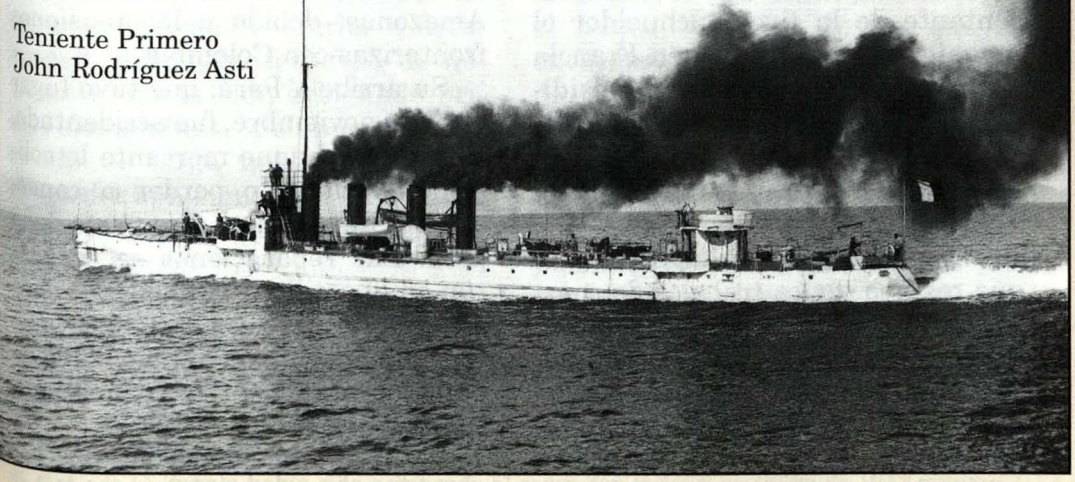
***Entre los años 1906 y 1910 la Marina Francesa ordenó la construcción de una serie de once destructores o contre-torpilleurs , conocidos coma clase Hussard[1], que diferían entre sí dependiendo del astillero donde cada uno había sido construido, pero todos se hallaban armados con seis cañones de 9 lbs., tres tubos lanzatorpedos de 457mm. (18"), de los cuales dos se hallaban ubicados en cubierta y uno en proa. La planta de propulsión contaba con dos turbinas que desarrollaban una potencia motriz en el rango de 8,600 HP a 7,200 HP, dando una andar de 28 nudos, aunque algunos de ellos llegaron a registrar más de 30 nudos en las pruebas. Su radio de acción era de 1,000 millas a 15 nudos consumiendo carbón, salvo dos de ellos, que consumían petróleo y daban 1,300 millas a la misma velocidad.***

# El primer buque peruano que cruzó el Canal de Panamá

Teniente Primero
John Rodríguez Asti



1 Los buques de la clase "Hussard" eran el *Voltigeur,* el *Chasseur,* el *Fantassin* y el *Cavalier,* que eran similares al *Rodríguez,* y el *Tiralleur,* el *Janissiere,* el *Husssard,* el *Mameluk,* el *Spahi,* el *Carabiner* y el *Lasquenet.*

Una unidad adicional, fue ofrecida en venta al gobierno peruano en 1911 por la firma Schneider-Creusot, representante del astillero Schneider, al tener conocimiento de que se deseaba adquirir para nuestra marina un buque de ese tipo.

La propuesta hecha por el constructor, consistía en la entrega de un contratorpedero de turbinas similar a los de último tipo de la Marina Francesa, aunque con algunas mejoras en sus características. Para su evaluación se entregó al Ministerio de Guerra y Marina un legajo completo sobre sus características y los materiales empleados en su construcción.

Una vez aprobada la propuesta por el gobierno, se celebró un contrato con el astillero Schneider et Cie., de Tolón, estableciendo el precio de compra del buqe en Lp. 80,000[2]. En Lima actuó como representante de la firma Schneider el ingeniero Michel Fort y en Francia la Comisión Naval Peruana presidida por el contralmirante Manuel Villavisencio que se encontraba en dicho país, conjuntamente con nuestra legación diplomática.

Siendo necesario supervisar lo que restaba de los trabajos de construcción, se nombró para tal fin al teniente primero José R. Gálvez, quien, en cumplimiento del encargo dado por la superioridad y haciendo uso de sus atribuciones, exigió en reiteradas ocasiones que se efectuaran algunas mejoras necesarias, conforme se había establecido al celebrar el contrato de compra.

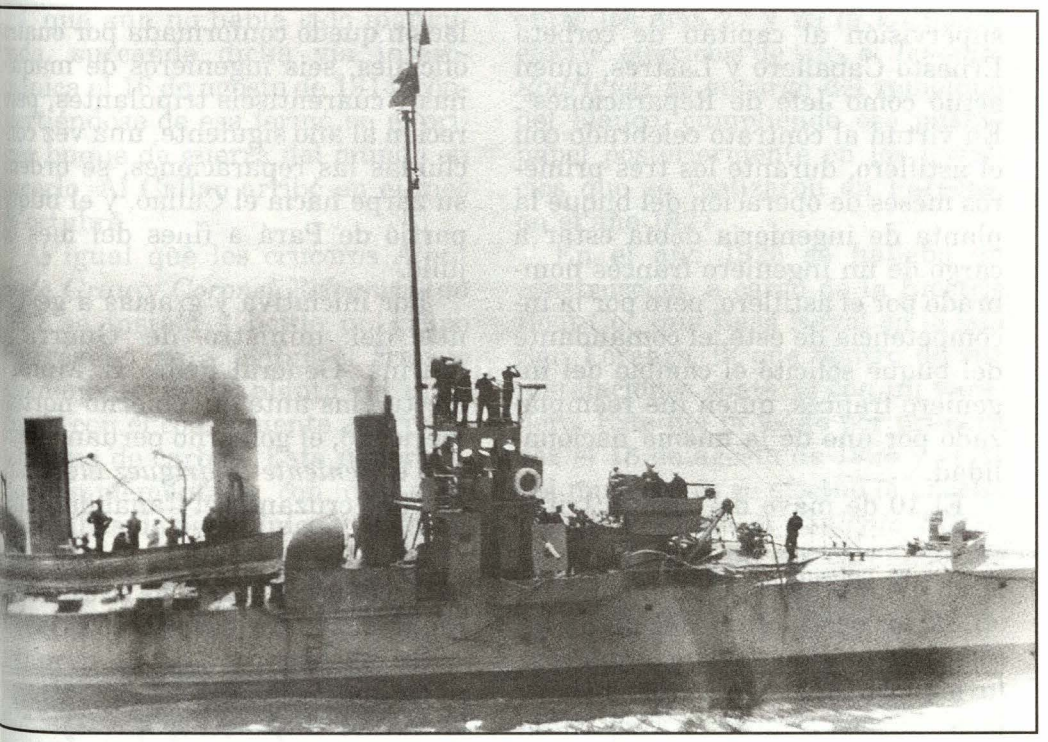
En el mes de enero de 1912, el buque fue lanzado al agua. Una vez concluidas las obras por parte del astillero, el 10 de octubre de ese año, el buque zarpó de Tolón con destino al Callao tripulado por una dotación francesa, a cargo del teniente primero Tomás Pizarro, quien hasta ese momento se había desempeñado cono jefe de detall en el crucero acorazado *Comandante Aguirre*.

Durante el viaje efectuó una recalada en Santa Cruz de Tenerife, lugar a donde arribó el 7 de noviembre para proveerse de víveres y combustible. Allí recibió órdenes de dirigirse a Belem do Pará (Brasil) para ser entregado a una dotación peruana que luego lo llevaría a Iquitos. El viaje a éste ultimo puerto fluvial se decidió con la finalidad de reforzar la Flotilla Fluvial del Amazonas, debido a las tensiones fronterizas con Colombia.

Su arribo a Pará, que tuvo lugar el 28 de noviembre, fue accidentado, ya que un buque mercante lo colisionó, haciéndolo perder a consecuencia de este percance parte de la proa. Las reparaciones se realizaron en el astillero Val de Cans, y se encargó de ellas el propio constructor, ya que el buque aún no había sido incorporado por la Armada Peruana.

El 5 de diciembre se izó por primera vez en su cubierta el Pabellón Peruano y el buque, bajo el

2 *Perú Today*. Vol. IV, Nro. 10, enero de 1913. Pág. 541



Vista con detalle del puente del *Teniente Rodríguez*.

nombre de *Teniente Rodríguez*, fue recepcionado oficialmente por el capitán de fragata Carlos García Rossell quien, con fecha 15 de noviembre, había sido designado primer comandante del buque, ejerciendo el cargo hasta el mes de enero del año siguiente, en que fue relevado por el capitán de corbeta Nicolás Zavala y Zavala[4].

El transporte *Iquitos* fue comisionado al Pará para trasladar a parte de la dotación del nuevo buque de la Armada, así como también la artillería que debía montarse en el buque, trabajos de los que se encargaría un técnico francés antes de salir hacia Iquitos. Pero ese viaje no llegaría a realizarse puesto que, en adición a las reparaciones que debían efectuársele al buque, surgieron algunas complicaciones diplomáticas[5] que impidieron cumplir con el itinerario previsto.

Durante el periodo de reparaciones se encargaron los trabajos de

3 A. H. M. "Relación Historiada de los Contralmirantes, Jefes y Oficiales de la Armada Nacional". Tomo I, f. 22.

4 El C. de C. Zavala había sido nombrado al cargo con fecha 8 de enero de 1913, cargo que ejercería hasta el 30 de junio de 1915. A. H. M. "Relación Historiada de los Contralmirantes, Jefes y Oficiales de la Armada Nacional". Tomo I, f. 24.

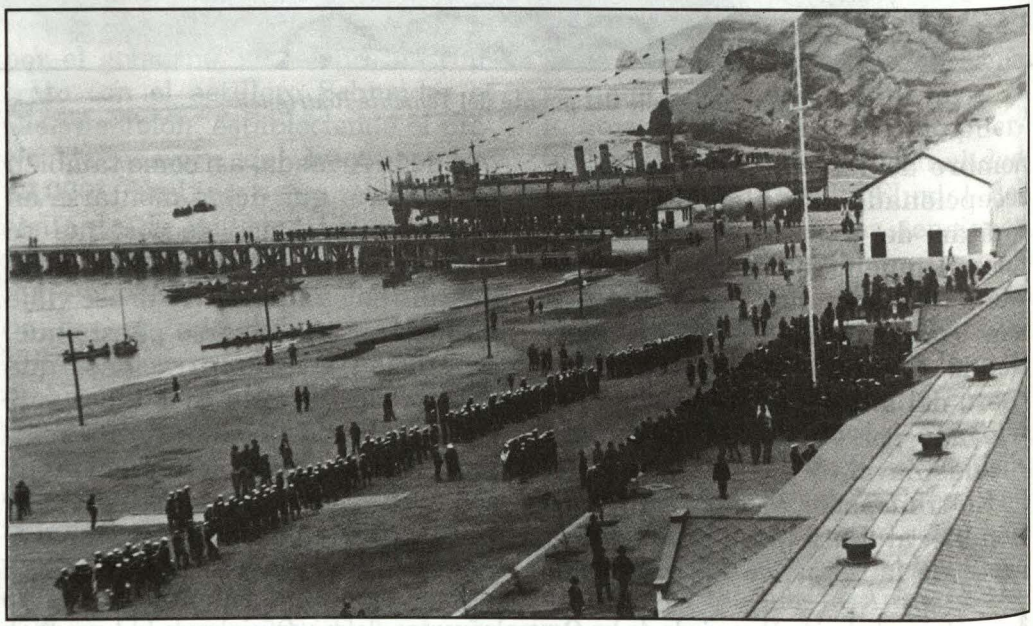
5 La Roerie, Guilleux, " Una misión naval peruana (1904-1914)", en *Revista de Marina, Nov. -Dic., 1957, Nro. 6. Pág. 899.*

supervisión al capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres, quien actuó como Jefe de Reparaciones[6]. En virtud al contrato celebrado con el astillero, durante los tres primeros meses de operación del buque la planta de ingeniería debía estar a cargo de un ingeniero francés nombrado por el astillero, pero por la incompetencia de éste, el comandante del buque solicitó el cambio del ingeniero francés, quien fue reemplazado por uno de la misma nacionalidad.

El 10 de mayo de 1913 la tripulación quedó conformada por cuatro oficiales, seis ingenieros de máquinas y cuarentiseis tripulantes, pero recién al año siguiente, una vez concluidas las reparaciones, se ordenó su zarpe hacia el Callao, y el buque partió de Pará a fines del mes de julio.

Por iniciativa y gracias a gestiones del ministro de Guerra y Marina -General Pedro E. Muñiz[7]- efectuadas ante el gobierno norteamericano, el gobierno peruano logró que el *Teniente Rodríguez* efectuara su viaje cruzando el Canal de Pana-

El *Teniente Rodríguez* en el varadero de la Estación Naval de San Lorenzo el día de su inauguración.



6 A.H.M. "Relación Historiada de los Contralmirantes, Jefes y Oficiales de la Armada Nacional". Tomo I. f. 8.

7 Memoria que el Ministro de Guerra y Marina Coronel Dn. Carlos Y. Abrill presenta al Congreso de 1915. Emp. Tipográfica Unión. Pág. 32.

má, que aún no había sido inaugurado, surcando dicha vía interoceánica el 16 de agosto de 1914, convirtiéndose de esa forma en el primer buque de guerra del mundo en hacerlo. Al Callao arribó en el mes de octubre.

Al igual que los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, en 1917 se instaló a bordo un grupo electrógeno para evitar el trabajo permanente de la planta de ingeniaría con el consiguiente ahorro de consumo de carbón. Esta mejora se vio complementada con dos electrobombas de agua dulce y agua salada para los servicios del buque.

En 1920 su planta propulsora fue sometida a un recorrido general que comprendió un retubado de calderas y de condensadores, así como también inspección y mantenimiento de las turbinas. Estos trabajos, por su magnitud, se extendieron hasta el año siguiente.

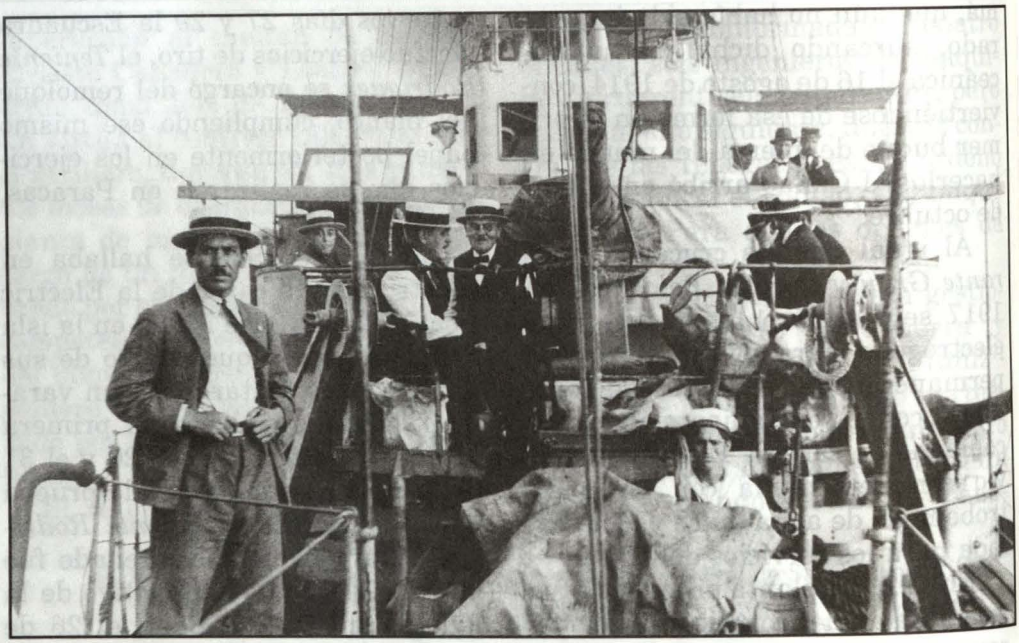
En setiembre de 1922 fue puesto a órdenes de la Escuela Naval con fines de instrucción, disponiéndose que los días sábados se embarquen los cadetes para realizar ejercicios en el Callao. Al siguiente año, en febrero, conjuntamente con la barca *Contramaestre Dueñas,* que transportaba carbón, se reunió con el resto de la Escuadra que había zarpado en crucero de instrucción. Durante el año siguiente continuaron los ejercicios de los cadetes de la Escuela Naval a bordo, y participó nuevamente en el crucero de instrucción de 1925 con el resto de la Escuadra.

A fines de marzo de 1924, cuando entre los días 27 y 29 la Escuadra efectuó ejercicios de tiro, el *Teniente Rodríguez* se encargó del remolque del blanco, cumpliendo ese mismo papel posteriormente en los ejercicios que se realizaron en Paracas, en el año 1927.

En el año 1925 se hallaba en construcción, a cargo de la Electric Boat Co., una Base Naval en la isla San Lorenzo, la que dentro de sus instalaciones contaría con un varadero. Este fue probado por primera vez el 18 de agosto de 1926 y el 31 del mismo mes se efectuó la prueba oficial, varando el *Teniente Rodríguez*. Después de ser carenado fue lanzado al agua y con motivo de la inauguración de la Base, el 26 de setiembre, nuevamente se varó esta unidad, aprovechándose la oportunidad para efectuarle ciertas reparaciones y cambio de planchas en la obra viva, sector de proa.

A mediados de 1928, después de haber participado en los ejercicios de artillería y torpedos con la Escuadra, el buque fue sometido, por personal de la Base Naval, a ciertas modificaciones en el sistema de tubos lanza-torpedos, que fueron adaptados para lanzar torpedos Whitehead. Una vez concluidos estos trabajos se efectuó un nuevo ejercicio cuyos resultados fueron satisfactorios.

Entre 1929 y 1930 continuó realizando ejercicios con la Escuadra, y en junio del último fondeó frente a la Base Naval de San Lorenzo para iniciar trabajos de cambio de tubos en sus calderas y recorrer máquinas, los que se prolongaron hasta



El *Teniente Rodríguez*. El puente visto de proa.

mayo de 1931, habiéndosele adaptado para el consumo de petróleo. Entre junio y julio ingresó al varadero de la isla para carena y al término realizó pruebas de velocidad en las proximidades del Callao con buenos resultados.

Habiendo quedado expedito el buque para el servicio, fue empleado nuevamente con fines de instrucción y, llevando a bordo a cadetes e instructores de la Escuela Naval, realizó pequeños cruceros a Ancón y Chorrillos todos los días sábados durante los meses de setiembre y octubre de ese año.

Con motivo del conflicto con Colombia en 1933, se dispuso que el *Teniente Rodríguez* conjuntamente con el crucero *Lima* partieran hacia Iquitos, zarpando para tal propósito el 2 de octubre vía Canal de Panamá, efectuando escala en Trinidad. El 9 de diciembre, encontrándose en Belém do Pará (Brasil), se reunieron con el vapor *Perené* de la CPV y los destructores *Almirante Villar* y *Almirante Guise*, recién adquiridos en Estonia. De allí zarparon el 19 de diciembre, arribando a Iquitos el 5 de enero de 1934. En dicho puerto fluvial permanecería el resto de su vida operativa acompañado del Lima, hasta que el 5 de mayo de 1938 fue dado de baja[8].

En octubre de 1946 su casco fue cedido a la Corporación Peruana de Vapores, siendo transformado en

8 Camino, Jorge. Op. Cit. Pág. 700.

cisterna a petróleo y rebautizado con el nombre de *Puinahua*[9]. En enero de 1949 la Corporación devolvió el casco a la Marina[10] y aun en 1961 se hallaba a flote.

Actualmente sus restos se encuentran en cercanías de Bellavista, Iquitos.

## CARACTERISTICAS PRINCIPALES

### DIMENSIONES

| | | |
|---|---|---|
| Eslora | : | 64.61 mts. |
| Manga | : | 6.49 mts. |
| Calado | : | 4.41 mts. |

### DEZPLAZAMIENTO

490 tons. standard
800 tons. a plena carga

### PLANTA PROPULSORA

Cuatro calderas Du Temple con turbinas Schneider - Zoelly.

| | | |
|---|---|---|
| Potencia | : | 8,600 HP |
| Velocidad | : | 28 nudo (máx) |
| Combustible | : | 100 tons. de carbón |
| Autonomía | : | 1,200 millas a 10 nudos |
| Consumo de Carbón | : | 45.95 tons. para un andar de 15 nudos durante 24 horas. |

### ARMAMENTO

3 tubos lanzatorpedos de 457 mm. (18") (uno ubicado en proa y dos en montajes simples sobre la cubierta principal centro.

6 cañones de 65 mm. en montajes simples

### TRIPULACIÖN

08 oficiales
50 tripulantes

[9] Con la R/S 1007 del 10 de octubre de 1946 se cedieron a la CPV los cascos del ex B.A.P. *Teniente Rodríguez* y del ex B.A.P. *Lima*. En el artículo referio en la nota precedente se relata que los trabajos de transformación del *Teniente Rodríguez* fueron efectuados por el C. de C. Oscar Hubner.

[10] Con el D/S 29 del 18 de enero de 1949 se aceptaba la devolución del casco por la CPV.