" amarraban a uno de los muelles de la antigua dársena), fueron creando una atmósfera de integración y afecto hacia la Marina, representada por estos buques. Era cosa común encontrar en los puertos de nuestro litoral toda clase de embarcaciones de pescadores y hombres de mar en los muelles y terminales, luciendo orgullosamente en su popa, el nombre de los submarinos..."R - 1"-..."R-3"... La popularidad de estos legendarios "zambullidores" llegó hasta las carreteras de nuestra costa y sierra. Grandes camiones bautizados con los nombres de los submarinos constituían sentimental prueba de cariño por parte del pueblo del Perú. Tampoco era sorpresa tropezarse en los puertos con pequeños restaurantes o bares que lucían el nombre de un "R". Fue un caso de empatía colectiva.

Así llegó el año 1950. Nuestra Fuerza de Superficie continuaba operando con sus propias limitaciones. A los viejos cruceros *Grau* y *Bolognesi* sólo se habían integrado las fragatas canadienses *Ferré* y *Palacios*. El ministro de Marina, almirante Roque A. Saldías, y el alto mando naval se esforzaban por obtener la cesión o venta de unidades mas modernas provenientes de la Armada Norteamericana, pero razones de política exterior en el Pentágono, y limitados recursos nuestros, hacían problemática toda adquisición. El ministro trabajaba intensamente para obtener la dación de leyes especiales que otorgaran fondos para este objetivo. Esto llegaría después. Una vez más, se tomó la acertada decisión de mantener una fuerza de submarinos operativa y adecuada a los nuevos desarrollos de la guerra bajo el mar. Y así se hicieron las primeras gestiones para prolongar y mejorar la capacidad operativa de nuestra División de

Submarinos. La lógica aconsejable utilizar los servicios de la empresa en cuyos astilleros fueron construidos los "R". The Electric Boat Co., aceptó el encargo y envió a Lima a un carismático representante. El almirante en retiro Thomas Burton Klakring había sido uno de los ases en las acciones de la Segunda Guerra Mundial. Comandante del USS *Garfish*, era conocida su atrevida entrada a la bahía de Tokio y presenciar, a través del periscopio, una carrera de caballos en un hipódromo de la costa. Se firmó el contrato estableciendo los trabajos de reacondicionamiento e instalación de nuevos equipos y se emitieron las órdenes para el viaje de la División de Submarinos a Groton, Conn. El almirante Klakring fue, durante nuestra estada en los Estados Unidos, un entrañable amigo, siendo el enlace directo con el astillero y la Fuerza de Submarinos del Atlántico. Cuatro años después lo volveríamos a encontrar en ocasión de la construcción de los submarinos tipo "Sierra".

Existía, desde los primeros años de la llegada de los "R", una inquietud y un problema por resolver: nuestra Marina no había oficializado una insignia distintiva del servicio en submarinos para los oficiales y personal subalterno calificado en el arma. Usábamos, indebidamente, la insignia de la Marina de los EE.UU.. Una feliz circunstancia permitió lograr el anhelo de contar con nuestra propia insignia. En 1942, el entonces alférez de fragata Jorge del Río Roldán, al embarcarse, en plena guerra, a bordo del "R-3", comandado por el entonces teniente primero Enrique León de la Fuente, legendario submarinista y sin duda uno de los más preocupados por esta situación, recibe el mensaje del comandante y, sin ser submarinista, se aboca a preparar el diseño de una insignia propia, cambiando ideas al respecto. El feliz retorno del entonces capitán de corbeta León de la Fuente como comandante del B.A.P. "R-1" permitió plasmar el modelo definitivo mediante la R.S. No. 1186, del 8 de Junio de 1949, que aprobó el proyecto presentado por el teniente primero Jorge del Río. El comandante León "terminó la maniobra", tomando a su cargo el proceso de confección del cuño y la obra final en la Casa de la Moneda por Dn. Armando Pareja, reconocido grabador de medallas y condecoraciones nacionales. La primera oportunidad para usar la esperada nueva insignia fue precisamente el día señalado para el zarpe de los cuatro "R" para New London, acto realizado una hora antes de iniciar el viaje.

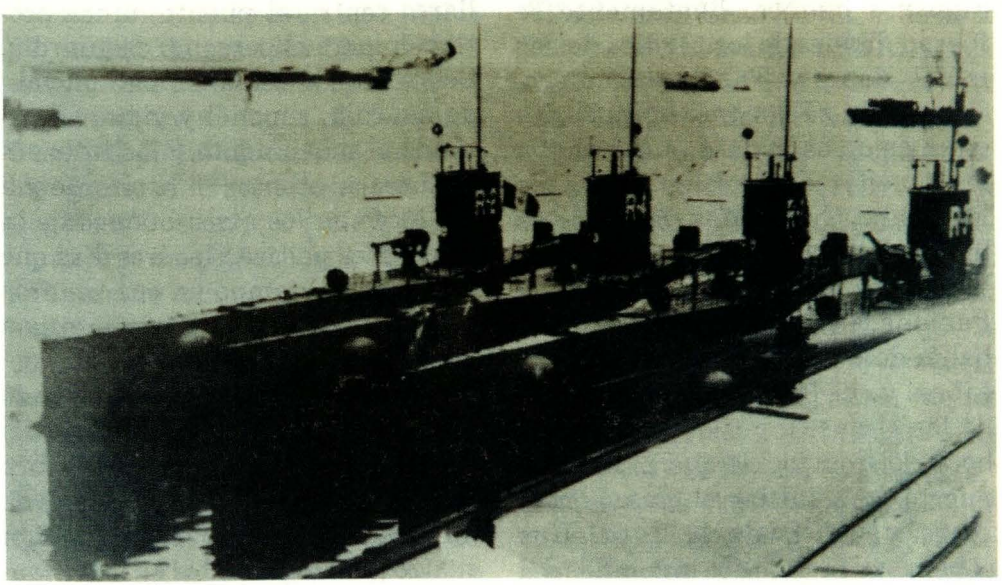
Sábado de Gloria, 8 de Abril de 1950. Desde las primeras horas del día, un inusitado movimiento y trajín entre el muelle y la Estación de Submarinos hacía evidente los clásicos preparativos de toda fuerza para hacerse a la mar. Los oficiales de guardia, en cada buque, dieron sus últimas órdenes de alistamiento. A 0845 horas las tripulaciones de los

cuatro submarinos con sus comandantes y oficiales a la cabeza, formaron en cubierta, a la espera del arribo de las altas autoridades navales. La banda de músicos hizo sonar los acordes del Himno Nacional, primero, y a continuación rinde honores al Jefe del Estado Mayor General de Marina y al Comandante General de la Escuadra que revistan a las cuatro dotaciones, deseándoles Buen Viaje. Tradicional protocolo de una institución hecha de tradiciones.

0900 horas. Con la precisión de los actos navales, el B.A.P. "R-4" (Insignia) largó sus amarras. Sucesivamente lo hicieron los otros buques: "R-3", "R-2" y "R-1". Sonaron las sirenas con los toques reglamentarios de la marcha atrás. La banda dejó oir las notas de "Anchors away" y desde el puente y las cubiertas comienza a perderse de vista los blancos pañuelos de toda despedida.

Franqueado el rompeolas, los "R" fueron ocupando su puesto en la formación asignada. Abajo, en cada compartimento, se daban los últimos toques para arranchar los buques en son de mar y desde el puente se intercambiaban las señales a brazo, único sistema disponible para las comunicaciones entre las unidades de la División. Se inicia la navegación. La Isla de San Lorenzo comenzaba a perderse entre la bruma de nuestro primer puerto. Lima se dibujaba como lejana sombra en el fondo de un marco. Habían 3,500 millas por delante. Luego la costa peruana. Una a una fueron desfi-

...mantuvieron la hermosa tradición submarinista.



lando las islas en la ruta: Pescadores, Mazorca, el Pelado, Lobos de Afuera y Lobos de Adentro, una tras otras fueron quedando atrás las millas. Señales, cambios de rumbo. La Silla de Paita.... Alto en Talara, para reabastecimiento de combustible y víveres frescos. Al día siguiente, nuevamente hacia el mar. Poco quedaba ya de aguas peruanas. Los cascos de los "R" se desplazaban sobre las mismas aguas que durante muchos meses, ocho años antes, navegaron, sobre su superficie o bajo ella, en defensa de nuestra soberanía. Después, el Golfo de Guayaquil, y como última vista de tierra, la Isla de La Plata y su leyenda. Tres días y tres noches de travesía hasta Balboa. Mar, cielo y estrellas.

Al amanecer del Lunes 17, la División llegó a la zona del Golfo de Panamá, tántas veces cruzada por nuestros buques. Lentamente se fueron dibujando los perfiles de sus islas: Bona y Taboga, primero, Taboguilla y Flamenco después. Ya en puerto, los buques amarraron a los muelles de la Base Naval de Rodman. Cumplidas las visitas protocolares y los trámites oficiales, los cuatro "R" cruzaron el Canal de Panamá, arribando al atardecer a la bahía de Cristóbal, en el Atlántico. Libres ya de las cadenas y amarras de las esclusas, pusieron proa a la boca del rompeolas que protege al puerto para iniciar el tramo más largo y difícil de la ruta. Nos separaban más de dos mil millas del puerto de destino.

Durante el paso por las esclusas, los prácticos informaron del mal tiempo que nos esperaba en el Caribe y más de un trabajador a cargo de las clásicas "mulas" o los que maniobraban las espías sobre las cubiertas, no ocultaban su preocupación por los problemas que iban a enfrentar los pequeños "R" en el mar "de los Caribes". Pocos minutos después de haber dejado el rompeolas, comprobábamos la verdad sobre los prónosticos del tiempo. Las máquinas, comenzaron su jadeante carrera. Todas las escotillas, a excepción de la principal, fueron aseguradas al igual que las tomas al exterior: Inducción principal, ventilación de baterías al interior, escotilla al P.C.. Ya al anochecer, pocas horas después de haber dejado el puerto, fuertes golpes de mar barrían la cubierta yendo a estrellarse contra el puente, única protección para el personal de guardia. Sobre éste, el comandante, oficial de guardia, timonel y vigía, soportando el movimiento y los intensos chubascos, atentos al horizonte y a las luces de los otros buques de la formación, pasaron los tres días que duró el mal tiempo en esa zona de bajas presiones atmosféricas, origen de los ciclones tropicales.

Una tras otra fueron quedando atrás las millas en la extensión del Caribe, primero, y en el Atlántico después. En las noches, las luces de navegación de los "R", parecían cuatro puntos perdidos en la inmen-

sidad del océano. Observación de estrellas, cálculo de la meridiana, alturas de sol, Venus y la Estrella Polar. Informe diario de la posición, intercambio de despachos, consultas con el médico de la División. Los submarinos se fueron abriendo paso por la ruta de los viejos y nuevos navegantes: Las grandes y pequeñas Antillas, la Hispaniola, el Pasaje de los Vientos, la Gran Inagua y por último el faro de la isla San Salvador, primera en el grito de "¡Tierra!" de Rodrigo de Triana. La latitud se fue haciendo más alta: 30, 35, 40 grados Norte. Muy lejos, por babor de nuestra formación, se sobrepasa el siempre amenazante Cabo Hatteras. El día 27, una espesa neblina cubre totalmente el horizonte y durante doce horas se pierde la visión entre los buques. Desprovistos de radar, sólo el sonido de las sirenas guía a la formación. Muy cerca y casi constantemente se oyen las señales de niebla de grandes buques que cruzan una de las zonas de mayor tráfico sobre el mar. Estábamos frente al punto de convergencia de los grandes transatlánticos que llegaban o salían de New York. Cuando se despejó el horizonte, cada submarino ocupaba la posición asignada. Horas después, fríos chubascones, mar arbolada y, al final, el faro del extremo Noreste de Long Island y la extensa bahía de Sound Point... 28 de Abril. Once horas de la mañana. Las nobles máquinas "Nelseco" detienen su marcha. Un último despacho trasmite el insignia: "*En New London...*" Se había cumplido la primera parte de la misión.

Ya en aguas interiores arrumbamos a la Base de Submarinos. Nos esperaba una lancha de la Marina con un oficial representante del Almirante Comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico y el Commander USN Malcomb E. Garrison (submarinista) miembro de la Misión Naval Norteamericana en el Perú, que había llegado una semana antes para hacer las coordinaciones entre la Marina y The Electric Boat Co. Nos dijo que nuestra llegada había causado gran expectación no sólo ante el personal de la firma constructora, sino también en la Marina de los Estados Unidos, elogiándose la exactitud del arribo en la fecha y hora anunciada, veinte días antes. Fue realmente espectacular la entrada de los cuatro "R" a la gran Base Naval, sede de la Fuerza de Submarinos del Atlántico (U.S. Naval Submarine Base). El incesante sonido de las sirenas y pitos del astillero y su personal ocupando todos los lugares altos de las gradas de construcción, espectáculo que presenciamos al pasar frente a ellos, en ruta a la Base de Submarinos, expresaba la bienvenida de muchos de los hombres que vieron lanzar al agua los buques que contruyeron y que, treinta años después, volvían al lugar de su nacimiento. Antes de atracar al muelle designado, "muy confidencialmente", nos dijo Garrison que

Electric Boat había coordinado con el U.S. Cost Guard mantener en alerta remolcadores de alta mar en determinados puertos de la costa, ante cualquier emergencia. (Los fuertes e impresionantes cables de remolque que desde la roda hasta el puente llevaban los "R", sólo habían sido utilizados por los comandantes durante las entradas, de día o de noche, a Talara, en el patrullaje de guerra, para amarrar a las boyas de la rada interior. Maniobra muy marinera e ingeniosa ante la falta de atención de los remolcadores de Internacional Petroleum Co., por su recargado servicio en puerto. Asegurado el cáncamo del cable por un tripulante que saltaba a la boya, el chinchorro se encargaba de llevar la espía a la boya de popa).

Una muy numerosa comitiva nos esperaba en los muelles de la Base. La encabezaba el Jefe de Estado Mayor del Almirante Comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico, el Comandante de la Base, Comandantes de Escuadrón, Comandantes de División, comandantes y oficiales de los buques, así como personal subalterno que no ocultaba su curiosidad al ver y comparar nuestros antiguos pequeños "R" con la multitud de los grandes submarinos clase "Fleet", "Guppy", "Balao", "Gato", etc., no menos de cien submarinos amarrados a los distintos muelles y espigones de esa gran Base. Igualmente nos esperaban los más altos ejecutivos de Electric Boat, encabezados por su presidente, Mr. O. P. Robinson, el almirante Klakring, el cónsul del Perú en Washington y nuestro agregado naval, capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart. Los "R" debían permanecer tres días en la base para desembarcar combustible, torpedos y munición y luego proceder a Groton, donde, cerca de la Base, en la orilla opuesta, se ubican los talleres, gradas de construcción y demás facilidades del más grande astillero privado de los EE.UU. de N.A., donde, durante la guerra, se fabricaron submarinos a razón de dos por mes.

Sería largo comentar las muchas vivencias de esos primeros días. Sólo me referiré a dos circunstancias de especial significado. Entre los altos ejecutivos de E.B.CO., estaba el ingeniero Walter J. Harvey, superintendente de reparaciones, que sería hombre clave durante el reacondicionamiento de los buques. Con inocultable emoción se acercó a mí para expresarme los sentimientos que lo embargaban al pisar la cubierta de nuestros "R". Había trabajado en ellos con sus manos, como operario y era, a su regreso, uno de los más altos ejecutivos de la empresa. Todo un señor profesional y caballero a carta cabal, Mr. Harvey.

Al día siguiente de nuestro arribo, recibí un mensaje del almirante James J. Fife, Comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico (sesenta submarinos bajo su mando). Pedía postergar por dos días la estadía de los "R" en la Base para

que los comandantes de Escuadrón y de División dispusieran que los comandantes, oficiales y tripulantes de su fuerza, pudieran visitar nuestros buques "*para comprobar cómo se podía operar y mantener en forma tan nítida, cuatro submarinos con casi tres décadas de vida y que parecían llegar para una revista y no para un recorrido integral*". Así se hizo. Durante cuarentiocho horas, cientos de submarinistas de la más poderosa y moderna fuerza a flote, desfilaron por los compartimentos de nuestos viejos buques. Sus elogios represèntaron el mejor tributo a tantos destacados comandantes, oficiales de mar y tripulantes, en general, que nos antecedieron, sentando ejemplo de eficiencia y cariño por nuestros recordados "R". Estas manifestaciones se repitieron reiteradamente por los ejecutivos y trabajadores de los astilleros, conforme desmontaban las máquinas, motores eléctricos, tanques de baterías y sistemas en general.

En la mañana del día 4 de Mayo, la División dejó la Base de Submarinos procediendo a Groton, ubicación de The Electric Boat Co., amarrando a los muelles designados. Los cuatro "R" estaban ya al lado de las gradas donde fueron construidos. El mismo astillero que en 1900 construyera el primer submarino para la Armada de EE.UU., el U.S.S. *Holland*, y que durante cincuenta años construyó el más grande número de submarinos de distintas clases, tipos y características, según progresaban los adelantos técnicos y tácticas para su empleo. El astillero desde cuya gradas fueron lanzados los famosos "Fleet Tipe" que jugaron un papel decisivo en aguas del Pacifico durante la Segunda Guerra Mundial. Las mismas gradas donde el Presidente Harry S. Truman, el 14 de Junio de 1942, presidiera la ceremonia de puesta de la quilla del U.S.S. *Nautilus (SS-571)*, primer submarino de la era nuclear y que, dos años después, fuera lanzado al Thames, tras su bautizo por la esposa del Presidente Eisenhower, histórico acontecimiento que, el 20 de Enero de 1954, el autor de estas líneas, tuvo el privilegio de presenciar.

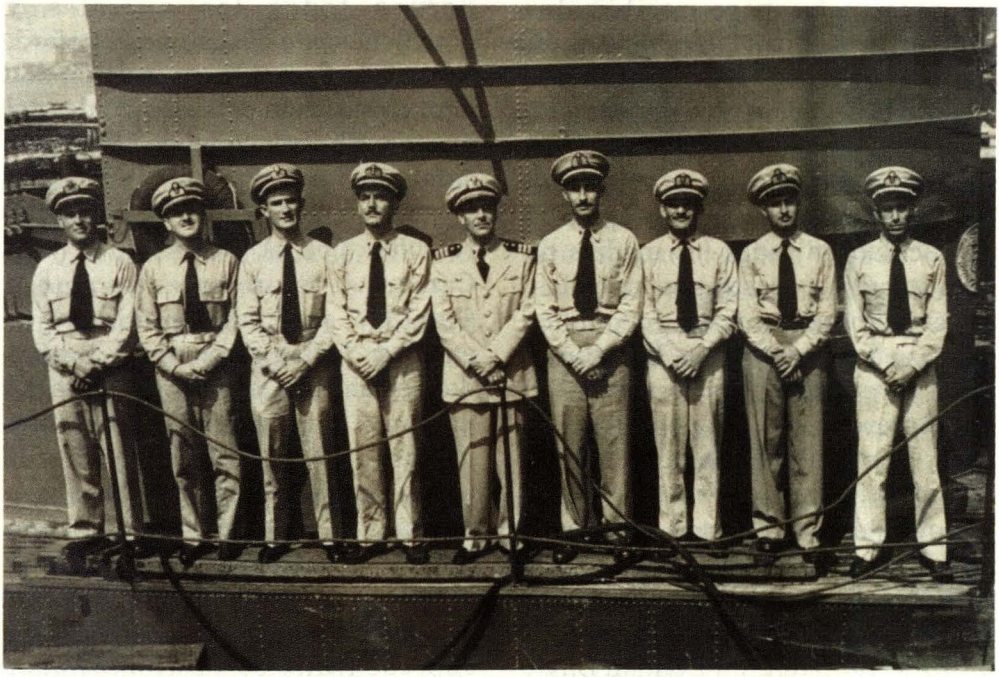
Naturalmente, la prensa y los otros medios de comunicación dieron gran publicidad al arribo de los buques que, casi treinta años después, volvían al lugar donde nacieron. Así, el "New London Day", dijo al día siguiente, al pie de la fotografia del "R-1" en los momentos de su lanzamiento: ...."Remember when Peruvian Subs, were launched"?. Otro diario, utilizando el tono festivo similar al que acostubraba "Última Hora", publicó en grandes caracteres bajo otra vista de dos "R"..."Long time no see...". Por su parte "The Dollphin", publicación oficial de U.S. Submarine Base, New London, Conn. (published for the people who man and service our submarines), dedicó elogiosos conceptos sobre nuestros buques y los hombres que los tripulaban.

Dos pequeños puertos: Groton y

New London, iban a ser, durante ocho meses, el centro de nuestras actividades. Localizados en Connecticut, uno de los seis Estados que integran la región de New England, estrechamente ligada con la historia de Norteamérica y la vida en el mar desde el establecimiento de los vikingos, durante el primer milenio de la era cristiana y en los años siguientes, pues siglos después, la llegada del *Mayflower* marcaría un hito trascendental en el suceder de la parte Norte de nuestro continente. Sus costas vieron partir y regresar a los grandes veleros que zarpaban al lejano Este para extender el comercio hacia los puertos del Oriente. Sus orillas fueron centros de construcción de los legendarios buques balleneros de principios del Siglo XIX.

En la Base de Submarinos de New London, fuimos alojados los oficiales utilizando sus confortables B.O.Q. y las grandes facilidades en ella disponibles. Igualmente las tripulaciones de los cuatro "R" fueron instaladas en una de las grandes cuadras destinadas a las dotaciones de los submarinos de la Fuerza del Atlántico. A partir de las primeras horas del día, oficiales y tripulantes nos desplazábamos a The Electric Boat Co., en Groton, para el diario trabajo de inspección y verificación del reacondicionamiento de las unidades. Los oficiales tomábamos el almuerzo en el comedor de los altos funcionarios y ejecutivos de la empresa, y en cuanto al personal subalterno, la compañía asignó un compartimento ad hoc para comedor y cocina a cargo de nuestra propia gente. Muy pronto, la comida peruana "hechizó" a los trabajadores del astillero, que se sentían halagados y felices cada vez que eran invitados a sus mesas.

El contrato con The Electric Boat Co. establecía que los submarinos debían ser sometidos a un recorrido integral de los cascos, compartimentos estancos, sistemas y tanques de lastre y de equilibrio, máquinas, motores principales y auxiliares, tanques y plantas de baterías, tubos L.T., sistemas de aire de alta y baja presión, bombas de alta y baja presión, sistemas de escotillas y de salvamento, periscopios, reforma de las proas para un mayor dinamismo en inmersión y, en general, el reacondicionamiento de los buques para asegurarles una mayor vida y su modernización. Para esto, era necesaria la gestión con la Marina norteamericana para que pudiera vender y autorizar la instalación de aquellos equipos factibles de ser colocados a bordo. Nuevos equipos de sonar, radares de superficie y en inmersión, nuevos equipos transmisores y receptores de radio, etc. Fue esta la más dificil y laboriosa operación, teniendo en cuenta los factores de secreto, disponibilidad, costo y factibilidad de ser instalados en los "R", dadas sus dimensiones y características. Para una mayor economía en el costo de los trabajos de mano de obra, se logró la auto-



...en The Electric Boat Co., Groton, Conn, U.S.A

rización para que nuestro personal pudiera participar en ellos, gracias a una amistosa actitud del sindicato de operarios de E.B.CO. Se acordó, igualmente, que la compañía estableciera una partida en forma de crédito para ser administrada por cada comandante de buque para financiar aquellos trabajos e instalaciones menores. Diariamente, muy temprano, un caballeroso y gentil directivo del astillero, Mr. Ralph Weeks, se apersonaba ante la oficina de los comandantes para presentar el presupuesto del trabajo requerido. Generalmente "las negociaciones" eran difícil decisión del comandante ante la "presión" de cada oficial responsable del su departamento.

Tanto en las relaciones con el personal de la Marina norteamericana como con la comunidad civil, nuestro personal mantuvo el más alto standard de aprecio y respeto. En varias oportunidades, el comandante de la Base hizo llegar sus elogios y felicitaciones por el comportamiento ejemplar de nuestros tripulantes y el impecable mantenimiento y limpieza de la cuadra destinada a ellos. Los sábados en las mañanas, los comandantes mantenían la tradicional rutina de revista a su personal y compartimentos. La presencia de oficiales y subalternos de la Marina turca, que

se preparaba para recibir dos submarinos "Fleet", dio lugar a un acontecimiento de enorme publicidad: Un encuentro de "soccer", deporte poco conocido en los EE.UU., entre los equipos "Peruvian vs. Turkichs", recibió la más grande publicidad en todos los medios de comunicación y posters en las calles. El estadio se llenó de un público ansioso de presenciarlo. El triunfo, tras dura lucha, nos correspondió por el score de 2 a 1. "Pancho" Quirós, con su proverbial gracia ha dejado escrita la historia de esta contienda. Un mes antes, nuestro equipo se preparó enfrentándose al representativo del E.B.CO. "*Peruvian Soccer Team Tops Electric Boat, 6-3*", informó "The New London Day", (aquí hubo innegable cortesía del equipo peruano para no abultar el score).

De acuerdo con su plan de difusión de la historia y la cultura peruana, se llevó a cabo un ciclo de conferencias en diferentes locales de los clubes Rotary Internacional, Lions y Kiwanians. El comandante Luis Ernesto Vargas Caballero, en su impecable inglés (Oxford Style) deleitó a los concurrentes hablándoles de la historia de nuestros Incas, sus monumentales obras, caminos, sistemas de irrigación y preceptos.

El 3 de Junio nuestro Embajador en Washington, don Fernando Berckemeyer, acompañado del personal de su cancillería, llegó a New London para al día siguiente trasladarnos todos los oficiales y dotaciones a la ciudad de Hartford, capital de Connecticut, atendiendo a una invitación del Gobernador del Estado, Chester Bowles. En impresionantes actos públicos, la delegación de ciento veinte marinos fue recibida por el Gobernador y la Cámara de Representantes ante el Capitolio, se rindieron honores de cañón y demás ceremonial, llevándose a cabo una parada y revista del personal por la más altas autoridades del Estado y luego un desfile con el pabellón del Perú a la cabeza de nuestra formación y una compañía de marinería de los Estados Unidos con su pabellón y banda de músicos. Ya en el auditorio de los representantes, el Gobernador Bowles y el Alcalde de la ciudad declararon huésped de honor a la delegación del Perú y ofrecieron un almuerzo a todos los representantes peruanos, para terminar con una visita a las instalaciones del Capitolio, la Biblioteca estatal y el Museo de Hartford.

Durante los meses de permanencia en la Base de Submarinos, oficiales y tripulantes siguieron un curso intensivo y práctica de escape en la Torre de entrenamiento. Catorce tripulantes se graduaron en el 58° curso de la Escuela de Submarinos para el personal subalterno. Entre la oficialidad de los cuatro "R", un grupo de ellos: López de Castilla, Batistini, Rotalde, Indacochea, Arróspide, Herrera y Piqueras habían sido graduados en el

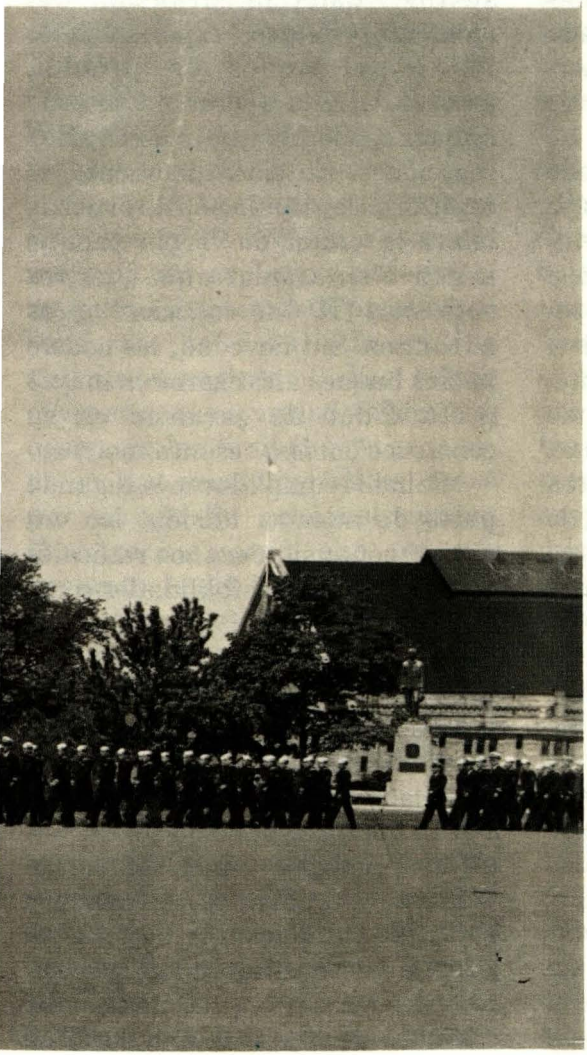
curso regular para oficiales, en años anteriores, así como embarcados en unidades de las Fuerzas de Submarinos, lo que les dio la oportunidad de reunirse con antiguos maestros y compañeros, muchos de ellos ases de la guerra. Inclusive, este último tuvo la oportunidad de servir en el mismo submarino con el Tte. 1° Jimmy Carter, años después Presidente de los EE.UU.. (Gastón Herrera y Suzú Morelli, se habían casado en la capilla de la Base, un par de años antes). Posteriormente, otros oficiales, continuando la acertada política de relaciones con la Escuela de Submarinos de New London, siguieron cursos de instrucción avanzada para comandantes, como es el caso de los capitanes de fragata Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio en ocasión de la recepción y comisionamientos de los submarinos, tipo "Sierra", *Lobo* y *Tiburón*. Otra importante actividad de todo nuestro personal, superior y subalterno, fue su instrucción y práctica en la Torre de entrenamiento de escape de 100 pies de altura. Dentro del proceso de reacondicionamiento de los "R" se incluyó el arreglo del sistema de escape por inundación en las escotillas de los compartimentos de torpedos y de máquinas, como también el recorrido y prueba de los pulmones "Monsen" para escape, adquiridos años antes.

En adición al contrato principal de reacondicionamiento de las cuatro unidades, se hizo efectiva la construcción y entrega a nuestra Marina de una campana de rescate, similar a la utilizada por la Armada de los EE.UU. en sus buques de rescate. Esta campana, con todos sus sistemas e instalaciones actualmente en nuestra Base Naval del Callao, está preparada para operar hasta noventa metros de profundidad, pudiendo aumentar ésta hasta 250 metros, de contarse con los elementos y equipos indispensables en el buque de rescate. Es muy lamentable que, según tengo entendido, no hayamos hecho realidad la adaptación de una unidad capacitada para actuar en una emergencia. Ramón Arróspide y su amigo "Bill" Flannery a bordo del USS *Tringa* trabajaron activamente en el problema. Una de nuestras mayores vivencias fue el conocer y tratar a uno de los treintidós tripulantes que lograron ser rescatados del USS *Squalus*, mediante el empleo de una campana de rescate, en el desastre de su hundimiento en el año 1939. Formaba parte de la "dotación de pruebas" de E.B.CO. Decididamente cumplía con el aforismo de"una vez submarinista, siempre submarinista".

En el programa de reacondicionamiento y recorrido de los cuatro "R", se dio muy especial interés a la verificación del estado real del casco, para asegurar la operación de los buques en todas las condiciones hasta garantizar su resistencia a la máxima profundidad de diseño, en nuestro caso los 60 metros. Este vital aspecto del recorrido incluía,



naturalmente, los tanques de lastre, de equilibrio, de compensación, de torpedos, de combustibles, agua, etc. Mamparos, puertas estancas, tubos lanza torpedos y escotillas, bajo el principio de que el casco de todo submarino está diseñado para navegar en inmersión y en superficie sujeto a todos los problemas inherentes a su estabilidad, resistencia a los diferentes regímenes de propulsión para soportar la presión exterior a las distintas profundidades. Para ello se les hizo ingresar a dique, calibrando el casco en determinados sectores, mediante su perforación, medida y posterior taponeado. El resultado fue altamen-



...desfilando hacia el Capitolio, Hartfort, Conn., U.S.A.

...el pabellón peruano encabeza nuestra formación.

te satisfactorio, comprobándose la estanqueidad integral y por compartimentos durante las pruebas en la mar utilizándose un sistema sofisticado de micrómetros interiores. Teníamos buques para varios años más y así quedó demostrado a nuestro regreso al Callao y su intensiva operación durante 10 años más, que pudieron prolongarse de no haberse tomado una decisión un tanto apresurada. En cuanto a la superestructura y puente de navegación sólo fue necesario el cambio de algunas planchas y rumbos de madera de la cubierta. El más significativo y vi-

sible cambio fue el de las proas a las que les dio una forma redondeada para mayor dinamismo en inmersión, así también la instalación de la "burbuja" en el Puente.

Conforme se fueron terminando los recorridos, cambios y reacondicionamiento de las máquinas principales, sistemas de ejes y hélices, motores principales, auxiliares, periscopios, bombas, sistemas de aire, etc., se realizaron, primeramente, las pruebas en muelle, quedando listos para las pruebas en la mar. Estas se llevaron a cabo en el área Contigua de Long Island Sound, de E.B.CO, en cada especialidad. Como es norma general, las tripulaciones de prueba tuvieron a su cargo la operación del submarino con la vigilante presencia del comandante, oficiales y hombres claves de las dotaciones. Las especificaciones sobre las pruebas en la mar, establecían toda clase de condiciones de navegabilidad en inmersión, tales como: Tiempo empleado para bajar a profundidad de periscopio. Cambios de profundidad en mínimo tiempo. Regímenes de velocidad a diferentes profundidades. Radio de Acción en inmersión. Diámetro táctico. Regímenes de velocidad en marcha adelante y atrás. Cambios de rumbo en mayores profundidades. Giros en diferentes velocidades y rumbos. Giros en "cía boga", etc.. Para el fiel cumplimiento de este programa de pruebas, se presentaron ocasiones que nos hicieron experimentar "pequeños sustos", dada la situación del momento y la poca experiencia de las tripulaciones de prueba, acostubradas a operar sobre todo buques modernos con más rápidas reacciones. En cierto momento, el capitán de la tripulación de pruebas inició la orden de "sopla tanque negativo" sin acordarse que nuestros veteranos "R" "no conocian" estos adelantos. Sin novedad, los cuatro nobles buques alcanzaron la mayor profundidad de garantía en su construcción: Los sesenta metros.

Se habia cumplido con la segunda parte de nuestra Misión. No era posible soñar siquiera con radicales cambios en sus posiblilidades como sistema de snorkel, periscopio de ataque, computador de datos de torpedos, etc.. Todo ello lo tendríamos cuatro años después con la recepción del *Lobo* y *Tiburón*.

Fijada la fecha de la partida al Perú y mientras se hacía a bordo los últimos arreglos y mejoras en las cámaras de oficiales, comedor y cocina de tripulación en baterias de popa, nuevos refrigeradores, servicios de mesa, ropa de cama, etc., hubimos de asistir a una serie de actuaciones, agasajos y despedidas tanto del Comando de la Fuerza de Submarinos del Atlántico, como del Comando de la Base, Escuela de Submarinos y personal naval en general. Quizás fueran más significativas, por provenir de la comunidad y entidades civiles del área, las demostraciones de afecto, cartas, diplomas y muestras de un buen

recuerdo de organizaciónes tales como de The City of New London, The Borought of Groton, Comunity Chest Drive Groton, New London y Waterford, y de los clubes Rotary, Lions y Kiwanians.

Los cuatro veteranos "R" habían sido sometidos a un recorrido integral de su casco resistente, máquinas y sistemas de propulsión, conforme lo detallado en las anteriores páginas. Podían seguir operando con seguridad y eficiencia, dentro de las limitaciones propias, de su tipo y características dadas por el año de su construcción. Nuestra inquietud, que era, por supuesto, la del Alto Mando Naval, radicaba en mejorar sus condiciones y facilidades para aumentar sus posibilidades ofensivas, cualidad básica del submarino. Superadas las iniciales dificultades para la adquisición de equipos que pudiera autorizar la Marina de los EE.UU., y su instalación a bordo, se había logrado dotar a nuestros buques con modernos equipos de sonar y de radares que, evidentemente, mejoraban sus posibilidades para la misión esencial del submarino: Atacar y destruir a las fuerzas enemigas, antes de ser detectado por las unidades de superficie. Cerrábamos así un último capítulo de una historia que comenzó en el momento de su construcción. En esos años, el sonar, como aparato o sistema destinado a la localización, escucha y comunicación submarina, no había hecho su aparición como arma esencial del submarino. Nuestros "R", no obstante su relativa modernidad, sólo trajeron un primitivo intento de sistema de escucha, representado por dos audífonos submarinos, de material flexible, en forma de cuernos, colocados en proa a banda y banda. Como sistema de emisión de sonido bajo el agua, y más que nada para comunicación con otros submarinos, dotados de igual equipo, sólo disponían de placas sensibles, impulsadas por energía eléctrica que al vibrar transmitían el sonido. Naturalmente, ambos sistemas no representaron mayor aporte para la conducción del ataque y prácticamente quedaron en desuso, como también el mástil de señales, sólo utilizado para operar en superficie.

Conforme fueron pasando los años, se mejoraban paulatinamente las facilidades y dispositivos para el ataque. En los primeros años el "Is Was" era la única ayuda del comandante y su equipo para la determinación de los rumbos del blanco, de apoximación de ataque, de retirada, etc., apreciándose la distancia por simple observación de éste en la escala telemétrica, asumiendo la altura de sus mástiles. Para la apreciación de la velocidad había que contarse con "el ojo" del comandante o mediante una serie de marcaciones que obligaba a un continuo uso del periscopio. Hasta 1944, en que se modificaron los T.L.T. para instalar el cambio de deflexión del torpedo, éstos sólo podían lanzarse con ángulo Cero. Vinieron después nuevos dis-

positivos como los abacos para distancia, "la guitarra", etc.. Es sólo después de la instalación de los equipos de sonar y de radar cuando el comandante y su experimentado equipo logran alcanzar las mejores condiciones para conducir el proceso de la aproximación, el ataque y lanzamiento de torpedos. Con la llegada de los *DD Aguirre, Rodríguez* y *Castilla* y los buques de la División de Fragatas, los inolvidables "R" no sólo disponen de adecuados blancos sino también alcanzan la posibilidad de enfrentarse a buques altamente preparados para la guerra antisubmarina, atacar a formaciones bajo cortina de protección y lanzar torpedos en haz, lográndose un alto grado de eficiencia y prácticamente el cien por ciento de seguridad en la recuperación de éstos. Se había llegado al punto mas alto de preparación, dentro de las posibilidades de los legendarios "R-1", "R-2", "R-3" y "R-4".

El 28 de Noviembre de 1950 zarpó la División de regreso al Callao, tras ocho meses de permanencia en New England. Dos días antes dejamos los muelles de Electric Boat, volviendo a la Base de Submarinos para embarcar los torpedos (recorridos en los talleres de armamento), la munición y rellenar tanques de combustible, agua y víveres. A 0900 horas, las cuatro tripulaciones, al mando de sus comandantes y oficiales, formaron en el espigón 7-A para la ceremonia de despedida. El propio Comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico, Rear Admiral Stuart S. Murray, acompañado de su Estado Mayor y Jefes de Escuadrón, se hicieron presentes, así como el Presidente de E.B.CO. Mr. O. Pomeroy Robinson, y no menos de cincuenta ejecutivos y funcionarios de la Empresa. Estaban también el Comandante de la Base, Captain J. Triebel, y su segundo, Comdr. Earl T. Hydeman. Desde Washington, llegaron el Ministro Consejero Germán Aramburú, el Cónsul General, Julio Fernández Dávila y el vice Cónsul en New York, Ricardo Goytizolo, El Agregado Naval a la Embajada en Washington, capitán de fragata Luis Castro Reus, traía un mensaje de despedida del Embajador Berckemeyer.

A nuestra invitación, el Almirante Murray pasó revista al personal, y, al término de ella, pronunció un conceptuoso discurso de despedida, elogiando el profesionalismo y conducción del personal peruano durante su estada en el área bajo su mando. El Jefe de la Base, todavía emocionado por el recuerdo del encuentro de fútbol con los turcos, hizo entrega de trofeos, uniformes y equipos de deportes a nuestro personal. A continuación, el Almirante Murray inspeccionó al buque insignia B.A.P. "R-4", acompañado del Presidente de The Electric Boat Co.. El "New London Day", en su edición del día 29, encabezaba un afectuoso artículo a dos columnas, con el título "Peruvian

DOTACIONES DE LOS BUQUES DE LA DIVISIÓN DE SUBMARINOS EN SU VIAJE A NEW LONDON
(Abril a Diciembre de 1956)

C. de F.	Federico Salmón de la Jara	Comandante de la División
C. de C.	Luis López de Castilla H.	Encargado Escuela de Submarinos
Tte. 1°	Luis F. Villena G.	Oficial de Administración'
Tte. 1°SN	Luis Vargas B.	Médico de la División
Tte. 2°	Antonio Miranda G.	Oficial Ayudante-Secretario

B.A.P. "R-1"

C. de C.	Alfredo Batistini M.	Comandante
Tte. 1°	Manuel Piqueras S.C.	2do. Comandante
Tte. 2°	Pedro Mazuré L.	
Tte. 2°	Alejandro Marchini F.	

B.A.P. "R-2"

C. de C.	Carlos Llosa P.	Comandante
Tte. 1°	Gastón Herrera Ch.	2do. Comandante
Tte. 2°	Luis Diaz Zumaeta	
Tte. 2°	Pedro Gálvez U.	

B.A.P. "R-3"

C. de C.	Luis E. Vargas Caballero	Comandante
Tte. 1°	Ramón Arróspide M.	2do. Comandante
Tte. 2°	Hugo Sonmerkamp B.	
Tte. 2°	Francisco Mariátegui A.	

B.A.P. "R-4" (Insignia)

C. de C.	Miguel Rotalde M.	Comandante
Tte. 1°	Enrique Gamero C.	2do. Comandante
Tte. 2°	Enrique Fernández D.	
Tte. 2°	Juan Egúsquiza B.	

A la llegada a New London, el teniente primero Alberto Indacochea Q. tomó el cargo de 2do. Comandante del "R-1" y el teniente primero Francisco Quirós T. reemplazó al teniente primero Enrique Gamero C. como 2do. Comandante del "R-4". Ambos oficiales acababan de terminar el Curso de Submarinos de The Submarines School U.S.N. Los tenientes primero Gamero y Piqueras habían sido designados para seguir el mismo curso.

Subs Heads Home Following Base "Adiós"; Are Given Noysy Send Off".

Y largamos amarras. En los precisos momentos que los "R" abrían del muelle, inesperadamente comenzó a caer una impresionante granizada. Pedrizcos en forma de granos esféricos, algunos de los cuales llegaban al tamaño de una nuez, cubrían prácticamente cubiertas y puentes con una capa de hielo esponjoso de un color blanco y opaco. Ya afuera de las aguas interiores, comprobamos que el "R-2" no había logrado destracar del muelle pues el temporal de hielo arreció tremendamente, impidiendo la visión de proa y popa. Hubimos de esperarlo varias horas navegando lentamente en las afueras de Long Island Sound a la vista de Block Island. Los flamantes radares, asi como la cómoda "burbuja" en el puente, hicieron apreciar la ventaja de tenerlos a bordo. Una vez avistado el "R-2", inicíamos la travesía en convoy. El Atlántico, esta vez, se mostró agresivo. Tubimos que soportar durante tres días un fuerte temporal con vientos y mar Seis. Las olas atravesadas originaban un fuerte balance dificultando el desplazamiento del personal dentro de los compartimentos y serios problemas para el trabajo en la cocina. Rindo aquí mi homenaje al "sufrido" y notable cumplidor de su deber, factor indispensable dentro de la tripulación del submarino: El Señor Cocinero.

Tras el mal tiempo y ya en el Mar de las Antillas, las aguas y el viento se hicieron apacibles. Nuevamente avistamos el Faro de San Salvador, el Canal de los Vientos y... proa a Cristóbal. Con los radares las cosas se hacían más fáciles y nos sentíamos menos desamparados. El día 7 de Diciembre los cuatro "R" arribaron a Colón, pasamos el canal durante todo el día 8. En Balboa fuimos recibidos por nuestro Embajador en Panamá, Dn. Francisco Mariátegui, el Agregado Naval, el Cónsul y un representante del Jefe del Décimo Quinto Distrito Naval, Rear Admiral George N. Wales. En la visita oficial que hiciéramos al Almirante, nos hizo entrega de la copia de un despacho del Almirante Jefe de la Fuerza de Submarinos del Atlántico, dirigida al Jefe del Estado Mayor General de Marina. Decía:"... CONSUBLANT is please do report that the peruvians Naval Personel attached to their submarines created a very favorable and lasting impresión during their stay in NEW LONDON área .... The peruvian worked assidouosly to aid in the overhaul of their ships "R-1", "R-2", "R-3" and "R-4" at The Electric Boat Co. Their friendly spirit of cooperation did much to coment the firm bond of friendship between Peruvian and Americans ...". El Almirante Milton S. Miles, Director de Pan American Affairs agregaba a su vez" ...I take pleasure in adding my congratulations of those of Commander Submarine Force Atlantic Fleet for the excellent impresion made by

the Peruvian Naval personel while in this country ...".

A primera hora del día 9 de Diciembre, la División zarpó directamente al Callao a donde arribó a 1100 horas del 16. En el muelle de la Estación de Submarinos, las dotaciones fueron recibidas por el señor Ministro de Marina, Almirante Roque A. Saldías, el Embajador de los EE.UU., Mr. Harold Titman., el Ministro de Agricultura, Sr. Luis Dibós Dammert, el Inspector General de Marina, Calm. Ernesto Rodríguez; el Comandante General de la Escuadra, Calm. Emilio Barrón; el comandante del Arsenal Naval, el Jefe de la Misión Naval Americana, y un numeroso público constituido en su mayor parte por los familiares del personal superior y subalterno.

LA MISION HABIA SIDO CUMPLIDA

Días después, los cuatro submarinos recibieron la visita del Señor Presidente de la República, General Manuel A. Odría, quien, en compañía del Ministro de Marina, Almirante Saldías; el Comandante General de Marina, Valm. Carlos Rotalde, y demás autoridades navales, inspeccionó al buque insignia, B.A.P. "R-4".

NOTA DEL AUTOR. Las numerosas misiones cumplidas, exitosamente, durante los últimos cuarenta años, por destacados señores almirantes, jefes y oficiales, en situación actual de actividad o en el retiro, constituyen invalorable testimonio del acontecer naval del Perú. Infortunadamente, de la mayor parte de ellas no existe en los archivos la suficiente información para su explotación por los historiadores. El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos está en vísperas de culminar su SEGUNDA PARTE (1850 a 1920) y ha iniciado el proceso de investigación para la edición de la TERCERA PARTE (1920 a 1940) y (1940 a 1960). El testimonio vivo de aquellos años es el mejor aporte para el cabal conocimiento de nuestra Historia Naval. Es por esta razón que me permito, muy personalmente, reiterar lo expresado en el artículo "H.M.S. NEWFOUNLAND - B.A.P. ALMIRANTE GRAU" en el sentido de solicitar, a quienes cumplieron tales misiones, escribir su relato como la mejor contribución al debido conocimiento de nuestra hermosa tradición marinera. La Revista de Marina, constituye adecuado medio para este fin.*

* Revista de Marina, Noviembre - Diciembre, 1995.

Nuevos equipos para una mayor productividad

Miles de toneladas de roca deben ser removidas diariamente para extraer de ellas el cobre. En esta titánica tarea, la habilidad y el conocimiento del hombre se unen a los recursos técnicos para arrancarle a la montaña el preciado metal.

Southern Peru está renovando sus equipos con nueva inversión. Ya están operando gigantescas máquinas, únicas en el país, que hacen posible una mayor productividad anual.

Los GIGANTES de la Minería



LOS GIGANTES: Pala 2800 XPB mueve 60 toneladas con un solo movimiento y volquetes de 240 Tn. de capacidad de carg

Diseño ALBERTO VALES Fotografía LORENZO NAVARRO RUC 10014751

Cumplimos paso a paso nuestro Plan de Inversiones

SOUTHERN PERU