

23.04.1951. Lanzamiento de la C.F. *Marañón*. Astilleros de J. Thornycroft Co., Woolston, Southampton, Inglaterra.

A 45 años de la llegada a Iquitos de las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* y del Dique Flotante

Contralmirante (r)
Jorge Hidalgo Reátegui

En la visita realizada a la ciudad de Iquitos con la Asociación de Ex Cadetes Navales, en el mes de junio de 1996, y durante el viaje a bordo de la cañonera fluvial* "Marañón", *del distrito de Indiana a la Base Fluvial de Santa Clotilde, decidí escribir este artículo, cuyo objeo fue recordar los 45 años de la llegada de esta cañonera fluvial y de su par la cañonera fluvial* Ucayali, *así como la del dique flotante, a la ciudad de Iquitos. Las cañoneras arribaron a aguas de ésta el 3 de octubre de 1951.

El Autor.

Con el gobierno del general Dn. Manuel A. Odría (1948-1956), y siendo ministro de Marina el contralmirante Dn. Roque A. Saldías, se promulgó el DL N° 11167, el mismo que estableció la creación de fondos propios para las adquisiciones navales. Con este sustento, nuestra Marina de Guerra trazó su Plan General de Desarrollo, correspondiéndole al Estado Mayor General de Marina y a la Fuerza Fluvial del Amazonas efectuar acciones.

En lo que correspondió al Estado Mayor General de Marina:

- Adquisición de dos cañoneras fluviales de características apropiadas para cubrir las necesidades operativas que demandaba la Fuerza Fluvial del Amazonas.
- Adquisición de un dique flotante con capacidad para reparar buques de hasta 600 tons.

En lo concerniente a la Fuerza Fluvial del Amazonas:

- Adquisición del terreno y construcción de la Base Fluvial Principal de Santa Clotilde.
- Reconstrucción de las Bases Auxiliares Teniente 1° Manuel A. Clavero, de Punchana, como Estación Administrativa, y Vicealmirante Melitón Carvajal, de Itaya, como Estación de Reparaciones.

El entonces capitán de navío Dn. Eloy Burga Tejada desempeñó una labor preponderante en la ejecución de estas obras.

Al término de su construcción, las cañoneras fluviales fueron entregadas por la empresa constructora, John Y. Thornycroft Co. Ltda., en los astilleros de Woolston, Southampton, Inglaterra. El dique flotante fue entregado por la misma empresa, en el puerto fluvial de Iquitos.

SOBRE LAS CAÑONERAS FLUVIALES

Las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali,* así como el dique flotante, fueron construidos por la firma John Thornycroft Co. Ltda., como ya se dijo, mediante contratos separados. La construcción se realizó en los astilleros de Woolston, Southampton, Inglaterra.

El contrato para la construcción de las dos cañoneras fue aprobado por R.S. N° 1092, de fecha 25 de noviembre de 1949. fue firmado por el representante de la firma constructora y el jefe del Estado Mayor General de Marina en representación del gobierno peruano.

El B.A.P. *Cabo Blanco* fue designado buque madrina para las cañoneras a ser construidas.

De acuerdo al Orden de Operaciones respectivo, el *Cabo Blanco* zarpó del puerto del Callao el 11 de abril de 1951, rumbo a Southampton, Inglaterra, a donde arribó el 15 de mayo.

Embarcó la dotación del personal, armamento y munición para las cañoneras fluviales a construirse; asimismo embarcó para sus propios requerimientos combustible,

lubricantes, agua, víveres secos y frescos, excepto verduras, para todo el viaje.

El 14 de abril, el *Cabo Blanco* amarró a muelle y efectuó faena de combustible, asi como de agua, en el puerto de Talara. El 19 de abril, en Balboa, Panamá, al cruzar el Canal, por acción del viento y también por una deficiente maniobra del remolcador, el buque sufrió un fuerte recostón por la amura de estribor contra el espigón de la esclusa de Miraflores. La avería fue una abolladura longitudinal de 3 metrs., con deformación de seis cuadernas, flecha máxima 2.1/2", deformación de tres baos y dos huecos de 4" y 8" por incrustación del ancla. La avería no afectó la navegación ni la seguridad del buque y la reparación provisional se efectuó con personal del mismo. El 20 de abril se pasó por puerto Colón, Panamá. Se navegó el Mar Caribe hasta Pasaje La Mona, y de allí, con rumbo directo, se arribó en Faro Bishop's Rock, Inglaterra, el 12 de mayo a la 08:00 hrs. A las 12.00 se fondeó en Speedheed, Portsmounth, con el fin de desembarcar la munición y depositar en los pañoles del Almirantazgo en Priddy Hard Gosport, ya que por reglamentación inglesa ningún buque debe ingresar a muelle para reparación teniendo munición a bordo. Los días 13 y 14 el buque permaneció fondeado. No hubo actividad portuaria por ser feriados.

El 15 de mayo, a primera hora,

Grupo de Tarea formado por el B.A.P. *Cabo Blanco* y las Cs. Fs. *Marañón* y *Ucayali* navegando en el canal inglés con destino al Perú.



se efectuó faena de munición. A las 12:00 zarpó el buque, arribando a Southampon a las 14:00 hrs. Acoderó al Outer Dock Bert Nro. 4, e inmediatamente se iniciaron las coordinaciones con el Inspector Naval.

EN SOUTHAMPTON

Después de inspeccionadas las averías del *Cabo Blanco* producidas en Panamá, valorizadas las mismas y aprobadas éstas por Lima, el astillero de la firma John Y. Thornycroft Co. Ltda. procedió a hacer las reparaciones.

En relación a las cañoneras, el 27 de abril de 1950 se puso la quilla de las cañoneras fluviales *Marañon* y *Ucayali.* Según contrato, éstas debían ser entregadas al gobierno peruano el 1ro. de abril de 1951. Ello no fue posible debido a la política del nuevo gobierno socialista que comenzó a nacionalizar empresas y controlar las cuotas de acero, fierro, aluminio y otros. Las cañoneras fluviales construidas fueron entregadas oficialmente el 28 de junio de 1951 al gobierno peruano. Desde esta fecha los dos buques estuvieron listos para zarpar al Perú con sus certificados de construcción y demás documentación pertinente.

Las coordinaciones en el astillero fueron hechas con el presidente del Directorio de la Empresa constructora, Sir John Y. Thornycroft; el gerente general, Capitán C. Villar, y el gerente del astillero, Mr. M. Barnaby.

El 7 de marzo de 1951 fue lanzada al agua la cañonera fluvial *Ucayali.* La madrina de bautizo fue la esposa del señor presidente de la República, Sra. María Delgado de Odría, representada por la esposa del embajador del Perú en Londres, Sra. Teresa Kroll de Rivera Schreiber. Asistieron a la ceremonia aproximadamente unas doscientas per-



En representación de la esposa del Sr. ministro de Marina, la Sra. Olinda Távara de Barreto amadrinó el lanzamiento de la C.F. *Marañón.*

sonas, y en el almuerzo ofrecido por la empresa constructura dirigió la palabra el presidente del Directorio, Sir John Y. Thornycroft, dando respuesta el señor embajador del Perú, Dr. Ricardo Rivera Schreiber.

Del 21 al 24 de mayo se efectuaron las pruebas de mar, de motores principales, de máquinas auxiliares y demás del sistema, sin novedad.

A casi un mes y medio después, el 23 de abril, fue igualmente lanzada al agua la cañonera *Marañón.* En esta ocasión, la madrina de bautizo fue la esposa del señor ministro de Marina, Sra. Teresa Bravo de Saldías, representada por la Sra. Olinda Távara de Barreto, esposa del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto. A la ceremonia asistieron algo más de doscientas personas invitadas, de las ciudades de Southampton, Portsmouth, Winchester, Londres y París. Entre los invitados se encontraba el embajador del Perú en Francia, Calm. Dn. Federico Díaz Dulanto. También en esta oportunidad hicieron uso de la palabra el representante de la empresa constructora, Sir John Thornycroft, y el embajador del Perú en Londres, Dr. Rivera Schreiber. El lanzamiento se retrazó 45 minutos debido a que la cañonera no se deslizó normalmente sobre sus rieles, hecho que fue materia de comentario por la prensa londinense. Hubo necesidad de utilizar el apoyo deremolcadores para lograrlo. Luego del lanzamiento, acoderó a muelle donde se continuó con su acondicionamiento.

Del 4 al 7 de junio se efectuaron las pruebas en la mar, como en el caso de la *Ucayali,* de motores principales, máquinas auxiliares y demás sistemas, también sin novedad.

Los oficiales, capitán de corbeta Jorge Camino, los tenientes primero Manuel Piqueras y Enrique Madico, y los subalternos M2 Mot. Ricardo Fernández y M2 Mot. Néstor Rosas asistieron durante una semana a la fábrica de motores British Polar Atlas, en Glasgow, a un curso de entrenamiento sobre los motores instalados en las cañoneras.

Los tripulantes del *Cabo Blanco* y de las cañoneras, a pedido de sus comandantes y por gestión del Inspector Naval, visitaron la ciudad de Londres.

Los oficiales, por turnos, visitaron Londres y París.

CARACTERÍSTICAS DE LAS CAÑONERAS

Las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* tienen como característica: Tipo: fondo plano, eslora 154'9", manga 32', calado máximo 4', desplazamiento máximo 365 tons. Para reducir el peso, y con el fin de alcanzar el calado de 4', las cañoneras fueron construidas casi íntegramente de aluminio. Sus dos motores son Diesel Polar Británico del tipo 441 de 400 r.p.m. cada una. Velocidad, 12 nudos. Se acondicionaron sollados para la tripulación y camarotes para los oficiales, implementándose

de acuerdo a las condiciones climáticas de la zona amazónica.

El armamento de cada una de las cañoneras es de 2 cañones 3"/-5cal., 2 cañones Madsen 20mm.AA, de doble ajuste y 3 cañones Madsen 20m m.AA, de simple ajuste. La instalación del armamento se hizo en el astillero de Southampton con el personal de las dotaciones de las cañoneras.

Para el viaje a realizarse, de Southampton a Iquitos, se efectuó el apuntalamiento interior de pañoles y espacios libres debajo de la cubierta.

Dejamos ya dicho que el 28 de junio fueron recibidas oficialmente ambas cañoneras, afianzándose el pabellón del Perú en cada una de ellas.

El día 6 de julio se realizó, a bordo de las cañoneras una actividad de despedida en retribución de atenciones. Se contó con la asistencia de autoridades civiles y militares.

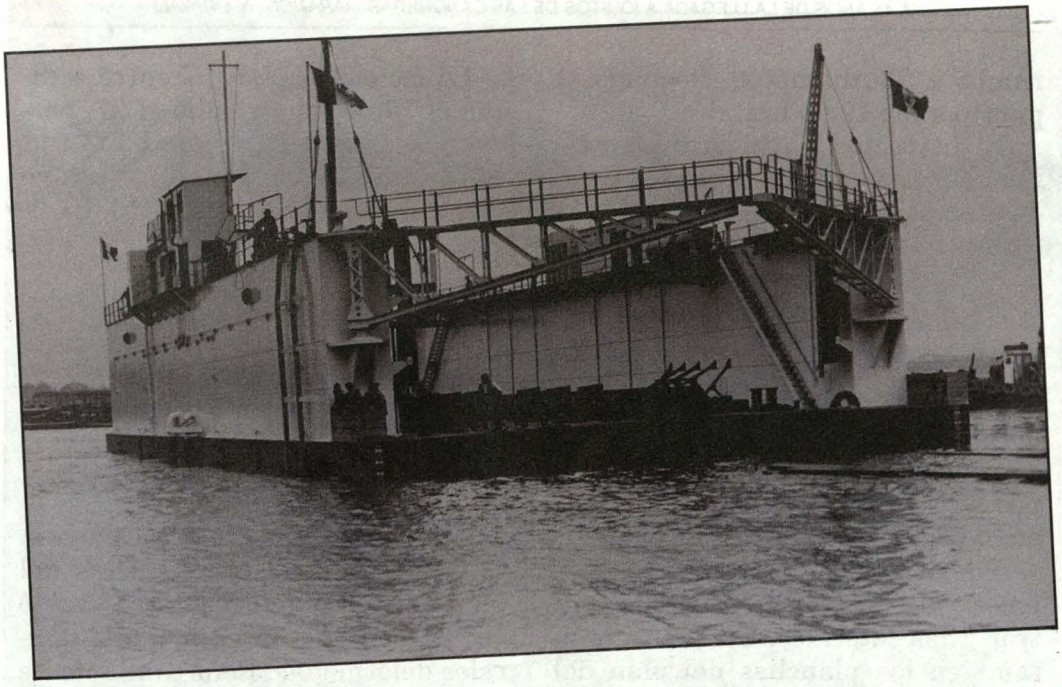
EL DIQUE FLOTANTE

El 27 de julio de 1950 se puso la quilla del dique flotante y el 19 de julio del año siguiente fue lanzado al agua. De este modo zarpó a Iquitos el 17 de agosto de 1951, halado por el remolcador inglés *Merchantman.* Alcanzaron Belem do Pará el 26 de setiembre y tres días después zarparon rumbo a Iquitos. Finalmente, el 18 de octubre de 1951 fondearon en el puerto de Iquitos. Fueron recibidos por el capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre.

El dique flotante es del tipo doble pared y de autocarenado. Consiste en una sección de levantamiento, formado por 4 pontones iguales, los que van asegurados a 2 paredes laterales paralelas. Sus características son: eslora 194', altura interior 19'7", manga total 61'3", manga interior 44'6". Está dotado de escoras mecánicas y de sentinas, provisto de 4 cabrestantes a mano y sus respectivas grúas, con un par de pasarelas rodantes para dar acceso directo de una pared a otra del dique por su parte superior.

EL FALLIDO ZARPE DEL MES DE JULIO

El 10 de julio de 1951, a las 10:00 hrs. zarpó de Southampton, el Grupo de Tarea formado por el *Cabo Blanco* y las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* con destino a Iquitos. Antes del zarpe hubo descoordinación con respecto al pronóstico del tiempo. El diario *Times* y las estaciones de radio propalaron la noticia de que durante los días 10 y 11 de julio habrían en el canal inglés vientos huracanados. El gerente general de Thornycroft, Cap. Vilar, consultó al Amirantazgo e informó a los comandantes de las cañoneras que el tiempo en el canal no



El Dique Flotante adquirido en Inglaterra. Llegó a Iquitos en 1951.

era recomendable para navegar con embarcaciones menores de 1000 tons. El comandante de la cañonera *Ucayali* transmitió esta información al comandante del grupo de tarea (G.T.). El Inspector Naval, informado del tiempo por el *Times,* estaciones de radio y la compañía Thornycroft, hizo lo mismo. El comandante del G.T. consultó con la estación meteorológica de Niton (isla Nigth) y, con ello, tomó la decisión de zarpar. El G.T. navegó rumbo al puerto Portsmouth; velocidad, 9 nudos; estado del mar, 3; viento, 3, y mar de proa.

El 10 de julio, a las 12:00 hrs., el *Cabo Blanco* fondeó en Portsmouth para embarcar la munición dejada en depósito. Las cañoneras se mantuvieron sobre sus motores. A las 15:00 hrs. el G.T. zarpó rumbo al Ferrol del Caudillo. Velocidad, 9 nudos; mar,3; viento, 3, y mar de proa.

El 11 de julio, a las 09:30 hrs., la cañonera *Ucayali* informó al comandante del G.T presencia de agua en el pañol general, y 10 minutos después la cañonera *Marañón* daba parte también de presencia de agua en el pañol de cadenas y en el pañol general de la nave.

Ante esto, y después de efectuar las coordinaciones del caso, el comandante del G.T. dispuso el regreso de los buques a Southampton.

El 12 de julio a las 03:00 hrs. fondearon los buques en la isla Wight donde se efectuó una inspección detenida de las averías. El *Cabo Blanco* zarpó hacia Portsmouth para desmbarcar la munición, en tanto las cañoneras continuaron

rumbo a Southampton, llegando al puerto a las 12:00 hrs.

El Inspector Naval hizo las gestiones para el ingreso a muelle a fin de efectuarse las reparaciones.

La cañonera *Ucayali* entró a dique el 16 de julio y salió el 27, permanenciendo así 11 días. La *Marañón* lo hizo el 24 de julio y estuvo hasta el 3 de agosto; total, 10 días.

LAS AVERÍAS

Las averías, y consiguientes reparaciones, de la *Marañón* fueron las siguientes:

Pañol de cadenas: entre las cuadernas 6 y 8 se aflojaron los remaches, originándose así el ingreso de agua.

Pañol general: entre las cuadernas 8 y 16 se deformó la quilla central y las laterales. Se deformaron tambien las planchas del plan del casco y hubo ingreso de agua por los remaches aflojados entre las cuadernas 8 y 9, e, igualmente, entre las cuadernas 10 y 11.

Se deformó el plan del casco en forma de quebranto entre las cuadernas 12 al 14.

Las reparaciones que se efectuarón fueron las siguientes:

Cambio y calafateo de remaches. Cambio de todas las planchas del plan del casco deformadas. Cambio de vagras y angulares de quilla laterales deformadas. Reforzamiento de toda la zona afectada.

La cañonera *Ucayali* sufrió daños muy parecidos a los de la cañonera *Marañón.*

LOS INFORMES AL RESPECTO

Los informes de los comandantes de las cañoneras sobre el accidente fueron dirigidos al jefe del Estado Mayor General de la Marina, vía comandante del G.T., con conocimiento al Inspector Naval.

Los informes de los comandantes coincidieron en lo referente a la velocidad de 9 nudos, mar 3, viento 3, mar de proa; disminución de velocidad al regresar a puerto. Coinciden también en su apreciación respecto a que la construcción de las cañoneras era débil en todo lo que concernía a las partes afectadas.

Los informes del comandante del G.T. no coincidían con los del Inspector Naval. El comandante del G.T. calificaba a las cañoneras como débiles en su estructura transversal y longitudinal; que la firma Tornycroft había fallado, lamentablemente, en su diseño, cálculo y elección de materiales para la construcción. Por su parte el Inspector naval manifestó que se efectuaron todos los trabajos e inspecciones de acuerdo al contrato de construcción; manifestó también que la velocidad mantenida, de 9 nudos, por casi 18 hrs. de navegación con mar 3, viento 3 y mar de proa fueron excesivas



La C.F. *Marañón* hace su arribo a Iquitos. Una escolta de hidroaviones la acompaña.

para las cañoneras destinadas a navegar en río.

Para mayor información del Estado Mayor General de la Marina, el Inspector Naval envió los informes técnicos del astillero Thornycroft y el de Lloyd's, que, por contrato, tenía también que vigilar la construcción.

El Estado Mayor General de la Marina estudió los informes y, al comprobar las discrepancias, emitió la R.S. Nro. 760, de 26 de julio de 1951, por la cual dispuso organizar un G.T. con el *Cabo Blanco* y las cañoneras *Marañón* y *Ucayali,* nombrándose como comandante de este G.T. al capitán de fragata Jorge Barreto, quien izó su distintivo a bordo de la *Marañón* e impartió instrucciones para el viaje. La presencia del comandante Barreto era garantía para los oficiales, puesto que todos conoción su capacidad marinera y sus condiciones de don de mando.

SALIDA AL PERÚ

El 15 de agosto de 1951, a las 10:00 hrs., zarpó de Southampton el G.T. conformado por el B.A.P. *Cabo Blanco* y las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* con destino a Iquitos. En el muelle se encontraban presentes funcionarios y trabajadores del astillero. A las 13:00 hrs., en Portsmouth, el *Cabo Blanco* procedió a embarcar la munición depositada en los pañoles del Almirantazgo. Las cañoneras disminuyen

su velocidad y continúan viaje.

El 18 de agosto, a las 11:00 hrs., en Ferrol del Caudillo, España, al ingresar a puerto hubo fuerte viento y densa neblina. El *Cabo Blanco* salió de la formación y llegó horas después. Las autoridades navales y civiles subieron a bordo para recibir a las cañoneras fluviales peruanas. Al día siguiente se recibió la vista del embajador del Perú en España, Mcal. Eloy G. Ureta. En los días siguientes, los señores alcaldes de La Coruña y de Santiago de Compostela invitaron a los jefes y oficiales navales peruanos a una sesión solemne en ambas Municipalidades y, a su término, ofrecieron un almuerzo de camaradería. El 23 de agosto, a bordo de la cañonera *Marañón,* en retribución a las atenciones recibidas, se ofreció una recepción igualmente, acto que transcurrió en un ambiente de gran cordialidad. El 24 de agosto, a las 08:00 hrs., se zarpó con destino a Lisboa, llegándose allí el día 26. Los marinos peruanos fueron recibidos por las autoridades de la ciudad. Después se visitó la ciudad. El 28 de agosto, cuando eran las 08:00 hrs., se zarpó para Santa Cruz de Tenerife, en las Islas Canarias, a donde se arribó el 1ro. de setiembre, siendo recibidos también por las autoridades civiles y militares. Hubo sesión solemne en la Municipalidad y se recibió un agasajo por la autoridad municipal. El 04 de setiembre, a las 10:00 hrs., se tomó rumbo a Belem do Pará. El 08 de setiembre, por requerirlo el estado de salud del teniente segundo Héctor Morey y del alférez de fragata Enrique Anderson se recaló en Puerto Grande, Islas de San Vicente, donde ambos oficiales recibieron el tratamiento médico correspondiente. El 10 de setiembre los buques tomaron rumbo a Belem do Pará. Durante la navegacion el *Cabo Blanco* comunicó haber encontrado a bordo un pasajero clandestino (polizón) embarcado en Santa Cruz de Tenerife, lo que dio motivo para que se hiciera minuciosa inspección también en las cañoneras y que, así, se descubriera que en cada una de ellas se encontrase también un pasajero furtivo. Los tres polizontes continuaron viaje a Iquitos y Callao. También en la cañonera *Ucayali* se dio el caso que un tripulante, el OM3 San. Alberto Meza sufriera de úlcera sangrante y desidratación; se dispuso entonces que el médico del *Cabo Blanco*, transbordándose a la cañonera, tratase al enfermo. Examinado éste y con las indicaciones y medicamentos que se le dio, el facultativo regresó a su buque. Igualmente, durante la navegación el *Cabo Blanco* recibió la orden de permanecer en Belem do Pará hasta la llegada del dique flotante, al que abastecería de combustible.

El 20 de setiembre, a las 12:00 hrs. el G.T. llegó a Belem do Pará. El OM3 San. Meza fue internado en el Hospital Aeronáutico de esta ciudad. Aquí también se embarcaron a bordo de la *Marañón* los prácticos OM2 Miguel Arévalo y OM3 Ricardo Manzanares, y abordo de la *Ucayali* los de la misma

DOTACIONES DE LOS BUQUES

B.A.P. *Cabo Blanco*

C. de F.	Fernando Rojas Guerrero	Comandante y Jefe del Grupo de Tarea
C. de C.	Salvador Mariátegui C.	Segundo Comandante
C. de C.	César Barandiarán Novoa	Jefe de Ingeniería
Tte.1°	Ismael Otárola Salcedo	Jefe de Navegación
A. de F.	Pedro Arana Cisneros	Oficial de Ingeniería
A. de F.	José Carcelén B.	Oficial de Ingeniería
A. de F.	Jaime Blanco Ch.	Oficial de Ingeniería
Tte. 2°	Alejandro Pérez Ruíz	Oficial de Cubierta
Tte. 2°	Aurelio Muñoz P.	Oficial de Cubierta
A. de F.	Pablo Camogliano L.	Oficial de Cubierta
Tte. 2°	Uladislao Lozano C.	Médico

Total de dotación: 11 oficiales y 50 tripulantes.

Cañonera Fluvial *Ucayali*

C. de C.	Jorge Camino de la Torre	Comandante
Tte. 1°	Manuel Piqueras S.	2° Cmdte. y Jefe de Ingeniería
Tte. 2°	Héctor Morey Arróspide	Jefe de Armamento y Cubierta
A. de F.	Enrique Anderson Rosas	Jefe de Navegación
A. de F.	Jorge Portella Roca	Jefe de Administración

Total de dotación: 5 oficiales y 25 tripulantes (14 cubierta y 11 ingeniería)

Cañorera Fluvial *Marañón*

C. de C.	Enrique Villa Salcedo	Comandante
Tte. 1°	Enrique Madico Escudero	2° Cmdte. y Jefe de Ingeniería
Tte. 2°	Jorge Hidalgo Reátegui	Jefe de Armamento y Cubierta
A. de F.	Gerónimo Cafferata M.	Jefe de Navegación
A. de F.	Augusto Pérez del Solar	Jefe de Administración

Total de dotación: 5 oficiales y 25 tripulantes (14 cubieta y 11 ingeniería)

Tripulantes de Cubierta:		Tripulantes de Ingeniería
OM1 Man.	Bolognesi García Ramírez	OM2 Mot. Ricardo Fernández Mendiola
OM2 Art.	Teodoro Rubio Chirinos	OM2 Maq. Máximo Coronado Gutiérrez
OM2 Señ.	Jorge Vélez Pérez	OM2 Mot. Carlos Souza Salas
OM2 Rad.	Pedro Villacorta Vásquez	OM2 Elec. Jorge Vásquez Vásquez
OM3 Coc.	Francisco Aldana Vitte	OM2 Elec. Francisco Silva Ruíz
Cb. Art.	Julio Elías Serna	OM3 Mot. Marcelino Quispe Arco
Cb. My.	Tomás Machucha Medina	OM3 Mot. José Casanova Oblea
Cb. Señ.	Santiago Nolasco Ramírez	Cb.1 Mot. Manuel Miranda Madarieguez
Cb. San.	Marco Bravo Bermedo	Cb.1 Mot. Grados Vidal Demartini
Mar. Art.	Rosendo Castillo Valdivia	Cb.1 Mot. Alfonso Delgado Basto
Mar. Asis.	Mario Fajardo Morales	Cb.1 Mot. Héctor Menacho Pastor
Mar. 2`	Benjamín Fuentes Olivera	
May. 2	Manuel Fiestas Pozo	

especialidad OM2 Gregorio Yépez y Antonio Soregui. Se recibió el Oficio de Instrucciones para la llegada a Iquitos emitida por el comandante general de la Fuerza Fluvial del Amazonas.

La navegación de Southampton a Ferrol del Caudillo, Lisboa, Santa Cruz de Tenerife -Islas Canarias- Puerto Grande -Brasil-, se desarrolló sin novedad. De Puerto Grande a Belem do Pará hubo días de navegación con mar 3, vientos 4, neblina cerrada y mar de proa, teniéndose que disminuir la velocidad para que no resultasen afectadas las estructuras de las cañoneras. Un día antes de llegar a Belem do Pará se tuvo ocasión de que la observación de las estrellas nos permitiera obtener la posición del G.T. Enmendamos rumbo y recalamos a Belem do Pará.

EN AGUAS AMAZÓNICAS PERUANAS

El 23 de setiembre, a 08:00 hrs., zarpó el G. T. de Belem do Pará, navegando en el río Amazonas con destino a Iquitos.

El 1° de octubre de 1951, en aguas peruanas, el comandante del G.T. envió un mensaje al ministro de Marina, con conocimiento del presidente de la República, saludando a ambas personalidades en nombre de toda la dotación y comunicándoles que las cañoneras fluviales ya navegaban en aguas peruanas. Al día siguiente se recibió del señor ministro de Marina el siguiente mensaje-respuesta: "Nombre Señor Presidente de la República y mío agradezco y retorno saludo a usted y personal a sus órdenes, hallándonos muy complacidos por el feliz término de viaje cañoneras".

El 2 de octubre se procedió a desmantelar los refuerzos de madera colocados en cubierta y a proa de las cañoneras.

El 3 de octubre, a las 08:00 hrs., las cañoneras *Marañón* y *Ucayali,* a la cuadra del río Nanay, se suman a la formación en columna las cañoneras fluviales *Loreto, Amazonas, América, Napo, Portillo* e *Iquitos;* luego, unidades mercantes, y a continución, botes, canoas, pamacaris a motor; las escoltó también una escuadrilla de aviones en sobrevuelo con pasadas constantes.

A las 11:00, la formación pasa a la cuadra del Palco Principal, situado próximo a la Prefectura, en el malecón del jirón Tarapacá. Se rinde honores; las cañoneras siguen navegando aguas arriba hasta la cuadra del río Itaya, donde se produce el disloque de parte del grupo de tarea: la *Marañón* y la *Ucayali* viran aguas abajo para, posteriormente, maniobrar y amarrar al muelle fiscal, en el malecón, próximo a la Prefectura. Las demás cañoneras fluviales procedieron a sus amarraderos en la base de Punchana.

A las 11:45 hrs., amarradas la *Marañón* y la *Ucayali* al muelle fiscal, se recibe el saludo del señor mi-

nistro de Marina, a quien representó su secretario, capitán de corbeta Carlos Salmón C., estando presentes el comandante general de la Fuerza Fluvial del Amazonas, capitán de navío Dn. Eloy Burga T.; el jefe de Estado Mayor, capitán de fragata Luis Ponce; el señor prefecto del departamento; el comandante general del Ejército, el de la Fuerza Aérea, el vicario apostólico de Iquitos, el presidente de la Corte Superior de Justicia, el alcalde la ciudad y otras personalidades de Iquitos. El comandante general de la Fuerza Fluvial del Amazonas ofreció un almuerzo de bienvenida para los oficiales y dotaciones de la cañoneras recién llegadas.

Para el arribo de la *Marañón* y la *Ucayali* se declaró feriado. La ciudad lucía embanderada. Las campanas de las iglesias repicaban. Las escuelas y colegios, los gremios, las instituciones, los clubes y, de modo general, todo el pueblo iquiteño, se dieron cita a orillas del río Amazonas. La gente, agitando banderitas de franjas rojas y blancas, comentaban alegres el acontecimiento; lucían escarapelas en el pecho, vivaban al Perú y a las dotaciones de las cañoneras arribadas. Fue un día de regocijo general. Por la noche se realizaron fiestas populares.

El comandante general de la Fuerza Fluvial del Amazonas ordenó que las cañoneras permanecieran seis días más en el muelle fiscal, a fin de que fueran visitadas por el público.

Este acontecimiento, del arribo

Primera dotación de oficiales de la C.F. *Marañón* en la cubierta de la nave.



de las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* quedó grabado en el recuerdo de quien estas líneas escribe, quien está seguro también que todos los que fueron testigos de su recibimiento habrán sentido igual emoción; pero, particularmente para mí, fue quizá la mejor y más grata impresión que recogí durante los años de mi permanencia en la Marina de Guerra de la nación.

El 4 de octubre, la Cámara de Diputados, a pedido del diputado por Iquitos, Sr. Walter Salazar Souza, agradeció al señor presidente de la República y al ministro de Marina por la compra de las cañoneras fluviales, felicitó y dio la bienvenida a las dotaciones de oficiales y tripulantes por el feliz arribo de las naves al puerto de Iquitos. El mismo día, 4 de octubre, el prefecto, el obispo vicario y el alcalde remitieron sus felicitaciones y agradecimiento al Presidente de la República y al ministro de Marina. La respuesta se produjo en el mismo día y en ella ambas personalidades agradecen y hacen extensivo su reconocimiento al pueblo loretano.

El día 5, Sir John Y. Thornycroft se dirige al presidente de la República y al ministro de Marina felicitándolos por el feliz arribo de las cañoneras al puerto de Iquitos, enviando, igualmente, al comandante Jorge Barreto el siguiente cable: "Felicitaciones por su maravilloso manejo marinero".

El 6 de octubre, las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* fueron incorporadas a la Fuerza Fluvial del Amazonas, integrándose así a la Primera División compuesta por las cañoneras *Amazonas* y *Loreto* hasta entonces. Y cuando yo pensaba que mi permanencia a bordo de las cañoneras se prolongaría por más tiempo, fui nombrado comandante de la cañonera fluvial *Portillo,* y el 12 de octubre iniciaba viaje al río Putumayo en apoyo logístico a nuestras guarniciones.

COLOFÓN

Han pasado muchos años desde entonces, desde la fecha del inolvidable arribo de las cañoneras *Marañón* y *Ucayali* a Iquitos, y ahora pienso en la ocurrencia del accidente en el primer y fallido viaje; pienso en la ayuda del Todopoderoso para cruzar en el segundo intento el Golfo de Vizcaya y después el tormentoso Océano Atlántico en cañoneras construidas para prestar servicios en los ríos de nuestra Amazonía; pienso en las dotaciones de oficiales y tripulantes que en poco tiempo se compenetraron de aquellas naves y aprendieron a valorarlas y quererlas; que, en poco tiempo de entrenamiento, pudieron dominar el funcionamiento de sus equipos y sistemas... Ahora, a los cuarenticinco años, allí están las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali,* "como nuevas, navegando y sirviendo en nuestra Región Loreto", en el decir de alguien en algunas de las ceremonias de nuestra Marina. Mi homenaje a la primera dotación y a las demás que siguen esforzándose por mantenerlas en todo momento operativas.

Lima, octubre de 1996.