La navegación en el lago más alto del mundo:
La Flota del Titicaca



Capitán de Fragata SGC
ORLANDO OLÓRTEGUI ROMERO



Ejemplo de navegación artesanal en la zona.

Introducción

El lago Titicaca es conocido también como el "Lago Sagrado". Su ubicación la comparten el departamento de Puno, en el Perú, y el departamento de La Paz, en Bolivia. Posee una impresionante belleza natural y atesora una gran riqueza ictiológica y biológica, además de una enorme riqueza cultural en su entorno.

El lago ocupa la parte norte de la meseta altiplánica; se encuentra en la frontera entre Perú y Bolivia a una altitud de 3.812 msnm, que lo convierte en el lago navegable más alto del mundo. Tiene una superficie de 8.400 km^2, distribuidos en 175 km de largo y 48 km de ancho, alcanzando una profundidad de aproximadamente 300 m al SE de la isla Soto (lado peruano).

El lago Titicaca se divide básicamente en tres partes:

- **1.** La Bahía de Puno, que se comunica con el Lago Grande por un estrecho de 6.5 km, entre las penínsulas de Chucuito y Capachica.
- **2.** El Lago Grande, que es la parte de mayor superficie.
- **3.** El Lago Pequeño o Laguna de Huiñamarca, que se une al Lago Grande por el Estrecho de Tiquina que, a su vez, separa las penínsulas de Copacabana y Huatajata.

El Perú posee aproximadamente el 60% del lago y Bolivia el 40 % restante.

Inicios de la navegación

Los primeros en surcar las legendarias aguas del lago Titicaca, fueron probablemente los milenarios uros, en las tradicionales "balsas de totora", luego pueblos de otras culturas más altas fabricaron embarcaciones de madera provistas de velas, y capaces de soportar grandes cargas.



Disposición geográfica del lago binacional.

A principios de la época colonial (1530) se registra la presencia del pequeño bergantín del piloto Juan Ladrillero. En 1536 los Capitanes españoles Anzures e Illescas navegaron parte del lago en plan de reconocimiento, en una pequeña embarcación. Pocos años después, en 1539, Hernando Pizarro envía una expedición en busca de la cadena de oro que, según se decía, se encontraba sumergida en algún lugar del lago, naufragando su embarcación y ahogándose 10 españoles.

Hacia 1617 el virrey Borja y Aragón envió ocho bajeles destinados al servicio lacustre, que fueron trasladados del puerto de Mollendo al pueblo de Juli, donde se armaron y sirvieron para transportar el material que sería utilizado en la construcción de la iglesia de Copacabana (Bolivia).

En 1830 se armó un bote mixto, construido de hierro y madera, bautizado con el nombre de "Independencia", nave que se hundió en su viaje inaugural.

Alrededor de 1860 se construyó la primera nave de hierro impulsada a vapor que navegaría en el lago Titicaca. Su nombre original fue "Aurora"; fue fabricada en EE. UU., ensamblada en Puno y trasladada a lomo de mula desde Arica.

La goleta "Aurora" fue adquirida por el vecino de Puno don Jerónimo Costa y Zavala, quien se preocupó de arreglarla con todo lo mejor de la época y dotarla de grandes comodidades, convirtiéndola en una nave ideal para el transporte de pasajeros y carga, y siendo rebautizada con el nombre de "Aurora del Titicaca". Cuando fue botada al agua, se encontraba en Puno el famoso botánico y explorador don Antonio Raimondi, quien narra en su libro "El Perú" las experiencias de su navegación en el lago Titicaca en busca de antigüedades.

En esta nave viajaron, además, muchas personalidades políticas de Perú y Bolivia: el gran estudioso D'Orbigny, explorando las islas; el famoso viajero Weddel, de la expedición Felman; el primer meteorólogo norteamericano, Pentlan, autor de la primera carta de profundidad del lago; en 1877 se embarcó el explorador y educador James Orton, quien tuvo la desgracia de fallecer a bordo.

> "A partir del año 1861 cambiaría la historia de la navegación en el lago Titicaca, cuando se tuvo la certeza de que en el lago podían y deberían navegar embarcaciones de mayor calado".

Un 7 de mayo de 1871, la nave por primera vez hizo un viaje desde Puno a un puerto boliviano de la jurisdicción de Huarina, acontecimiento que originó la algarabía del pueblo y autoridades bolivianas, que felicitaron al Capitán y propietario. Esta goleta navegó hasta el año 1877, en que naufragó cerca de la isla Amantaní. Años después, en 1887, el Teniente AP Enrique Gamero Alfaro realizó varios viajes de exploración por el río Desaguadero, llegando en algunos de ellos hasta el lago Poopó.

La navegación mayor

A partir del año 1861 cambiaría la historia de la navegación en el lago Titicaca, cuando se tuvo la certeza de que en el lago podían y deberían navegar embarcaciones de mayor calado, tanto por orden de seguridad nacional como para fortalecer el comercio. Es en estas circunstancias que encontrándose al frente del Gobierno el Mariscal Ramón Castilla, envía a Inglaterra al Contralmirante

Mariátegui, con el fin de adquirir dos buques a vapor para la Armada Peruana, mismos que debían navegar en el Titicaca.

El Almirante Mariátegui encarga la construcción de dos embarcaciones a la Fundición James Watt y Cia., empresa que a su vez subcontrata la construcción de los cascos de hierro forjado a la empresa Thames Ironworks and Shipbuilding Company, que los hacen en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkhenhes, de Inglaterra. Estos vapores llevarían los nombres de "Yavarí" y "Yapura".

En el mes de octubre de 1862 llega al puerto de Arica —vía el estrecho de Magallanes—, a bordo del vapor "Mayola", la carga con las piezas de los vapores "Yapura" y "Yavarí", la misma que en setiembre del año siguiente es trasladada a Tacna en ferrocarril y luego enviada a Puno por el Tnte. 2do. AP Manuel Silva, en lo que significó una tarea titánica al tener que atravesar los Andes, llevando el cargamento de 2.766 piezas, que pesaban un total de 210 toneladas, a espaldas de cargadores y a lomo de acémila. El arribo a la ciudad de Puno se dio a partir del 18 de noviembre. El Capitán de Corbeta Ignacio Dueñas, fue el encargado de recibir las piezas y construir el muelle y apostadero donde debían ser armados los vapores, faena que tampoco fue fácil.

Tras una serie de contratiempos en el traslado de la carga, el incumplimiento de los transportistas (se cambiaron varios grupos), la guerra contra España en busca de la independencia y otras razones de orden político interno del Perú, entre diciembre de 1870 y marzo de 1872 se logra concluir el armado y botado al agua de los vapores "Yavarí" y "Yapura", iniciándose así la navegación



El vapor "Yavari" es en la actualidad un barco-museo.

en el lago de las naves de hierro y mayor calado que se había conocido hasta entonces, dando nacimiento a lo que se llamaría "La Flota del Titicaca", y a conocerse al lago como el "lago navegable más alto del mundo".

El funcionamiento de los vapores "Yavari" y "Yapura" significó un importante impulso al desarrollo comercial y económico para Puno, a pesar de que en sus primeros años, al tener dificultad de conseguir en lugares próximos al lago carbón mineral, que era el combustible ideal para los vapores, estos funcionaron utilizando excremento seco de llama, conocido en la zona con el nombre de taquia.

El funcionamiento de los vapores "Yavari" y "Yapura" significó un importante impulso al desarrollo comercial y económico para Puno".

En los astilleros de Huajje, bajo la dirección de marinos peruanos, también se armaron dos embarcaciones tipo "chatas", llamadas la primera "Hormiga" y la segunda, de mayor tamaño, "Don Juan", adaptándosele a esta una máquina de vapor, cuya finalidad era extraer el mineral boliviano, surcando el río Desaguadero hasta orillas del lago, para ser embarcado en los buques.

Corría el año 1876 cuando, por falta de presupuesto, los vapores "Yavarí" y "Yapura", que hasta ese momento eran propiedad de la Marina de Guerra, fueron entregados en propiedad a don Guillermo Speedier, quien en 1877 los vendió a la empresa inglesa Peruvian Corporation. Desde aquel momento se hicieron cargo del funcionamiento de los buques algunos marinos mercantes procedentes básicamente de Puno, algunos pocos de otros lugares del Perú, y en menor proporción de nacionalidad extranjera, como los Capitanes N. Sabastano y Santiago Tynan.

Dada la gran actividad comercial que se despliega en el lago Titicaca con los viajes caleteros, inicialmente entre más de 10 puertos y luego entre Puno (Perú) y Guaqui (Bolivia), acrecentada con la construcción del ferrocarril entre Puno y Arequipa, la Peruvian Corporation incrementa la flota de naves en el lago, ordenando la construcción de los vapores "Coya", "Inca", "Ollanta" y el *ferryboat* "Manco Cápac".

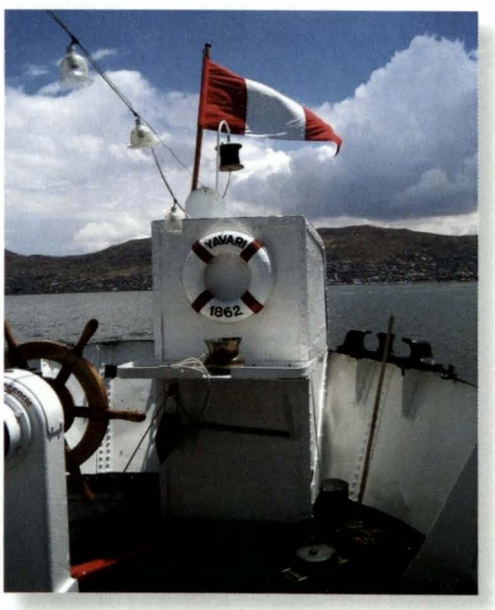
En el transcurso del año 1972, las propiedades de la empresa Peruvian Corporation son nacionalizadas por el Gobierno presidido por el General Juan Velasco Alvarado, y consecuentemente, entre otros, los Ferrocarriles del Sur

y los barcos que surcaban el legendario lago Titicaca, que son transferidos a una nueva empresa estatal, la Empresa Nacional de Ferrocarriles (Enafer), circunstancia que afectó profundamente la actividad de los barcos, reflejada en la poca atención y falta de mantenimiento de que fueron objeto, lo que ocasionó su paulatino deterioro, hasta que finalmente fueron entregados a terceros y tristemente vendidos como chatarra.

"Yavari"

Construido por la empresa Thames Ironworks and Shipbuilding Company, en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkhenhes, de Inglaterra, es armado en los astilleros de Huajje, (Puno) y botado al agua un 25 de diciembre de 1870, siendo su primer Capitán el Tnte. 2do AP Rómulo Espinar.

En marzo de 1976 el vapor es transferido a la Marina de Guerra del Perú, que lo rebautizó con el nombre de BAP "Chucuito", no brindándosele ningún tipo de mantenimiento, por lo que quedó prácticamente en desuso.



Cubierta del restaurado BAP "Yavarí".

En 1987, por iniciativa de la dama inglesa Meriel Larken, se funda en Inglaterra la Asociación "Yavari", que adquiere la nave de la Marina de Guerra del Perú. Luego de hacerla remozar y devolverle su nombre original, esta es convertida en el Museo que a la fecha se encuentra abierto en el bello lugar de Huajje, ubicado a tres kilómetros del centro de la ciudad de Puno, para admiración de propios y extraños.

Características:

Con las modificaciones hechas en 1895, actualmente el "Yavari" tiene las siguientes dimensiones:

Eslora: 47.85 m	Manga: 5.18 m	Puntal: 3.48 m

"Yapura"

Construido en la empresa Thames Ironworks and Shipbuilding Company, en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkhenhes, de Inglaterra, es trasladado hasta Puno y armado en los astilleros de Huajje, y botado al agua un 18 de marzo de 1872.

Su primer Capitán fue el Capitán de Corbeta Manuel Mariano Melgar. Habiendo dejado de prestar servicios luego de ser entregado a Enafer, el "Yapura" es transferido a la Marina de Guerra del Perú en el año de 1976, siendo rebautizado con el nombre de BAP "Puno".

Contrariamente al maltrato al que se sometió al "Yavarí", este vapor recibió toda la atención del caso y fue puesto en funcionamiento. Hoy en día se ha convertido en el buque de hierro en estado operativo más antiguo del mundo.



Vista actual del BAP "Puno" ABH 306.

Estando ya a cargo de la Marina de Guerra, fue habilitado como buque hospital, prestando servicios a poblaciones circunlacustres, tanto de Perú como de Bolivia. Aunque actualmente ya no cumple esta misión, continúa como la nave madrina de las patrulleras guardacostas del lago, y sigue realizando viajes de apoyo a las comunidades más necesitadas.

Ello se efectúa mediante las denominadas Acciones Cívicas, en coordinación con la Asociación Nacional Stella Maris y la Asociación Nacional Pro Marina del Perú (ambas con sus filiales en Puno), llevando atención médica, alimentos, ropa de abrigo y otros servicios adicionales.

Características:

Luego de las modificaciones introducidas a la nave en 1827, en la actualidad el BAP "Puno" tiene la siguiente extensión:

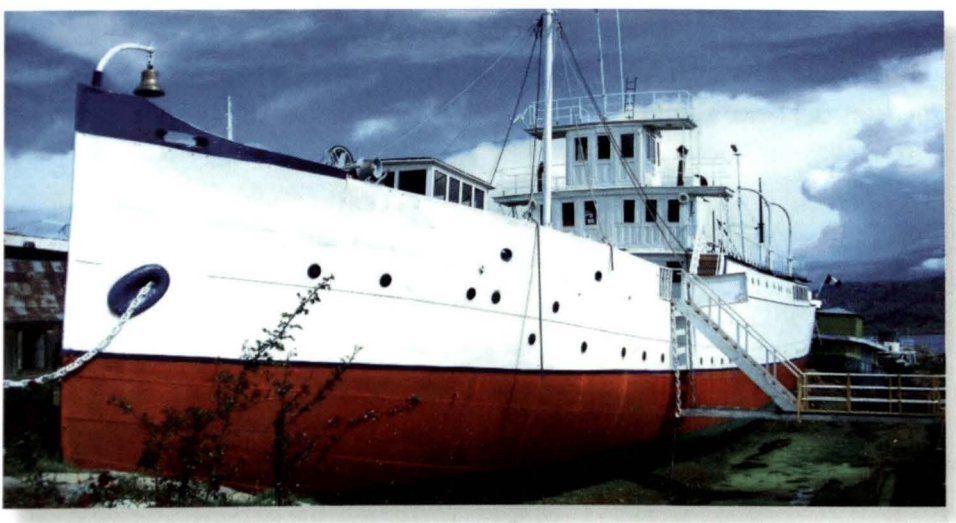
Eslora: 38.16 m	Manga: 6.10 m	Puntal: 3.96 m

"Coya"

El "Coya" fue el tercer buque en navegar las azules aguas del lago Titicaca. Fue construido por disposición de la Peruvian Corporation, en los astilleros Denny & Brothers, de Dumbarton (Escocia), en 1892. Este buque fue trasladado por piezas, del lugar de su fabricación hacia el puerto de Mollendo (Perú), a bordo del vapor "Gulf of Florida"; posteriormente fue llevado hasta los astilleros de Huajje, en Puno, mediante ferrocarril.

En su época, el "Coya" fue un barco sumamente lujoso, y hacía honor a su nombre, que en quechua significa "Princesa Inca"; fue lanzado al agua un 4 de marzo de 1893, siendo su primer Capitán el ciudadano inglés e ingeniero Mr. Jhon Wilson, quien dirigió su armado. En el año 1910, en un amago de guerra con Bolivia, es sustraída su documentación oficial, la cual no pudo recuperarse. A falta de esta, y luego de un juicio, el 5 de diciembre de 1935 se consigue el título adquisitivo por prescripción, el que confirma que la propietaria del "Coya" era la "Peruvian Corporation".

Al ser nacionalizada la Peruvian Corporation, el vapor "Coya", luego de haber prestado durante tantos años valiosos servicios en el transporte de carga y pasajeros a través del lago, es transferido a Enafer, que lo varó y abandonó en la zona de Huajje, lo que le originó un fuerte deterioro. Cuando finalmente Enafer decide venderlo como chatarra, el empresario Juan Barriga Araníbar, enterado



Vista del vapor "Coya" tras su restauración.

de que el barco sería cortado en partes y luego llevado fuera de Puno para ser fundido, lo adquiere, y tras largo y costoso trabajo, va recuperando partes y piezas valiosas para reconstruirlo.

El barco "Coya" en la actualidad es un restaurante turístico en Huajje, uno de los más bellos lugares de la bahía de Puno, muy cerca de donde fue armado al llegar de Escocia. Ha sido declarado Patrimonio Cultural de la Nación.

Características:

El "Coya"se distingue por lo siguiente:

Eslora: 51.53 m	Manga: 7.90 m	Puntal: 3.80 m

"Inca"

El cuarto barco ordenado por la Peruvian Corporation fue el "Inca". Construido por la empresa inglesa Earles Shipbuilding en el año 1905, llegó embalado por piezas vía marítima a Mollendo, y de allí trasladado a Puno en el Ferrocarril del Sur, para ser armado en los astilleros de Huajje. Su botadura al lago tuvo lugar el año 1906.



El vapor "Inca".
Foto: cortesía del Capitán Valentín Fernández.

Luego de navegar un tiempo, el "Inca" es llevado nuevamente al astillero de Huajje, donde se le hicieron algunas modificaciones, especialmente en la parte de popa, pues se cortaron algunos salones con el fin de dar espacio para crear una bodega y aumentar su capacidad de carga.

Este barco tuvo la peor suerte de todos los buques que navegaron el lago Titicaca, porque, a pesar de su belleza y capacidad marinera para navegar, tras sus valiosísimos servicios, y ya en poder de Enafer, fue también abandonado y posteriormente vendido a una empresa fundidora de metales, que sorprendió al pueblo de Puno, ya que en poco tiempo lo cortó y se lo llevó para ser fundido, sin permitir su recuperación.

"Ollanta"

El "Ollanta", quinto vapor en las aguas del lago, de mayor tamaño que los anteriores, y de una amplia comodidad, estuvo dedicado al transporte de pasajeros y carga. Fue construido en los astilleros de la empresa inglesa Earles Shipbuilding, el año 1930, y trasladado al Perú. Su ensamblaje se hizo en los astilleros de Huajje y su botadura al agua se dio en el año 1932.

Este buque, por ser el de mayor tamaño, y por su gran comodidad, fue el más utilizado en los viajes que realizaron grandes personalidades del mundo entero, como los Reyes de Inglaterra, presidentes del Perú, diplomáticos, representantes de varios países, artistas, personas famosas en diferentes quehaceres, etc.

En diciembre de 1972 el "Ollanta" también fue transferido a Enafer, al igual que los demás buques. El año de 1990 el presidente Alan García Pérez le cambia de nombre y lo rebautiza como "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz", hecho que causó malestar en todo el Perú y en particular en Puno, lo que motivó que al poco tiempo le fuera devuelto su nombre original de "Ollanta".

En la época en que se le cambió de nombre, se planteó que el buque realizara viajes de turismo visitando diferentes puertos, tanto de Perú como de Bolivia, pasando a ser conocido como "el Crucero más alto del mundo", pues navegaba a 3.812 msnm, en el lago Titicaca. Sin embargo, ello nunca llegó a concretarse.



Vista del vapor "Ollanta" en el puerto de Puno.

El año 1999 Enafer entregó sus bienes en concesión a Perurail, para ser manejados por esta empresa. Entre los bienes se encontraba el vapor "Ollanta", que sigue ubicado en el muelle de Puno sin prestar servicios y con un mantenimiento mínimo. Perurail ha anunciado que lo volverá a operar para la atención de turistas en viajes en el Titicaca.

Características:

Eslora: 80.77 m	Manga: 10.66 m	Puntal: 3.96 m

"Manco Cápac"



El ferryboat "Manco Cápac"
Foto: cortesía del Cap. José Sotomayor S.

Este *ferryboat* viene a ser la más moderna de las naves que conformaban "La Flota del Titicaca". Se caracteriza por tener rieles en su cubierta, lo que le permite transportar vagones de ferrocarril con carga completa.

El "Manco Cápac" prestaba servicios exclusivos de transporte de carga, básicamente minerales de Bolivia hacia el Perú. Sus vagones, luego de ser desembarcados, seguían viaje a Mollendo y/o Matarani. En algunas oportunidades también transportaba carga desde estos puertos al puerto de Guaqui (Bolivia). Su capacidad de transporte es de 17 vagones (40 toneladas métricas) de carga mixta y cuatro vagones de concentrado de minerales (50 toneladas métricas).

Su construcción por la empresa canadiense Halifax Shipyard Division, data del año 1970. Fue rearmado también en el astillero de Huajje (Puno) y lanzado al lago en setiembre del año 1971, siendo su primer Capitán el M.M. Eduardo Beltrán Pacheco.

Esta embarcación, al igual que las anteriores, está en poder de Perurail, y se encuentra en el muelle de Puno, sin brindar actualmente ningún tipo de servicios.

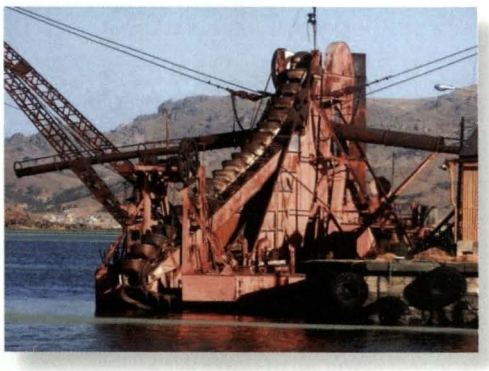
Características:

Eslora: 87 m	Manga: 10.66 m	Puntal: 3.96 m

Las Dragas

La primera draga, llamada "Draga Zúñiga Nº 1" llegó para ser armada en Puno, en el año de 1871, y prestó servicios en el lago hasta el año 1939, en que entró en servicio una nueva. En 1938 la Peruvian Corporation encarga la construcción de una nueva draga a la empresa Flemming Ferguson, de Inglaterra. Se la bautizó con el nombre de "Draga Zúñiga Nº 2" y fue lanzada al agua en el año 1939. Aún sigue apostada en el muelle de Puno, sin prestar servicios y sin aparente mantenimiento.

Estas dos dragas de alguna manera forman parte de "La Flota del Titicaca", ya que gracias a ellas se pudo construir diferentes muelles y canales, que permitieron la navegación de los buques, y que aún en la actualidad usan diferentes tipos de embarcaciones.



Estado actual de la Draga "Zúñiga" Nº2.

Habiendo disfrutado del honor y privilegio de laborar como Capitán de Puerto de Puno y haber tenido la data en vivo del Oficial de Cubierta don José de la Jara A., quien navegó en varios de los vapores de nuestro querido lago Titicaca, nos permitimos el intento de difundir una historia que pertenece a todos los peruanos y que muy pocos conocen o va quedando olvidada: "La historia de la navegación en el Lago Titicaca"; cómo se formó, cómo se desarrolló y cuál es el estado actual de los buques que constituyeron "La Flota del Titicaca", otrora muy conocida en el mundo entero.

Esperamos que los puneños, y cómo no decirlo, todos los peruanos, volquemos nuestra atención y esfuerzos a mantener y conservar los barcos que aún quedan, puesto que, repito, son parte de nuestra historia.

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones




MARINE