¡Saludos, BAP *Paita*!

Historia y tradición



Técnico Primero Tel.
RENÉ AYERBE GÓMEZ



BAP *Paita* (DT-141) en aguas peruanas. Nótese la caseta sobre el puente de comando, fue construida con la finalidad de brindar instrucción para los cadetes navales.

Introducción

El BAP *Paita* es una de las cuatro unidades de desembarco que integra la Fuerza de Superficie de la Marina de Guerra del Perú. Desde su arribo fue considerada como una de las unidades más emblemáticas de su clase, gracias al esfuerzo de su dotación y a la decisión de su Comando de mantenerlo ¡Siempre Listo!, para cuando la Nación lo requiera.

Esta unidad –al igual que sus gemelas (*Pisco, Callao y Eten*)–, antes de llegar al mar peruano ha tenido innumerables desembarcos anfibios integrando la flota de los Estados Unidos alrededor del mundo, a tal punto de haber sido destinada hasta en siete oportunidades para su despliegue operativo en el Mediterráneo, Historia que es frecuentemente recordada por los que tripularon la nave desde el año 1953, desde un portal en la Web (www.navsource.org/archives/10/16/161164.htm).

Está por cumplirse un cuarto de siglo desde el afirmado del pabellón nacional en el BAP *Paita*, 57 años de su botadura, pero hasta la fecha nos sigue brindando su fortaleza y su inquebrantable labor de apoyo logístico en toda la costa peruana. Nuestro profundo agradecimiento.

Un poco de historia sobre el nombre "Payta"

Paita, el puerto más antiguo de la historia colonial peruana, tierra de la cultura tallán, fue fundado por el conquistador Francisco Pizarro en su segundo viaje, un 30 de marzo de 1532, dándole el nombre de "San Francisco de Payta de Buena Esperanza".

Años después, fue acosado, incendiado y destruido por los más reconocidos corsarios, piratas y filibusteros que surcaron nuestro mar de sur a norte. Los textos de nuestra historia marítima como la *Historia Marítima del Perú*, *Historia Naval del Perú*, nos dan como referencia que en 1557 el corsario inglés Thomas Cavendish y el también corsario inglés Francis Drake en 1579 dejaron este puerto en ruinas. Otros, como el corsario holandés George Spilbergen en 1615 y el pirata inglés John Hawkins en 1660 cometieron todo tipo de atrocidades hasta la destrucción de lo poco que estaba en pie, así como de su nueva población. Y como si el castigo no fuese poco, el filibustero Henry Morgan en 1670, y los piratas y los piratas ingleses John Warlen y William Cowley y el corsario John Watlin en 1680, volvieron a destruir este puerto generoso por donde los españoles embarcaban oro, joyas y metales preciosos obtenidos del imperio incaico. Claro está que la ambición de corsarios y piratas, o su impotencia por no lograr su objetivo, los llevó a la insana idea de destrucción, a tal punto que en 1682 lograron reunirse piratas como los ingleses John Cook, Juan Eaton y William Cowley al mando de John Warlen, para arribar al puerto y apresar navíos españoles. Ese mismo año arribó el pirata William Dampiet, uniéndose a los anteriores.

En 1686, el pirata Eduardo Davis incendió la aduana, capturó barcos españoles y saqueó a la población. Se vivió una pausa de paz hasta 1719, cuando los filibusteros John Clipperton y George Shelvovok decidieron destruir la ciudad de Paita. Luego, en 1720, ingresó el pirata inglés Bartolomé Sharp para saquear, incendiar y dejar el puerto en ruinas. Ese mismo año llegó nuevamente el filibustero George Shelvovok para causarle mayor daño.

En 1741 ingresó el pirata inglés Jorge Anson, al mando de siete navíos con 240 cañones y cerca de mil hombres abordo, para arrasar, devastar e incendiar el puerto y la ciudad de Paita. Fue uno de los últimos ataques que trataron de borrar al puerto del mapa.

A pesar de todo, el puerto se levantó de las cenizas y logró sobreponerse a la desgracia, continuando con su devenir, día a día, tratando de mantener su hegemonía, por ese entonces recibió tanto saqueadores de tesoros como re-

nombrados virreyes y otras eminencias que visitaron nuestro Perú por su grandeza y su riqueza.

Paita recibió desde el quinto virrey que arribó en 1569 hasta el vigésimo, en 1673. También fue el punto de partida desde donde zarpó una de las expediciones más famosas al mando de la Gran Almiranta Isabel Barreto, en junio de 1595, que logró embarcar tripulantes paiteños y jóvenes solteras a fin de descubrir nuevas islas, siendo una de ellas la isla del Rey Salomón.

Es cuna del valeroso marino Juan Noel Lastra, quien nació en 1813 y dio su vida el 2 de mayo de 1854 cuando estuvo al mando de la fragata *Mercedes*. Paita también es cuna de nuestro héroe máximo, el insigne Caballero de los Mares, don Miguel Grau, nacido en el puerto de playas hermosas, clima cálido y fulgurosa luna, un 27 de julio de 1834, y murió cumpliendo su deber a bordo del monitor *Huáscar* el 8 de octubre de 1879.

"Paita sirvió para que en 1866, el ingeniero Federico Blume y Othon construya su primer submarino y lo ponga a disposición del gobierno peruano, dando la pauta para el inicio de una fuerza silente en nuestro mar peruano".

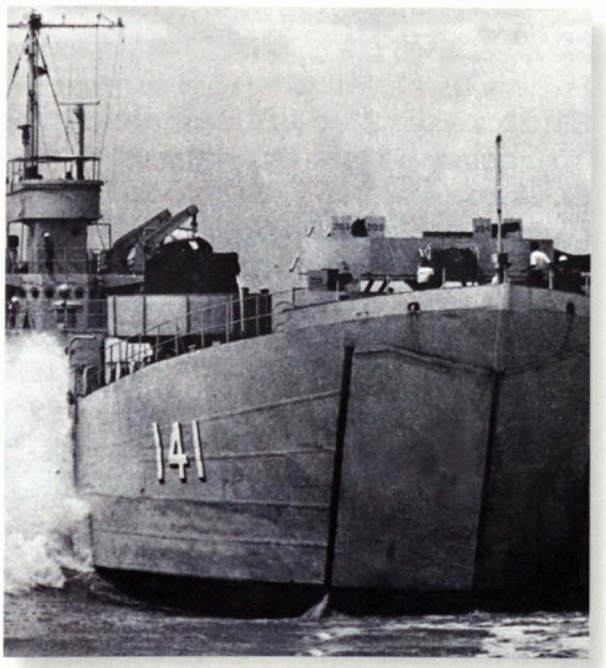
Al parecer, el puerto de Paita era muy atrayente para cualquier navegante[1] que viendo un forma o medio de ganarse galardones creaba pánico y destrucción; tal es así que el inglés lord Thomas Cochrane, en 1819, a un año de su contrato por la armada de Chile, realiza una serie de atropellos que causaron terror en la población, las casas fueron saqueadas, las iglesias profanadas e incendiadas todas las viviendas, dejando nuevamente a este bello puerto de Paita en ruinas. Pero, para nuestra gente pujante y aguerrida de esa época no hubo embate natural o humano que pudiera amilanarla, y llegó soberano y altivo a la era republicana en nuestro país, momento en que se instaba a la gesta libertadora. Precisamente el 17 de marzo de 1821, dos paiteños, Victoriano y Andrés Cárcamo, se apoderaron de un navío español, que a la postre se convirtió en el primer barco de la escuadra peruana, llamado *Castelli*.

Paita sirvió para que, en 1866, el ingeniero Federico Blume y Othon construya su primer submarino y lo ponga a disposición del gobierno peruano, dando la pauta para el inicio de una fuerza silente en nuestro mar peruano.

Paita, con un historial que viene desde que la cultura de los tallanes, presumiblemente los primeros hombres que habitaron la costa peruana, hasta su bravos pobladores que tuvieron que soportar por siglos vicisitudes como las mencionadas, ha sido digna de dar su nombre a nuestras unidades navales que también brindaron y siguen brindando su abnegada labor de apoyo logístico, que detallamos brevemente.

Los BAP *Paita*

En el año 1943 fueron construidas las unidades navales de la clase LST-511-1152 *Lansing Ship Tank* en astilleros norteamericanos. Una de ellas, en 1958, se convirtió en el ADM-141 BAP *Paita*, buque que tenía un desplazamiento de 1.623 toneladas, soporta una máxima carga homogénea de 3.960 toneladas y desembarca en playas adecuadas. También fue conocido con AT-4, *¡Atomic Transport Number 4...!*[2]



Maniobra posterior varado en Caleta La Cruz.

Esta unidad, designada también como EV-LST-512 en la flota de reserva del Atlántico, fue única en su clase, utilizada como buque de reclutamiento en la costa de los Estados Unidos, sistema conocido como *Show Boat*, hasta que fue transferida al Perú mediante el procedimiento *"As is, Where is"*. Luego de su acondicionamiento se afirmó el pabellón nacional el 8 de febrero de 1958, para luego de pasar por diversos puertos americanos recogiendo mercadería militar, arribó al Callao el 23 de marzo del mismo año.

A partir de ese entonces sirvió en la división de auxiliares, siendo en varias ocasiones designada para viajes oficiales y comerciales a puertos americanos,

transportando a cadetes en fase de instrucción, cargamento de harina de pescado y material bélico para nuestro ejército y aviación.

Debido al diluvio que azotó la región Tumbes desde diciembre de 1982 hasta mediados del año 1983, que dejó incomunicados a sus pobladores, la Marina de Guerra del Perú tendió un puente de apoyo logístico con víveres, agua, equipos, medicina, flota pesada. Uno de los buques designados para la misión fue el BAP *Paita* ADM-141, que luego de estar aprestado para navegar a máxima velocidad arribó a su destino final, un paraje en las playas de la caleta La Cruz donde los pobladores llenos de esperanza aplaudieron a los bravos marinos por el despliegue desarrollado pese a las duras condiciones de clima y mar.

Al cabo de unas horas, y en medio de su aproximación a la playa, un fuerte maretazo puso de costado la unidad, pero su comando no se amilanó por las vicisitudes naturales y continuó su labor y su meta: dejar su carga para asistir a nuestros connacionales. Cumplió su misión y sus años de vida quedando varado cual viajero que se apea para descansar tras 40 años de labor incalculable, de los cuales 26 bajo bandera peruana, continuó surcando aguas internacionales llevando a nuestros cadetes en instrucción y seguirá surcando nuestro recuerdo por su valioso apoyo. ¡Bravo por su dotación!



BAP *Paita* (DM-141) varado en Caleta La Cruz durante apoyo logístico.

Después de cuatro años de la terrible pérdida arribaron al Mar de Grau cuatro unidades de desembarco procedentes del puerto de San Francisco en Estados Unidos. Estas fueron renombradas como DT-141 BAP *Paita*, DT-142 BAP *Pisco*, DT-143 BAP *Callao* y DT-144 BAP *Eten*, nombres correspondientes a los principales puertos de nuestro país.

El BAP *Paita* nació como LST-1164 (*Lansing Ship Tank*), buque de desembarco para operaciones anfibias y transporte de taques para apoyo a las tropas de avanzada mediante varadas en cabezas de playa.

Estos buques de la clase Terrabone Parish estaban compuestos por 15 unidades de desembarco tipo LST, construidas después de la Segunda Guerra Mundial.

La construcción del BAP *Paita* empezó el 22 de setiembre de 1952, fue lanzado al mar el 15 de mayo de 1953 con la designación de LST-1164 y puesto en servicio el 26 de octubre de 1953; a partir de entonces un buque de larga trayectoria marinera que ha realizado diversas operaciones anfibias locales e internacionales. A manera de resaltar sus cualidades, reseñamos las más importantes hasta su arribo a nuestras costas y a nuestra fuerza naval.

En julio de 1955 tomó el nombre de un condado americano, *Walworth County* (Dakota del Sur). Ese mismo año participó en ejercicios de ataque atómico en el litoral occidental de los Estados Unidos, continuando sus operaciones anfibias en Guantánamo y el Caribe.



Walworth County (LST-1164), acondicionamiento original navegando en aguas norteamericanas.

El año siguiente fue comisionado a operativos en Marruecos, Grecia y otros países del Mediterráneo, regresando al puerto de Little Creek (EE. UU.) en setiembre de 1956, para continuar con sus operativos locales. En 1957 es programado para realizar ejercicios en el río Chagres para la operación "Caribex", que consistía en probar la movilidad de las fuerzas americanas en defensa del canal de Panamá.

En 1958 es comisionado para transportar infantes y carga de combate para una operación de entrenamiento anfibio en el Mediterráneo, con las fuerzas del Reino Unido e Italia. Transitó por el estrecho de Gibraltar, visitando puertos de Izmir, Turquía, Atenas, Grecia y Creta.

Estuvo en el astillero naval de Charleston, en 1959 prosiguió sus operaciones locales y visitas a Guantánamo. En julio fue comisionado nuevamente al Mediterráneo hasta el mes de febrero de 1960. De regreso a su puerto base fue comisionado para realizar cruceros de instrucción a Halifax, Nueva Escocia, Bermudas y viajes del servicio por el mar Caribe con prácticas de guerra anfibia en Puerto Rico y las Islas Virginia, prosiguiendo en el mes de octubre al Mediterráneo desde el puerto de Little Creek, viaje en el que apoyó la práctica de asalto con el equipo de aterrizaje del batallón de Infantes en la bahía de Auguste, Sicilia, junto con equipos similares griegos.

Entre 1961 y 1962 permaneció en entrenamiento local y viajes a la bahía de Guantánamo, hasta que en mayo embarcó infantes y procedió a otro viaje por el Mediterráneo, tocando los puertos de Alicante en España, Marmaris en Turquía, regresó a la base naval de Norfolk en octubre del 62 para un mantenimiento, pero enseguida fue comisionado para participar en el bloqueo a Cuba.

En 1964 procedió a Panamá donde permaneció durante cuatro meses realizando viajes por el canal, lugar y momento donde fue requerido para la producción de una película sobre salud mental. El 5 de octubre de ese año procedió hacia el operativo "Steel Pike 1" que fue el ejercicio anfibio más grande realizado por Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial.

El 6 de marzo de 1966, el *Walworth County* realizó su sexto viaje por el Mediterráneo, uniéndose a un ejercicio combinado de la OTAN y otras operaciones anfibias. Regresó a los Estados Unidos en agosto, desde entonces efectuó cortos periodos de entrenamiento y mantenimiento, así como cruceros con aspirantes a oficiales de marina.

En 1968, junto con unidades dragaminas, realizó un viaje por el Atlántico Norte, prosiguiendo luego a su séptimo viaje por el Mediterráneo, llegó al puerto de Rota en España desde donde empezó una serie de ejercicios por ciudades

como Sardinia (isla de Cerdeña) y Córcega, luego viajó por Toulon en Francia, La Spezia y Nápoles en Italia, retornando a Rota. En abril del mismo año formó parte de la operación "Dawn Patrol" que convocó a 40 buques de cinco naciones, ejercicio que culminó en Creta el mes de mayo.

Luego de pasar por mantenimiento en el astillero de Norfolk y operaciones locales, en 1970 navegó en forma independiente con destino a Sudamérica en misión de buena voluntad, arribó en julio a puertos peruanos con ayuda y provisiones en apoyo a los pueblos que sufrieron por el fatídico terremoto.

El año de 1971 fue preparado para su desactivación, pasando al control administrativo de la flota del Atlántico de los Estados Unidos en Norfolk, hasta que en mayo de 1972 es programada para su transferencia a la administración marítima en California hasta ser retirado de la lista de Marina el 1 de noviembre de 1973.

A partir de 1979, el *Walworth County* LST-1164 estuvo inactivo con la flota de reserva de defensa nacional. Luego fue arrendado al Perú el 7 de agosto de 1984, junto con el *Traverse County* LST-1160, el *Waldo County* LST-1163 y el *Washoe County* LST-1165. Estas cuatro unidades fueron puestas en actividad en la Marina de Guerra del Perú el 4 de marzo de 1985 asignándoles los nombres y abreviaturas que



Desembarco anfibio desde el BAP Paita (DT - 141).

actualmente mantienen: BAP *Paita* (DT-141), BAP *Eten* (DT-144), BAP *Pisco* (DT-142) y BAP *Callao* (DT-143). Previamente, el 26 de enero del mismo año, fue izado el pabellón nacional en cada unidad[3].

La venta final culminó el 26 de abril de 1999, cuando fueron retirados del registro de buques navales de los Estados Unidos.

De los 15 buques de esta serie, que fueron vendidos a España, Grecia, Venezuela y Perú, solamente las unidades peruanas siguen operativas surcando nuestro litoral. En muchas ocasiones han servido y seguirán sirviendo para el transporte de cadetes navales en fase de instrucción, así como tareas de operaciones anfibias de nuestros combatientes de la Infantería de Marina y como unidades de apoyo logístico en el litoral.

"De los 15 buques de esta serie, que fueron vendidos a España, Grecia, Venezuela y Perú, solamente las unidades peruanas siguen operativas surcando nuestro litoral".

Actualmente, el BAP *Paita* y sus compañeros cuentan con 57 años a flote, 31 años en poder de la marina americana realizando un sinfín de operativos nacionales e internacionales sumando miles y miles de millas navegadas, 25 años más en la armada nacional de participación en operaciones y misionamientos que su operatividad, el alto mando y la patria disponen, suman a su larga trayectoria naval y marinera más historia de la que tienen, constituyendo en la actualidad los buques más antiguos de la costa del Pacífico en condición operativa. BAP *Paita,* el deber antes que todo.

Referencias

1 Los escritos encontrados en la *Historia Marítima del Perú* hacen mención a las crónicas de Pedro Cieza de León, quien dice: "El Puerto de Paita está de la Punta Pasadas ocho leguas, poco más; Paita es un buen puerto, donde las naos limpian y dan cebo; es la principal escala de todo el Perú y de todas las naos que vienen a él".

2 En el libro *Una Historia muy pequeña* (1994) escrito por el almirante Fernando Casaretto Alvarado, cuenta como anécdota que cuando llegaron los cadetes de la Escuela Naval a la Isla Oahu en un viaje de instrucción, llamó la atención a los norteamericanos que en la proa del casco del BAP *Paita* estuvieran escritas las siglas AT-4, como respuesta los cadetes dijeron que significaba *"Atomic Transport Number 4"*, y que tenían otros tres más. En mención a los BAP *Lomas, Atico, Chimbote.*

3 Los cuatro buques de desembarco afirmaron su pabellón el 26 de enero de 1985, siendo Ministro de Marina el vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, Comandante General de la Marina, el vicealmirante Gerónimo Cafferata Marazzi, Jefe de la Comisión de Alistamiento de Unidades tipo LST y Comandante de la División de Desembarco el Capitán de Navío Jorge Arteta Miranda.

Bibliografía

Casaretto Álvarado, F. (1994). *Una historia muy pequeña*. 5ta. Ed. Lima: Marina de Guerra del Perú.

Elías de Zevallos, H. (1995). *El entorno de Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje hacia las Islas Salomón 1595-1596*. Lima: Asociación Nacional Pro-Marina del Perú.

Flórez Nobesell, M. (1986). *Historia Marítima del Perú. Los Puertos del Perú*. Tomo I. Serie Monografías de Lima. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Moya Espinosa, R. (1984). *Historia de Payta* Lima: Panorama Editores.

Revista El Monitor (1983), 135 (febrero).

Valdizán Gamio, J. (1980). *Historia Naval del Perú*, Tomo I. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos.

Valdizán Gamio, J. (1984). Historia Naval del Perú, Orden Republicano. Tomo III. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos.

Enlaces Web

Traducción parcial realizada del texto en el *Dictionary of American Naval Fighting Ships*, (1981) vol. 8, pp. 84-86 www.uss-salem.org/worldnav/americas/peru.htm#3, consultado el 2 de diciembre 2009 en: http://www.hazegray.org/danfs/amphib/lst1164.txt

Texto sobre el Walworth County LST 1164, consultado el 2 de diciembre 2009 en: http://www.navsource.org/archives/10/16/161164.htm



Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

DICAPI

AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



Guardacostas

Trabajamos por la seguridad de tu vida en el mar,
la protección del medio ambiente marino
y el combate a las actividades ilícitas.

Emergencia marítima: 118 ó 420-2020

Jr. Constitución 150, Callao. Telf.: 613-6868 / Web: www.dicapi.mil.pe / E-mail: dicapi@dicapi.mil.pe



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionale
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
acionales noticias nacionales noticias nacionales no
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ionales noticias nacionales noticias nacionales
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
ncionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci