

El "Santa Rosa"

Primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca

El Comercio, ***en la página editorial de su edición correspondiente al día sábado 14 de julio de 1990, en su ya hecho permanente espacio "Sucedió hace un siglo", en resumidas notículas y bajo los rubros de "Llegan los héroes", "Nuestros Marinos", "Apoteosis" y "Las honras fúnebres", hizo de conocimiento de sus lectores la llegada a nuestro primer puerto de los restos mortales de los heroicos peruanos inmolados durante la guerra con Chile en 1879; del fervor cívico con que fueran recibidos dichos restos por el pueblo chalaco y la ciudadanía que también concurriera con tal fin al Callao, así como el inicio de las honras fúnebres en la Iglesia Matriz del puerto con la asistencia de autoridades, dignidades y representaciones.***

Entre las noticias, de modo particular despertó nuestro interés la referencia contenida en la tercera de ellas, respecto a los buques en los que fueron embarcados los restos de los héroes y en cuyas cubiertas llegaron a la patria. Eran aquellos, el crucero *Lima* y el guardacostas *Santa Rosa*. Los restos de los héroes llegaron a Perú el 15 de julio de 1890.

Casi cuatro años después, y siempre en su recuadro referido al siglo pasado, *El Comercio,* en su edición del 13 de febrero de 1894, en la segunda de las notículas en el recuadro ("Guardia Marinas"), nos entera respecto a la expedición de títulos de Guardia Marinas a los alumnos egresantes de la Escuela Naval, refiriendo igualmente que las dotaciones a los que se los destina eran las del crucero *Lima* y el guardacostas *Santa Rosa*. A este último fueron nombrados los Guardiamarinas César Bielich y Francisco Berrosa.

Siempre siguiendo la sección, variada después a "Sucedió hace 150 años", a un mes después de la información contenida en el párrafo anterior, *El Comercio*, atrás un siglo en sus ediciones correspondientes al 16 y 17 de marzo de 1894, da a saber a sus lectores que, al término de los trabajos de reparación a los que había sido sometido, el guardacostas *Santa Rosa* haría una travesía de prueba, en viaje de ida y vuelta del Callao a Ancón, llevando a bordo al presidente de la República, General Remigio Morales Bermúdez, al Consejo de Ministros y otros altos funcionarios públicos.

Dada la denominación de una unidad naval con el nombre "Guardacostas" nos intrigó. Nos preguntábamos cuál sería el origen de aquella clasificación, que databa de ciento tres años atrás, como las que tienen actualmente las unidades de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Todo lo anteriormente expuesto nos ha permitido hacer de nuestro conocimiento que hace más de un siglo atrás la Marina de Guerra contaba entre sus elementos a flote con una unidad "Guardacostas", y que esta unidad, construída en 1883, en Glasgow, Inglaterra, y destinada a servir en el transporte de granos, fue adquirida de la casa Milne y Campbell y Cia., con sede en el Callao, por la Marina de Guerra por el precio de 16,500 libras esterlinas, variándose su nombre inicial de *Talca* por el de *Santa Rosa.*

Por fortuna, el autor de esta nota encontró esclarecedoras respuestas en el tomo XII, Volumen 2 de la "Historia Marítima del Perú", escrito por el eminente historiador Dr. Raúl Palacios Rodríguez en el capítulo "Las adquisiciones navales", quien en forma muy detallada describió la historia del primer buque, el *Santa Rosa,* y como a continuación se describe:

"La resolución que efectivizaba su compra decía: "Habiendo dado un resultado satisfactorio la prueba de mar a que fue sometido el vapor tal conforme a lo estipulado en el presente contrato de compra y venta se declara perfeccionada la referida negociación. En consecuencia el mencionado vapor pasa por ser propiedad nacional, ingresando a la Armada con el nombre de *Santa Rosa.* La nave constituía, según la apreciación de Rosendo Melo, "una de las más apropiadas para las modestas necesidades de la época de agotamiento, por su económico consumo de dotación y aprovisionamiento".

La prueba de suficiencia había sido encomendada al capitán de corbeta Bernabé Carrasco, quien, con un grupo de maquinistas, se embarcó en dicho bu-

que hacia el norte (Tumbes) para comprobar su estado y eficiencia. El veredicto fue positivo. Aquí su testimonio: "Durante la navegación al norte hasta mi regreso —decía en el parte respectivo— la máquina del *Talca* ha funcionado con toda regularidad dando un andar constante de 10 millas cuatro décimas por hora sin forzarla; respecto a las condiciones marineras del buque éstas son inmejorables habiendo, correspondido satisfactoriamente a cuantas pruebas he puesto en práctica para poder apreciarlas".

Sin embargo hacía la siguiente recomendación: "Para que el vapor *Talca* quede como transporte de guerra, y pueda conducir 600 hombres con toda la comodidad, es indispensable que se extienda la toldilla para víveres, velas, artículos navales, etc. También necesita aumentar las corboneras y formar un "Santa Bárbara".

En cuanto a la descripción del buque, los datos que nos proporciona Carrasco son sumamente interesantes. El casco estaba formado de planchas de acero de 13/32 pulgadas al centro, disminuyendo gradualmente hacia la proa y popa hasta quedar reducido a 6/16 de espesor; se halla dividido en cuatro compartimentos separados por completo, de modo que en caso de avería en uno, no sufrirían los restantes. Sus dimensiones eran:

Eslora entre perpendiculares 53.35 metros,
Manga entre perpendiculares 8.53 metros,
Puntas entre perpendiculares 3.35 metros,
Quilla limpia entre perpendiculares 50.00 metros,
Calado de proa entre perpendiculares 1.34 metros,
Calado de popa entre perpendiculares 1.70 metros.

Su capacidad, de 333 toneladas de registro, podía contener en sus bodegas 400 toneladas de carga. El timón, formado por dos planchas de acero, podía funcionar a vapor y a mano. Las dos carboneras estaban en capacidad de recepcionar hasta 30 toneladas de carbón. Finalmente, las cubiertas, bodegas, tanques y cámara se encontrabran "en buen estado".

El comando del buque recayó en el mencionado oficial Carrasco, mientras que su dotación de oficiales quedó conformada del siguiente modo:

Segundo comandante, teniente primero efectivo, Manuel Fernández Dávila; tenientes segundo efectivos, Elias Higginson y Adolfo Gamero; tenientes segundo graduados, Ramón Sánchez Carrión y Emiliano Fesel; guardiamarina, José A. Morante.

La marinería se formó con el enganche de varios marineros contratados a razón de 320 soles.

El 21 de diciembre de 1884, a solicitud del comandante Carrasco, se embarcaron a bordo, además de víveres y carbón, diversos artículos navales y elementos de guerra, tales como un cañón "Krupp" con sus ruedas, cureña de campaña e implementos respectivos, además de otros accesorios del cañón.

Durante los primeros meses del año de 1885, el *Santa Rosa* estuvo destacado en el sur "manteniendo el bloqueo entre Quilca y Mollendo", según informaba el propio Carrasco. "Todos los viajes practicados desde el 03 del presente a la fecha —decía en el oficio del 23 de enero— los he verificado con el andar de 6 millas por hora y consumiendo tan sólo cuatro toneladas de carbón cada 24 horas".

Con fecha 18 de octubre de 1885, y desde Mollendo, el comandante de la nave remitió a la superioridad naval dos documentos: el Inventario (noviembre 1884) y el Petipié (junio 23 de 1886) del *Santa Rosa* que obraban en su poder desde que asumió el mando. Este último, de primerísima importancia para contemplar la descripción muy en detalle del susodicho buque.

Por resolución del 14 de diciembre de 1885, se nombró como comandante de este vapor al capitán de navío Manuel A. Villavisencio, en reemplazo de Bernabé Carrasco "que debía ponerse a disposición del Gobierno". El día anterior, el saliente comandante había informado que el buque se encontraba "completamente sucio en su fondo". A los pocos días de haber recepcionado la nave, Villavisencio se dirigió (24de diciembre) al coronel Director de Guerra y Marina exponiéndole la situación del buque y la imperiosa necesidad de efectuar algunas transformaciones en él, las cuales fueron efectuadas por la Compañía del Dique del Callao.

El 22 de marzo de 1888 el *Santa Rosa* pasó a formar parte de la empresa nacional Bernizón y Cía.

Al convertirse en 1888 el vapor *Perú* en pontón, quedó solo para el servicio de nuestra costa el *Santa Rosa*, cumpliendo su servicio de acuerdo a los manifestado por el ministro del Ramo "en condiciones satisfactorias". A comienzos de ese año (5 de marzo), el ministro Mujica se dirigió a su homólogo de Hacienda y Comercio para manifestarle su extrañeza porque a este buque no se le había proporcionado víveres en su último día de viaje en comisión de servicio a Mollendo, solicitándole que en el futuro cuando todo buque se encontrara en esa condición se le atendiera prioritariamente.

A lo largo de su historia, el *Santa Rosa* fue sometido a importantes y constantes reparaciones e innovaciones. Se le artillaron 4 cañones Krupp de campaña y ametralladoras Maxim en el puente de navegación.

El *Santa Rosa* por orden expresa del Presidente de la República fue destacado al norte para custodiar los puertos cercanos a la Capital, amenazada por los montoneros y pierolistas. Así lo hizo saber el propio Comandante General de la Escuadra, contralmirante Manuel A. Villavisencio, al comandante de la nave en su oficio de fecha 21 de eneero de 1895: "Como he prevenido a Ud. verbalmente, deberá zarpar con el buque de su mando al mediodía de hoy para desempeñar la comisión de vigilancia entre la costa de Chancay y Huarmey, sujetándose al pliego de instrucciones que se adjunta, pudiendo además proceder Ud. en las imprevistas circunstancias que se presenten con el celo y actividad que su experiencia le sugiera, para dar buena cuenta de su comisión. Debo advertir a Ud. que el Supremo Gobierno tiene pleno conocimiento de que se trata de introducir armas y municiones por dichas costas burlando la vigilancia dela Escuadra, por lo cual debe Ud. recomendar a sus subordinados la más estricta vigilancia".

Al mes siguiente, por encargo del Presidente Cáceres, la nave fue destacada al sur en cumplimiento de esta misión. A comienzos de febrero sirvió tanto como sede de la Aduana de Mollendo, como de la Autoridad Marítima. El Comandante General de la Escuadra comunicó al Director de Marina, en su oficio 11 de febrero de ese año: "Habiendo dispuesto S.E. el Presidente que al desocupar las fuerzas del gobierno el puerto de Mollendo se constituirá la Aduana y la Capitanía en el Guardacos-

tas *Santa Rosa* he dado las órdenes del caso al señor Comandante del expresado buque para que admita a bordo a dicho personal y dé las facilidades posibles para el despacho, debiendo el buque permanecer estacionado allí".

Triunfante la revolución pierolista, el 22 de julio de 1896 se estableció la Comandancia General de la Escuadra, entrando el *Santa Rosa* a formar parte de ella con el siguiente armamento:

4 cureñas Krupp
4 cureñas hidráulicas
10 rifles Manlicher
24 carabinas
19 espadines.

En estas condiciones, a lo largo de la segunda mitad de ese año, el buque realizó continuos viajes a la isla de Palominos para estudiar y determinar el alcance del nuevo faro, conduciendo a los ingenieros, técnicos y personal de la Marina responsable de la obra.

Encontrándose el *Santa Rosa* en el dique (primera quincena de enero de 1899), se constituyó una Junta integrada por el Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Bernabé Carrasco; del de igual clase graduado, Juan B. Cobián, y, además, por el capitán de fragata graduado Federico Rincón, el comandante del buque, Octavio Cavero, el inspector de máquinas y los primeros maquinistas de la *Lima* y el *Constitución,* para practicar un reconocimiento exhaustivo de su casco. Después de prolijo examen, se acordó dar por buenas (aunque no por mucho tiempo) las planchas de los fondos, recomendado la reparación, sobre todo, de las planchas de los fondos, especialmente de las de la línea de agua.

Poco después (por Resoluciones Supremas de 6 de junio y 12 de julio de 1900) el *Santa Rosa* fue sometido a una reparación total del casco, encargándose la supervisión del trabajo a una comisión integrada por el capitán de fragata Octavio Cavero y William Black. En un extenso informe, que se encuentra en el Archivo Histórico de Marina, dicha comisión dio cuenta al Comandante General de la Escuadra, contralmirante Bernabé Carrasco, de la labor cumplida por el contratista William White durante los casi setenta días que demoró el trabajo.

No obstante este mejoramiento, al año siguiente (4 de diciembre de 1901) se nombró una comisión inspectora "a fin de conocer el estado en que se encontraba el casco del buque". La integraban el capitán de navío Juan J. Raygada, el de la misma clase graduado Ramón Freire y el capitán de corbeta Eulogio Saldías, utilizando los servicios de los maquinistas del *Constitución* y el *Santa Rosa.*

En 1902, el ministro del ramo, en su Memoria manifestaba que el mencionado transporte se "encontraba desarmado, por hallarse sus calderas en mal estado" y que mientras tanto se le consignaría como lazareto flotante, descargándose su artillería, pertrechos y demás artículos navales para ser "repartidos entre los buques en servicio". Al año siguiente el ministro Villavisencio informaba que en el pliego del presupuesto de la Marina se había suprimido la partida correspondiente al *Santa Rosa* por hallarse "desarmada y en malas condiciones".

Por Decreto Supremo de 01 de diciembre de 1904, el Gobierno de Dn. José Pardo (recién llegado al poder) ordenó la formación de una Junta presidida por el contralmirante Melitón Carvajal e integrada por los capitanes de navío Toribio Raygada y Nicanor Asín y los capitanes de fragata Juan M. Ontaneda y José Ernesto de Mora (que actuó como

secretario) con el fin de informar sobre varios puntos concernientes a nuestros buques de guerra *Santa Rosa, Constitución y Lima.*

Esta Junta se instaló en la Capitanía el 13 de diciembre de 1904 y opinó: "No factible el cambio de las antiguas calderas (con ocho años de uso ininterrumpido), por el elevado costo de su operación. Modificar el armamento y destinarlo como pontón por el mal estado del casco".

Estas consideraciones constituían, a no dudarlo, los argumentos de mayor fuerza para la decisión de "excluir al *Santa Rosa* definitivamente del servicio activo".

En aquella época se encontraban en servicio el crucero *Lima* y el transporte *Constitución* y otras unidades de guerra menores.

Como se ha reseñado líneas más arriba, hacen pues ciento cuatro años de la existencia de esta unidad denominada "Guardacostas", que, básicamente, realizó las funciones de las unidades guardacostas actuales.

Así concluye la presente exposición, referida a destacar la existencia y presencia entre los buques de nuestra Marina, luego de la guerra de 1879, de una unidad ya entonces denominada guardacostas *Santa Rosa*, la misma que, tras alcanzar casi cuatro lustros de útil permanencia en nuestra renaciente Escuadra, fue puesta fuera de servicio al finalizar el año 1904.

El Perú es un país eminentemente marítimo, además de fluvial y lacustre; por lo mismo, correspondía, en una exacta atribución de misión y responsabilidades, denominar "Guardacostas" a una de las naves integradas a la Escuadra en 1886, durante el gobierno del general Manuel Iglesias: el guardacostas *Santa Rosa*. Guardacostas, efectivamente, dado el destino de los buques asignados a este fin, es decir, la defensa de las costas y puertos, así como la ejecución de los roles de policía marítima y actuar contra todo hecho ilícito en las áreas bajo su vigilancia.

Al presente, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, dentro de su organización cuenta con unidades de superficie denominadas "patrulleras guardacostas", que realizan los roles de policía marítima, ejerciendo el control del medio acuático, para hacer efectivo el control y seguridad de las áreas asignadas, contribuyendo a la defensa del país y a su desarrollo socioeconómico.

Ahora el Centro Médico Naval tiene el arma más moderna contra la catarata:



El Facoemulsificador Universal II de Alcon

La catarata es una de las afecciones del aparato visual más comunes en personas de edad adulta.
Si usted sufre esta enfermedad, puede solucionarla ahora mismo con la última tecnología mundial: La Facoemulsificación. Con el equipo Facoemulsificador Universal II, recientemente adquirido por el Centro Médico Naval, usted tendrá más ventajas en su cirugía de catarata:

- *Incisión más pequeña, no requiere puntos en la mayoría de los casos.*
- *Uso de lentes intraoculares plegables (última tecnología).*
- *Rápida recuperación post-operatoria.*
- *Reintegro inmediato a sus actividades normales.*
- *Equipo calificado de oftalmólogos.*

En el Centro Médico Naval del Perú, estamos con lo último en tecnología mundial para la cirugía de catarata!!