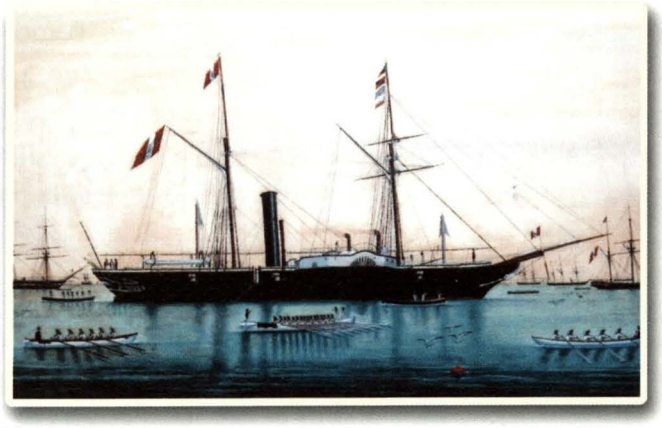
RÍMAC, NOMBRE CON HISTORIA



Técnico Primero Telecomunicaciones
RENÉ AYERBE GÓMEZ



Monitor Rímac.

Introducción

La historia marítima y terrestre en nuestro continente, y sobre todo en territorio peruano, está llena de hechos inéditos e insólitos de los que nuestros historiadores —en algunos casos— han llegado sólo a suponer su principio y muy pocos el final.

Desde la época preincaica hasta los acontecimientos históricos del siglo XX, se han dado conquistas, guerras, arte, religión, costumbres y cambios políticos que a nuestros cronistas ávidos por la búsqueda de información, en su debido momento, los ha llevado a la certeza de su investigación. Entre estos hechos me llamó mucho la atención el porqué en nuestra historia se repiten ciertas palabras o vocablos; concluyendo que es muy posible que se haya hecho o se realice para resaltar hazañas políticas, militares o religiosas de personajes o

también aspectos culturales, costumbres de los pueblos o ciudades, con peculiaridades que se perennizarán con el transcurrir del tiempo y que provienen desde el preincanato y se extienden hasta el siglo XX.

En textos de historia y política, además de bibliotecas electrónicas, pude percatarme de que el vocablo Rímac (proveniente del idioma aymara como LIMAQ, o del idioma quechua como RIMAQ), ha sido utilizado en forma sucesiva y a través de los siglos en diferentes circunstancias, involucrándose —sin querer— en hechos históricos, políticos, religiosos y militares, como veremos más adelante, y no porque intencionalmente haya sido necesario su uso sino porque el destino y las circunstancias quisieron que nuestros ancestros y gobernantes (de otros países también) vieran como atractivo y hasta significativo colocarle el nombre de "Rímac" a un dios, a un río, a embarcaciones, e incluso, en lo político, a un distrito de mucho arraigo cultural.
En general, este vocablo y su repetición dio "mucho que hablar", en el buen sentido de su traducción.



Primer Vapor Peruano en Sudamérica.

El Vapor "Rímac", primer vapor peruano en Sudamérica

Durante la presidencia de Don Ramón Castilla se observó la necesidad de formar una Marina moderna, lo cual hizo que se apoye la adquisición de embarcaciones navales para, a la vez, incrementar el poderío. Se dispuso la selección de personal a fin de que buscaran las mejores alternativas tanto en Europa como en Norteamérica.

El Comandante Valle Riestra fue uno de los comisionados a realizar el contrato para la construcción del vapor que luego se llamaría "Rímac" en los astilleros neoyorquinos, entre 1847 y 1848 .
Este fue el primer vapor tipo fragata a ruedas en Sudamérica que desde su construcción hasta después de su hundimiento, y haciendo honor a su nombre, "dio mucho que hablar".

Esta embarcación arribó al puerto del Callao el 27 de julio de 1848, causando gran algarabía entre la población chalaca, sobre todo porque era el primer vapor de guerra signado a integrar el poderío de nuestra Marina en Sudamérica y estaba tripulado por una dotación peruana que venía de una larga travesía.

La histórica embarcación tuvo una intensa actividad marinera durante seis años, dentro de la que se cuenta su participación en el remolque de la Fragata "Mercedes", capitaneada por el Comandante Noel Lastra, en abril de 1853.

Dicho sea de paso, esta fragata sufrió rasgaduras en su obra viva cuando transitaba por el puerto de Casma, lo que permitió su inundación y posterior hundimiento. También tuvo como integrante de su dotación a nuestro insigne héroe, el Almirante Miguel Grau. Esto ocurrió el 14 de marzo de 1854, cuando fue aceptado en la Armada con el rango de guardiamarina.

Años después, el 1 de marzo de 1855, el Vapor de guerra "Rímac" naufragó al encallar en los arrecifes iqueños aledaños a Punta San Juan . En este naufragio solamente perecieron doce tripulantes de los novecientos que se encontraban embarcados, gracias a las maniobras de su dotación.

Entre los sobrevivientes se encontraba el Teniente Segundo y contador Ricardo Palma, quien posteriormente fue un insigne poeta y escritor, autor de la obra "Tradiciones Peruanas". Con esta tragedia también se perdió la nave que hasta ese entonces era la maravilla en nuestro litoral peruano.

Se puede añadir, aunque no es un presagio, pero sólo para corroborar el significado de "Rímac", que este hecho trajo como consecuencia investigaciones que determinaron culpables y sanciones, "dando mucho que hablar" en el ámbito naval de ese entonces por la forma en que se perdió dicha nave.

Chile, y su Transporte "Rímac"

El Transporte "Rímac", embarcación de 1,800 toneladas, construida en los Astilleros R. & J. Evans & Co., de Liverpool, aparece en los mares del Sur por el año 1870 y tuvo también una inusitada historia que preocupó políticamente a Chile. Sus cronistas (chilenos, por cierto) deslizan teorías afirmando que el Transporte "Rímac" no les pertenecía y que solamente a través de un contrato se unía el gobierno de Chile con la Compañía Sud América de Vapores (la CSAV era dueña de dicho transporte, que empezó sus actividades en 1870 en la costa del Pacífico), y sólo así participó militarmente en la Marina chilena.

El nombre pudo haber sido puesto para honrar a los fallecidos en el vapor "Rímac" durante su hundimiento, o porque fue el primer vapor de Latinoamérica. Otros afirman que se debió a una estrategia comercial de la CSAV para facilitar la expansión de sus operaciones en el Perú.

Aunque el nombre del Transporte "Rímac" no lo hubiese puesto el Gobierno de Chile, el asunto es que este transporte estuvo obligado a prestar servicio subvencionado al Estado chileno y de tal manera pudo ser usado como transporte militar en caso de conflicto bélico (como fue el de 1879, pues cuando fue capturado tenía la bandera chilena).
Esta acción trajo al Gobierno chileno y a su población graves divergencias puesto que había sido capturado por nuestras naves.



En primer plano, la proa del Vapor Rímac.

Para hacer recordar al lector y profundizar los motivos de esta acción, escudriñamos algunos textos y artículos que nos relatan los principales motivos, siendo uno de ellos el que durante la Campaña Naval peruana, cuyo objetivo era hostilizar el litoral enemigo (debido a que días antes algunos buques chilenos habían bombardeado Iquique), el día 23 de julio de 1879 nuestra Corbeta "Unión", al mando de Aurelio García y García, capturó al Transporte "Rímac", que llevaba a un escuadrón de caballería perteneciente al regimiento "Carabineros de Yungay".

La captura de esa nave causó a los chilenos siete bajas (un muerto y seis heridos) y la pérdida del escuadrón que estaba al mando del Teniente Coronel Manuel Bulnes, el cual contaba con alrededor de doscientos cincuenta y ocho hombres armados de uno de los mejores regimientos de caballería de Chile, quince jefes y oficiales, doscientos sesenta caballos y mil toneladas de carbón, siendo considerado como un duro golpe para el Gobierno chileno.
Esta pérdida provocó que hasta el Presidente chileno Aníbal Pinto, en una nota enviada al Director de Guerra Rafael Sotomayor, le expresara lo siguiente: "La interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del "Rímac", me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en la guerra" .

El Transporte "Rímac", que desde 1921 inicia su travesía en el Perú, sirvió como granelero en el litoral y, en ocasiones, fuera del país. Entre otras comisiones, la más importante fue la de participar como transporte militar y civil para el Plebiscito de Tacna y Arica en 1929, donde sirvió de alojamiento a la Delegación Peruana.

De los que comandaban el transporte, también se divulgaron opiniones. Según la versión del Capitán Lauthrup, quien estuvo al mando por orden de la Compañía Sud América de Vapores, manifestó entre otras cosas que a cuatro millas reconoció que era un buque enemigo, el mismo que podría haber sido la "Pilcomayo", y dirigiéndose con el Capitán de Fragata Ignacio L. Gana, le manifestó que, según su contrato, desde el instante en que se avistaba un buque enemigo, debía entregarle el mando del buque a él; sin embargo, ambos continuaron dirigiendo al buque hasta el encuentro con la Corbeta "Unión" y luego con el "Huáscar", al mando del Almirante Miguel Grau, quien hizo un tiro que atravesó la proa y obligó al comandante

Gana, representante a bordo del Gobierno y de la Marina, a enarbolar la bandera blanca.
El mismo Lauthrup manifestó que el Comandante Grau llevó a bordo de su buque a varios de los jefes y oficiales, y mandó a sus oficiales que tomasen el mando del "Rímac", mientras que el resto de la tripulación fue llevada a bordo de la "Unión". Asimismo, consideró esta acción como una muy noble y generosa conducta observada por el estimable y digno Comandante Grau y su oficialidad.

Después de terminada esta cruenta guerra infértil, el Transporte "Rímac" fue hundido en territorio peruano el 17 de enero de 1881, justo cuando fuimos invadidos por la entrada de los chilenos a Lima y el Callao. Posteriormente, fue reflotado por los chilenos en junio de 1881 y puesto a remate, adjudicándoselo la CSAV en $ 36.600. Una vez reparado, lo bautizaron como "Lautaro", el 5 de septiembre de 1882. Posteriormente, fue hundido en Panamá el 20 de enero de 1902.
En una carta fechada en Arica el 6 de septiembre de 1879, los oficiales del Rímac expresaron así su reconocimiento al Gran Almirante Miguel Grau:

"A Su Excelencia,
Contralmirante Miguel Grau.
Querido señor:
Su gran bondad mostrada a nosotros en anteriores ocasiones y su promesa de favorecernos, hace que nos tomemos la libertad de pedir a Su Excelencia, nos conceda el honor de una corta visita, cuando sea conveniente. Confiando disculpe nuestro atrevimiento por molestar a Su Excelencia quedamos
Sus servidores:
P. Lauthrup , Fischer, F. Williams.

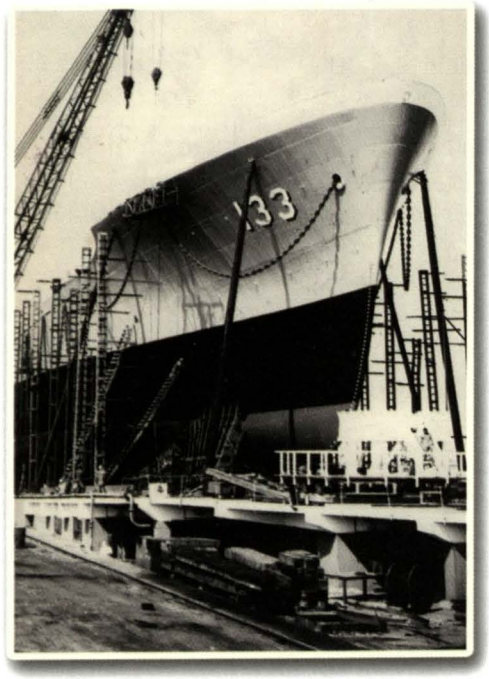
Últimos Oficiales del SS. Rímac".

El Transporte peruano "Rímac"

El Transporte "Rímac", cuyo nombre inicial fue DDG "Rhakotis", fue construido en Hamburgo, Alemania, por la Blohm & Voss AG, en 1907. Tenía una eslora de 485.5 pies, una manga de 53 pies y un desplazamiento de 6,848 toneladas. Con ese nombre el transporte alemán "Rhakotis" arribó al Perú, trayendo a bordo parte de la colonia alemana que empezó a llegar desde 1871.

Este transporte volvió a arribar al Perú en septiembre de 1914, y debido al estallido de la Primera Guerra Mundial, fue internado en el puerto del Callao, donde su tripulación dañó el motor principal para evitar que sea asignado a Gran Bretaña.
Luego fue adquirido por la Armada de los EE.UU., en mayo de 1919, bautizándolo y comisionándolo como USS "Eten", sirviendo como transporte de tropas. En 1921 es vendido al Perú, siendo renombrado como Transporte "Rímac".

El Transporte "Rímac", que desde 1921 inicia su travesía en el Perú, sirvió como granelero en el litoral y, en ocasiones, fuera del país. Entre otras comisiones, la más importante fue la de participar como transporte militar y civil para el Plebiscito de Tacna y Arica en 1929, donde sirvió de alojamiento a la Delegación Peruana, y el funcionamiento de una imprenta en la cual se editaba "La Voz del Sur", periódico peruano que defendió valientemente los derechos de nuestra patria sobre las provincias irredentas.
Asimismo, fue utilizado durante la sublevación del Comandante Luis M. Sánchez Cerro, en 1930, en una de las guarniciones de Arequipa, cuando gobernaba el Perú el Presidente Augusto B. Leguía.



Histórica embarcación en el Astillero.

Esta rebelión llevó a dicho comandante a asumir una Junta de Gobierno en medio de una crisis política que posteriormente desencadenó una serie de motines y protestas en Cusco, Piura, Lambayeque y Arequipa. Para sofocar esta última, el 27 de febrero de 1931 salieron del Callao los transportes "Rímac" y "Apurímac", conduciendo tropas que bajo el mando del Comandante Gustavo Jiménez deberían sofocar la rebelión de Arequipa .

En julio de 1934 pasó a conformar la Fuerza del Pacífico en la división de auxiliares, conjuntamente con los condestables "Celendón" y "Marañón" y el petrolero "Pariñas", sirviendo atinadamente como crucero de verano, transportando a los cadetes navales en sus

viajes al extranjero. En abril de 1950 pasó a trabajar a órdenes de la escuadra con la denominación de BAP "Rímac".
Con esta denominación transportó hacia los Estados Unidos a la comisión destinada a la adquisición de los destroyers que posteriormente fueron denominados BAP "Castilla", BAP "Aguirre" y BAP "Rodríguez", transferidos al Perú el 25 de octubre de 1951.
Luego de una labor de 39 años al servicio del Perú y de 53 años desde su botadura, fue dado de baja en el año 1960.

El último Transporte peruano "Rímac"

El BAP "Rímac", carguero conocido como "Proyecto 08" por el Servicio Industrial del Callao-Perú, fue entregado a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) el 12 de diciembre de 1973.

El BAP "Rímac" (ATC-133: designación cablegráfica y número de casco), era un granelero de 25,000 toneladas que para el SIMA-PERÚ se constituyó en el inicio de una nueva era tecnológica que contribuyó a nuestro prestigio internacional como país constructor naval de alto bordo.
Esta imponente nave granelera (la sexta construida, en cuanto a sus dimensiones, en los astilleros del SIMA-PERÚ) fue bautizada por la esposa del Presidente Juan Velasco Alvarado, la señora Consuelo Gonzáles de Velasco, siendo Comandante General de la Marina el Vice-Almirante Fernando Elías Aparicio . El "Rímac" fue construido en forma similar al BAP "Ilo" —ahora BAP "Unión"— (ATC-131), siendo el segundo buque con dicho nombre, ya que el primero fue adquirido a los Estados Unidos en julio de 1959 como "Ex Norlindo".

El BAP "Rímac", carguero conocido como "Proyecto 08" por el Servicio Industrial del Callao-Perú, fue entregado a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) el 12 de diciembre de 1973.

El Submarino "Rímac", visión óptica o marismo

No necesita ninguna investigación ni mucho menos tomar en serio "los sueños o visiones ópticas" de algunos alucinados escritos, como fue el caso de unos artículos sobre el supuesto "submarino peruano de nombre BAP "Rímac"

SS-50", publicado en una revista de circulación pública nacional , además de varias páginas Web, foros, de las que por curiosidad seguí su lectura, encontrando detalles como los siguientes:

"Que en el mes de septiembre de 1976, en el puerto de Valparaíso (Chile), unos destructores detectaron a un objeto submarino no identificado, y que luego de persuadirlo mediante maniobras convencionales, procedieron a lanzar bombas de profundidad, pero nunca vieron ni observaron signos de explosión (en caso hubiese sido verdad de su existencia y sobre todo que haya sido tocado por las cargas de profundidad).

Esta acción sirvió para llenar algunos libros como "Agosto 25", cuyo autor, Manuel Contreras Valdebenito, asegura que el citado submarino sí es peruano y que en 1983 los buzos de la Armada chilena cubrieron los restos con una malla para evitar daños a embarcaciones y que la revista "Jane's" reportó: "BAP Rímac lost".

Se habla de un submarino de la clase Sierra/Balao.

Otro libro que asevera lo antedicho es titulado como "Historia de la Marina de Chile", cuyo autor, Carlos López Urrutia, atribuye que dicho submarino haya sido soviético.
Asimismo, existe el libro "La Armada de Chile, desde la alborada hasta el final del siglo XX", Tomo V, cuyo autor, Carlos Tromben Corbalán, indica que este hecho se produjo el 10 de septiembre de 1976, previo a los ejercicios de la operación UNITAS; además (lo dice el autor del artículo en la Web) que este libro ha sido editado por la "Revista de Marina" de la Armada de Chile.

A lo largo de casi 100 años de creación y de histórica tradición de nuestra fuerza silente, no ha habido ni existido incidente alguno cargado de tanta imaginación y sobre todo que haya puesto en duda el profesionalismo de sus tripulantes. Y, precisamente, nuestros submarinistas preguntados por esta jocosa información manifiestan que si hubiese sido cierto "actuarían como el U-47 en Scapa Flow".
A todo esto, y en forma clara y enfática, el Almirante AP Ramón Arróspide Mejía tuvo a bien aclarar oportunamente en los siguientes términos :

"Respecto a la carta 'Libro Sumergido', de CARETAS 1581, sobre el libro de Manuel Contreras Valdebenito, que menciona el supuesto hundimiento de un submarino peruano, debo señalar que fui Comandante de la Flotilla de Submarinos del Perú en 1970 y que entregué al nuevo Comando todas mis uni-

dades submarinas (8) completas y con gran eficiencia operativa, habiendo después seguido de cerca las actividades de la Fuerza de Submarinos. Nunca ocurrió un incidente parecido al que se menciona en el libro. ¿Se imagina cuántas viudas y familiares habrían tenido que guardar silencio, durante tanto tiempo, de haberse hundido el submarino con toda su dotación? Respecto a la revista 'Jane's', que supuestamente reportó al BAP "Rímac" perdido, es otra falsedad.

Nunca ha existido un submarino con el nombre de "Rímac" y la 'Jane's' tampoco lo dice. No deberíamos dar importancia a la versión de Contreras Valdebenito, pero el libro engaña no sólo a los lectores sino también al propio pueblo chileno y daña el prestigio de una Marina amiga. Espero que las autoridades culturales chilenas reaccionen ante la falsedad, en resguardo de la verdad histórica".

Y la verdad histórica es que desde la creación de nuestra fuerza de submarinos que está por cumplir los 100 años, hemos perdido naves de su tipo por motivos de tiempo cumplido al servicio de la patria, mas no por haber sido hundidas ni mucho menos capturadas por algún enemigo.

Conclusión

Rímac, o Rimaq, según los oráculos de nuestros ancestros significa "el que habla", y en el artículo presente he querido dar que hablar a partir de nuestro pasado muy rico en arte, costumbres e historia, y que por coincidencia —como hemos podido detallar— existieron naves que se llamaron "Rímac", cuya vida y trascendencia naval tuvo aciertos e incertidumbres.

Quechuísticamente hablando, traducimos dos vocablos que centralizan puntos escritos en el presente artículo: *rimani* ("hablar de cierta manera", de las fascinantes arquitecturas aún existentes), *rimacarini* ("hablar disparates"), como el último caso presentado.

Referencias:

1. Denegri Luna, Félix. Historia Marítima del Perú. La República, 1826-1851, Tomo VI, Vol. 2, p. 237. 1978, Lima-Perú. Editorial AUSONIA.
2. Romero P., Fernando, C. de F. (r). Resumen de cronología biográfica del Almirante Grau. Revista de Marina, Vol. 375, Nº 2, p. 196. Año Setiembre-Octubre 1985.

3. Valdizán Gamio, José. Historia Naval del Perú, Tomo III, p. 248. 1984. Lima-Perú. Editorial CIENTIFICA S.R.L

4. Vegas,. Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1824-1924. 1978. Lima-Perú Editado por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Código 985.05V1978.

5. Suplemento. p.127 "La Escuadra Peruana y su época intermedia".1972. Lima-Perú. Editado por Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Código 985.06m1972.

7. Romero, Fernando, C. de F. (r). La primera generación Naval de Post-Guerra. Revista de Marina, Vol. 374, Nº 2, p. 143. Año Mayo-Junio 1985.

8. Archivo General SIMA-PERÚ. Transporte "Rímac". Recortes periodísticos y fotográficos desde su construcción hasta su botadura de la nave.

9. Revista "Caretas", Ed. Nº 1581, de fecha 19 de agosto 1999. Columna "Nos escriben...y contestamos". Tema: "Libro Sumergido".

10. Revista "Caretas", Ed. Nº 1589, de fecha 15 de octubre 1999. Columna "Nos escriben...y contestamos". Tema: "Desde el Puente".

Enlaces web:

1. Consejo Municipal de Lima: www.antenamunicipal.galeon.com/historia_de_lima. Leído en septiembre de 2009.

2. Municipalidad Distrital de Rímac: "Historia del Rímac", consultado en octubre de 2009.

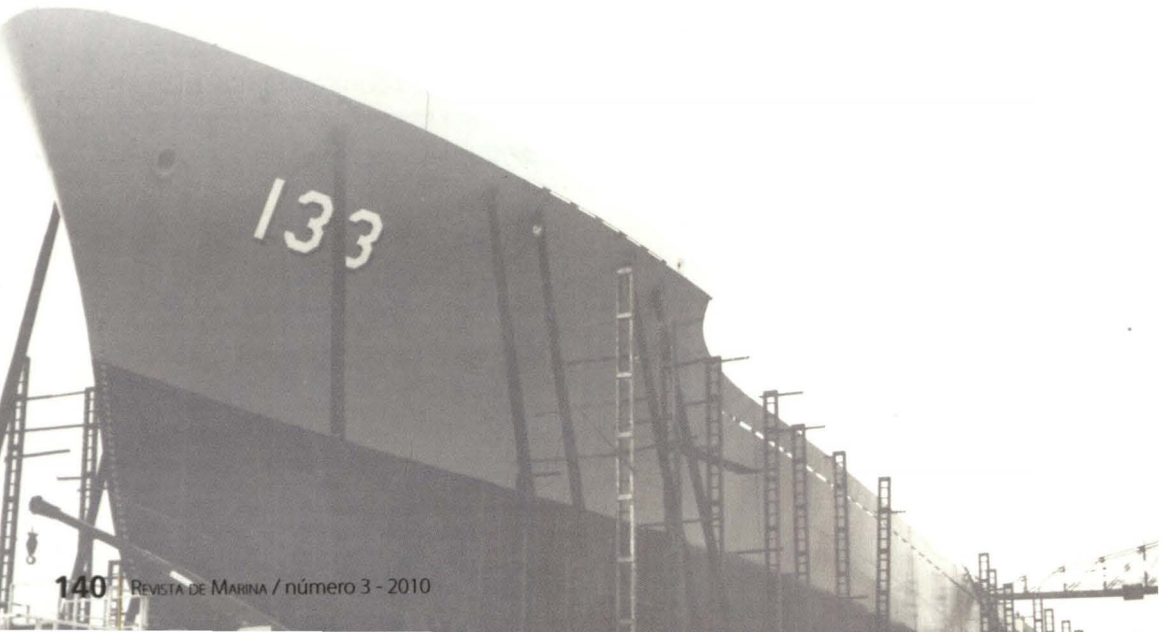
3. www.lagueradelpacifico.cl: "Combates y Acciones Navales de la Guerra del Pacífico. Captura del Transporte Rímac".

4. www.caretas.com.

5. Chileready blogspot.com.

6. www.mgp-club.com.

7. Departamento de la Marina - Centro Histórico Naval, 805 KIDDER BREESE SE - WASHINGTON marina patio WASHINGTON DC 20374-5060.





Museo Naval "Casa Grau"

¿Quieres ser parte de la Historia?

Ven a la Casa del Gran Almirante Miguel Grau, un lugar donde podrás viajar a través del tiempo, conociendo la vida íntima de nuestro héroe.

Ambientes de época totalmente restaurados y diversas actividades culturales esperan por tí.

No dejes pasar la oportunidad de visitar uno de los principales museos del Centro Histórico de Lima.





Jirón Huancavelica - 172
Cercado de Lima

www.marina.mil.pe

Horario de visitas:
Martes a Sábados de 9:00 a.m. a 5:00 p.m.
Telefax: 428-5012



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
acionales noticias nacionales noticias nacionales not
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
cionales noticias nacionales noticias nacionales no
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias n
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales