Discurso en el Centenario de las Fuerzas de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú



Doctor
HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

Disertación Magistral
Centro Naval del perú - Sede San Borja
9 de Junio 2011

Señor Ministro de Defensa;

Señor Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, Comandante General de la Marina;

Señor Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, Comandante General de Operaciones del Pacífico;

Señor Vicealmirante (R) José García Castaños, Presidente de la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú;

Señor José Ahumada Vásquez, Presidente del Directorio de Serpost S.A.;

Señora Doctora Patricia Carreño Ferré, Presidente de la Comisión Nacional Filatélica;

Señores Oficiales Almirantes, Superiores y Subalternos;

Señoras y Señores.

Constituye para mí un gran honor, que aprecio en todo lo que vale, hacer uso de la palabra en esta ceremonia de tan grata connotación institucional, como es la conmemoración del Centenario de la Fuerza de Submarinos de nuestra Marina de Guerra. Una centuria es un lapso importante, significativo, en el cual se suele voltear la mirada hacia el pasado, sopesar lo presente y proyectarnos hacia el porvenir con visión de futuro. Es también, en este caso, el momento de hacer balance de una singladura de diez décadas en que han intervenido muchas generaciones de submarinistas, para rendirles homenaje, porque todos sus integrantes, de una u otra manera, de forma descollante o modesta, aportaron esfuerzo, talento y patriotismo para formar el más valioso legado, que no tiene precio, que no se puede medir ni pesar, pero del cual participan a plenitud

"Al estallar la guerra con Chile, Blume, que era consignatario del ferrocarril de Paita a Piura, revivió su proyecto construyendo un modelo provisional del submarino de su invención, que pensaba perfeccionar".

todos los submarinistas de nuestra patria, los de ayer y los de hoy; ese legado es una gloriosa tradición de honor sin mácula, de fraternidad entrañable, que ha cincelado con letras de oro en el corazón de todos ellos el lema: "Una vez submarinista, siempre submarinista".

Creo innecesario hacer un recuento histórico de los afanes del hombre, comenzando por Aristóteles en el año 332 a.C., por conseguir un artilugio que navegara en las profundidades del mar. Sólo cabe decir que estos esfuerzos fueron muchos, tanto en Europa como en el Nuevo Mundo. Algunos no tuvieron fortuna y otros fueron logrando avances que llegarían a culminar con la construcción de los primeros submarinos. Debemos sí mencionar al ciudadano danés Juan Carlos Federico Blume y Othon, nacido en la caribeña isla de Santo Tomás. Se graduó de ingeniero en Europa y llegó a nuestro país, por motivos profesionales, en 1864. Ya por entonces tenía diseñado un pequeño bote submarino que podía navegar a diez metros de profundidad. Eran los días en que la llamada "expedición científica" española recorría las costas del Pacífico Sur con aparentes propósitos de reconquista. Blume, entonces, ofreció al presidente de la República, general Juan Antonio Pezet, destruir con su artilugio a la poderosa escuadra hispana que ocupaba las islas Chincha. Sin embargo, los acontecimientos se precipitaron. Pezet fue derrocado, la burocracia tardó en tomar decisiones y el proyecto quedó archivado.

Al estallar la guerra con Chile, Blume, que era consignatario del ferrocarril de Paita a Piura, revivió su proyecto construyendo un modelo provisional del submarino de su invención, que pensaba perfeccionar. En setiembre de 1879 comenzó la etapa de pruebas, realizando sucesivas inmersiones hasta principios de noviembre, alcanzando doce brazas de profundidad. Blume trajo su invento al Callao en el transporte "Limeña". El entonces presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, apoyó la construcción del submarino. Pero otra vez la política se interpuso al abandonar Prado el país y asumir el mando supremo don Nicolás de Piérola. Finalmente, en abril de 1880, se hizo una prueba en el Callao, que fue exitosa. Blume, sin embargo, pensó que para atacar a la escuadra chilena era necesario un submarino de mayor velocidad

y mejores características que el prototipo. Para esta misión, Piérola le asignó diez mil soles y se trabajó febrilmente en la factoría de San Cristóbal. Desgraciadamente, el tiempo corrió en contra de Blume; los chilenos desembarcaron en Curayacu y avanzaron sobre Lima. Luego de los infortunios de San Juan y de Miraflores, el 13 y 15 de enero de 1881, los restos de la escuadra peruana y el submarino de Blume, al ancla en el Callao, fueron hundidos para que no cayeran en manos del enemigo.

El Perú, después de la guerra con Chile, quedó en situación "yacente", como señaló Jorge Basadre. Todo, o casi todo, había que reconstruirlo desde la base. Ese fue el caso de nuestra Marina de Guerra, que renació con la llegada, en 1907, de los cruceros ligeros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", de 3.200 toneladas cada uno. Indescriptible, verdaderamente apoteósico, fue el caudal de emoción patriótica que invadió a los habitantes de Lima y del Callao, que masivamente se volcaron al muelle chalaco dando vivas al Perú y a su Marina de Guerra para presenciar la llegada de esos dos buques, que estuvieron operativos hasta mediados del siglo XX. Papel descollante, mejor diría fundamental, en estas adquisiciones y en la de nuestros dos primeros sumergibles, tuvo la Asociación Pro-Marina. Su infatigable trabajo reuniendo fondos económicos; la mística de sus dirigentes, que hicieron verdaderos prodigios en su patriótico afán, merecen por siempre la gratitud nacional.

El frente externo estuvo constantemente crispado durante todo el régimen de Augusto B. Leguía, que sucedió en la presidencia de la República a José Pardo y Barreda en 1908. Con Bolivia y, sobre todo, con Ecuador, hubo inminente peligro de guerra. Igual panorama se presentó con Colombia, llegándose a producir un choque armado en la frontera del Caquetá, donde tuvo lugar el combate de La Pedrera en julio de 1911, rechazándose la intromisión de tropas colombianas en nuestro territorio. Todo esto se daba teniendo como telón de fondo una grave crisis política interna y duras carencias económicas, hacendarias y fiscales. Fue, pues, necesario negociar préstamos en Europa con la garantía del caucho, que, por esos años, alcanzó sus más altos niveles de producción.

Pero lo más doloroso era ver cómo nuestros compatriotas que residían en las provincias cautivas de Tacna y Arica eran víctimas de toda suerte de agresiones personales y materiales, como resultado de la implacable campaña de chilenización llevada a cabo por orden del gobierno de La Moneda. Los vejámenes fueron tan intolerables que gran número de peruanos oriundos de Tarapacá, Arica y Tacna, tuvieron que embarcarse con destino a Lima, decididos a rehacer

sus vidas y, sobre todo, para no renunciar a su condición de peruanos. Esos hombres, mujeres y niños, fueron paradigmas de valores que no debemos olvidar.

Es en este contexto que era necesario reforzar nuestra primera línea de defensa en el mar. El presidente José Pardo había contratado en 1905 una Misión Naval Francesa —que actuó en el Perú durante ocho años—, cuyo primer jefe fue el Capitán de Fragata Paul de Marguerye, que fue relevado en 1910 por el Capitán de Fragata Pierre Guette. Obviamente los marinos galos dejaron sentir muy pronto su influencia en nuestra Armada y también dentro de una porción importante de la opinión pública nacional. Francia era una gran potencia, y su prestigio, en muchos aspectos, carecía de competencia.

"Luego de múltiples reuniones, la comisión opinó el 3 de marzo de 1910, en el sentido de que los fondos recaudados por Pro-Marina debían invertirse en la adquisición de un sumergible, que serviría para proteger nuestros puertos ante la posible presencia de buques enemigos".

Una vez más, la Asociación Pro-Marina estuvo en la vanguardia cuando el Gobierno llegó a la conclusión de que era urgentísimo reforzar nuestra escuadra. Con el objeto de estudiar qué clase de material se requería, Pro-Marina decidió la organización de una comisión técnica presidida por el Capitán de Navío José Ernesto de Mora, e integrada por los Capitanes de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres, y Augusto Pimentel. Luego de múltiples reuniones, la comisión opinó el 3 de marzo de 1910, en el sentido de que los fondos recaudados por Pro-Marina debían invertirse en la adquisición de un sumergible, que serviría para proteger nuestros puertos ante la posible presencia de buques enemigos.

El dictamen de la comisión técnica de Pro-Marina fue acogido por la superioridad naval y por el Gobierno. Se acordó la adquisición de dos sumergibles, y en mayo de 1910 se firmó un contrato con los astilleros franceses "Schneider", de Chalon sur Saone. El diseñador de dichos buques debía ser el famoso ingeniero Máxime Laubeuf. En su palmarés dicho ingeniero tenía el diseño y construcción de 30 sumergibles para su patria y varios más para otros países de Europa y Asia.

En mayo de 1910, el gobierno de Leguía designó la comisión que debía supervisar la construcción de los sumergibles. Así, pues, viajaron a Francia el Capitán

"Es interesante mencionar que Laubeuf, en pleno proceso de construcción de nuestros sumergibles, iba haciendo modificaciones a los planos iniciales para mejorarlos en diversos aspectos".

de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres y el Teniente Primero Juan Althaus. Esa misión inicial fue incrementándose con el Teniente Segundo César A. Valdivieso Castro, los Capitanes de Corbeta Edilberto Perales y José R. Gálvez, y el Teniente Segundo Enrique Monge. En los últimos meses de 1910 se ordenó que Adrián Galloso, Carlos F. Dávila, Alfredo Rabines y Humberto Castañeda, quienes estudiaban en la Escuela de Maquinistas de Inglaterra, también se integraran a la mencionada comisión.

Es interesante mencionar que Laubeuf, en pleno proceso de construcción de nuestros sumergibles, iba haciendo modificaciones a los planos iniciales para mejorarlos en diversos aspectos. Las características principales de los sumergibles eran: 46.25 metros de eslora, 4.5 de manga y 2.7 de puntal. En superficie desplazaban 290 toneladas y 435 en inmersión. Poseían dos motores eléctricos de 180 caballos de fuerza cada uno, que eran alimentados por dos tanques de baterías de 96 elementos cada una. Podían sumergirse hasta 30 metros. Su dotación estaba compuesta por 18 hombres: dos oficiales, cinco electricistas, cinco torpedistas, cinco mecánicos y un timonel. Cada sumergible portaba ocho torpedos Schneider, de 450 milímetros, ubicados por pares a proa y popa.

Se decidió que los sumergibles llevaran los nombres de dos héroes navales que murieron combatiendo junto al Gran Almirante Miguel Grau, en el Monitor "Huáscar": el Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero y el Teniente Enrique Palacios Mendiburu. El proceso de construcción de los sumergibles tuvo algunos retrasos hasta que las obras estuvieron casi terminadas. En ese momento surgió un problema, ¿cómo se llevarían al Callao? Se pensó en remolcarlos, pero esa idea fue desechada y se prefirió construir un buque-dique que los transportaría uno por uno. Esta singular nave recibió el nombre de "Kangourou".

El Capitán de Navío Ernesto de Mora viajó a Francia con el objeto de dar el visto bueno a los trabajos y recibir formalmente los sumergibles. Se procedió entonces a embarcar al "Ferré" en el "Kangourou". La operación fue laboriosa y duró aproximadamente 40 días. Llegó finalmente el 26 de julio de 1912 y el

buque-nodriza, con su valiosa carga, zarpó con destino al Perú. Tocó primero en San Vicente, Buenos Aires, en Bahía Real, a la entrada del Estrecho de Magallanes, y luego de cruzarlo, ingresó al Pacífico, dirigiéndose sin escalas al Callao, donde arribó el 26 de octubre de 1912, en la tarde. Como no podía ser de otra manera, miles de personas atestaron los tranvías de Lima al Callao y también los habitantes del primer puerto, llenos de alegría patriótica, le dieron una extraordinaria bienvenida al buque que traía a nuestro primer sumergible.

El diario "El Comercio" informaba detalladamente sobre el desembarco del "Ferré". Decía el "decano de la prensa nacional":

> *Con gran actividad y el concurso de los alumnos de la sección de mecánicos de la Escuela de Artes y Oficios de Lima, se ha procedido en pocos días a la operación de desarme de la proa del vapor "Kangourou", portador del sumergible peruano "Ferré". Para separar las planchas de la proa, que cierran la boca del túnel en el que se halla el "Ferré" y el desarme de los soportes en que reposa, ha sido menester desentornillar quince mil tuercas. Esta penosa labor ha sido ejecutada bajo la dirección de los técnicos que han venido ex profesamente en el "Kangourou".*
>
> *Este transporte, desde que llegó, tomó su fondeadero entre los cruceros "Lima" y "Grau", donde ha permanecido hasta la una y media de la tarde de hoy, martes 29 de octubre. El Ministerio de Guerra y Marina designó el día de hoy a las 2.00 PM, para que se procediera a la descarga del sumergible en uno de los más apropiados compartimentos de la dársena, e invitó para este acto a buen número de funcionarios públicos, representantes del Congreso y jefe y oficiales del Ejército y la Marina. El sitio señalado para la descarga del "Ferré" en la dársena es el conocido con el nombre de "Puerto Chico", cuyas aguas estancadas dentro de un espacio cuadrangular encerrado por el macizo monolítico de los muros interiores, ofrecen singular comodidad para tal objeto.*

Hechos los preparativos del caso, y despejado "Puerto Chico", se constituyeron a la una y media de la tarde cerca del "Kangourou" los remolcadores de la dársena "Gastón Buro" y "Callao". Tendidas las espías respectivas e izada el ancla de aquel transporte, empezó la operación de remolcarlo, bajo la dirección del técnico de la empresa, señor Abrein, hacia "Puerto Chico". El remolque se efectuó sin el menor contratiempo, y un cuarto de hora después el "Kangourou" entraba lentamente a "Puerto Chico", donde fue inmovilizado por medio de amarras tendidas a los muros.

El "Ferré" hizo sus primeras prácticas el 13 de noviembre de 1912. Al respecto, "El Comercio" informó lo siguiente:

> *Como se anunció oportunamente, esta mañana el sumergible "Ferré", a cuyo bordo se hallaba el Ministro de Guerra, General Varela, practicó importantes ejercicios en la rada exterior, evolucionando bajo el agua a distintas profundidades durante una hora. A las 9.45 llegó de Lima el Ministro, acompañado del Director de Guerra, Comandante Guette, y de su ayudante, el Teniente Henriod.*
>
> *En la chaza de guerra, donde se embarcó una lancha a vapor del "Grau", fue recibido por el prefecto, señor Velarde, y el Capitán de puerto, Comandante Arce y Folch. Numeroso gentío estacionado en el malecón y a lo largo de la playa de Chucuito, esperaba presenciar los ejercicios a la distancia. La lancha del "Grau" llegó al sumergible, a cuya toldilla saltaron el Ministro, el Director de Marina y el Capitán del puerto, quienes penetraron dentro del sumergible, acompañados de los jefes de esa unidad naval, Tenientes Althaus y Valdivieso. Se trataba de hacer la primera inmersión oficial para apreciar las condiciones del sumergible y la pericia del personal de tripulación. La mañana, aunque velada por ligera niebla, era clara.*
>
> *Cerradas las escotillas, a las 11 AM, el "Ferré" largó sus amarras, y a la voz del Comandante, señor Althaus, los poderosos motores eléctricos removieron en remolinos el agua e impulsaron el barco, que se deslizó hacia la rada exterior, hasta más allá del dique. A la voz del segundo Comandante, señor Valdivieso, de "preparar la inmersión", se abatieron rápidamente las barandillas y el abrigo de navegación, y el personal desapareció por tres escotillas. Despejada la cubierta y cerradas las tapas, el "Ferré" empezó a sumergirse y poco después sólo se veía sobre la superficie del mar los palos de los periscopios escudriñando el horizonte. Cuatro minutos después no quedaba a la vista el menor vestigio del barco.*
>
> *Pasaron cinco minutos y, de pronto, aparecieron primero los periscopios y luego medio casco del "Ferré", que navegaba entre dos aguas más allá de un barco fondeado a barlovento de la bahía.*

Por razones de tiempo no podemos trascribir el largo relato sino sólo algunas partes de él. Luego de producirse esa maniobra, el acucioso periodista apuntó lo siguiente:

> *Se abren y se cierran numerosas válvulas; se pasa lista de la tripulación y el segundo Comandante recorre el barco interiormente de*

popa a proa, dictando en alta voz las órdenes del caso, que son ejecutadas con gran rapidez. Todo está listo. Los flancos de seguridad y el aire comprimido que harán reflotar el barco; el agua en las cajas de equilibrio, que lo mantendrán horizontal bajo las aguas, las bombas: en una palabra, listo todo el complicado mecanismo del sumergible.

A la voz de "¡Abrir todas las inundaciones!", que es repetida de popa a proa, se oyó un ruido sordo: es el agua del mar que se precipita entre los dos cascos. Por el ocular del periscopio se ve primero la cubierta barrida por las olas, próximo a desaparecer. Las órdenes se suceden, señalando rumbos y demandando profundidades. Pronto el barco se halla a diez metros de profundidad. Por el ocular del periscopio sólo se ve una claridad azulada que, poco a poco, va oscureciéndose, conforme se profundiza más el barco. Un registrador doble va marcando el gráfico de la inmersión, en dos curvas: de inclinación y de profundidad. El silencio se ha hecho a bordo.

De vez en cuando se oye el ruido producido por una válvula que se abre, una llave que se cierra, un volante o una palanca que gira, y el ruido peculiar del aire comprimido que, entrando por la parte superior de los tanques, expulsa el agua en ellos contenida, prestando así gran flotabilidad al barco. Las bombas expulsan cuatro y doce toneladas de agua por minuto, hasta ponerlo en su línea de flotación; se abren las escotillas después de haber equilibrado las presiones atmosférica e interior, aumentada esta por las cargas de aire comprimido de las cajas de equilibrio, aumento que se aprovecha para probar su "estanqueidad" y para proceder al descenso en caso de que ella sea buena. En esta impresionante y ruda maniobra permanece el personal del barco, que recorre la bahía más allá del dique y en la zona suroeste durante una hora larga. A la una de la tarde se ve desde tierra aparecer dos puntos en la superficie del mar: son los periscopios del "Ferré". Poco después surge el barco y la bandera flamea al aire nuevamente.

El "Kangourou" retornó al puerto francés de Tolón y repitió la maniobra embarcando esta vez al "Palacios". Llegó al Callao a mediados de octubre de 1913. Ese sumergible estuvo operativo el 5 de noviembre de ese mismo año. Los primeros oficiales del "Ferré" fueron el Teniente Primero Juan Althaus Dartnell, primo del heroico Jorge Chávez, y el Teniente Segundo César A. Valdivieso Castro. Los primeros oficiales del "Palacios" fueron el Teniente Primero José R. Gálvez Chipoco y el Teniente Segundo Enrique Monge Medrano.

Los miembros de la Misión Naval Francesa en el Perú vieron con profunda satisfacción estas adquisiciones que ponían en relieve la tecnología de los astilleros de su patria. Con el propósito de reforzar los conocimientos de nuestros oficiales submarinistas, se contrató al Capitán de Fragata francés Joseph Alexandre Theron, que tuvo a su cargo la instrucción avanzada de las tripulaciones, la comandancia de la Estación de Sumergibles y otros cargos más, vinculados con el mantenimiento de los mismos. Con estas adquisiciones el Perú se convirtió en el primer país de América del Sur poseedor de una fuerza de submarinos. Lo seguirían Chile, Brasil, Argentina, Venezuela, Colombia y Ecuador.

En 1914 estalló la Primera Guerra Mundial, que impidió el cambio de las baterías de los sumergibles franceses, las cuales tenían una vida útil de cinco años. Ya en 1916 operar en los sumergibles "Ferré" y "Palacios" tenía elevado riesgo. En 1920 se acordó suspender los ejercicios de inmersión para no poner en peligro la vida de sus tripulantes. Un año más tarde, previo informe de una comisión altamente especializada, se les dio de baja.

En nuestras adquisiciones navales, a lo largo del siglo XX, como ya se dijo, jugó un papel de suma importancia la "Asociación Nacional Pro-Marina", institución patriótica integrada por civiles y marinos, unidos por el plausible afán de lograr para el Perú una marina moderna y prestigiosa, digna de sus nobles tradiciones. Al darse de baja a los sumergibles "Palacios" y "Ferré" hubo diversos pareceres sobre la clase de submarinos que debían reemplazarlos. Corría el año 1920; el presidente Augusto B. Leguía iniciaba su largo segundo gobierno y una de sus primeras decisiones había sido contratar una misión naval norteamericana. Esta, que tan honda y positiva huella dejó en nuestra Marina, recomendó la adquisición de submarinos estadounidenses, que habían recogido importantes aportes tecnológicos durante la Primera Guerra Mundial. Así, pues, se acordó la construcción de seis submarinos tipo "R" en The Electric Boat Co. de Groton Connecticut. Por razones económicas, en vez de seis sólo se ordenó la construcción de cuatro unidades. El Perú tenía como vigas maestras de su aún débil poder naval a los submarinos. La construcción de los submarinos, absolutamente indispensables para la defensa nacional, se comenzó en los primeros meses de 1924. Una comisión de oficiales nuestros supervisó en todo momento los progresos en la construcción de los submarinos "R", dotados de los elementos más modernos en dicha arma. En 1926 se probó exitosamente el "R-2" y, poco después, el "R-1". Ambas unidades llegaron al Callao el 12 de diciembre del ya mencionado 1926. Dos años más tarde, el 5 de noviembre de 1928, arribaban a nuestro primer puerto el "R-3" y el "R-4". Ya teníamos la primera División de Submarinos, con buques de primerísima clase, compatibles a los de las grandes potencias, dicho todo esto sin chauvinismo alguno. El primer jefe de esta

División fue el Capitán de Navío Enrique Monge, y junto a él estuvo una pléyade de brillantes oficiales que fueron sucediéndose con el transcurso de los años, manteniendo muy en alto una brillante tradición de capacidad, vocación y patriotismo.

Los submarinos "R" elevaron la moral de nuestros marinos y constituyeron una valiosa fuerza disuasiva. Su accionar fue infatigable; navegaron miles de millas en incontables ejercicios y tareas de patrullaje sobre todo durante la Segunda Guerra Mundial. Cuando la guerra con Colombia parecía inevitable, el "R-1" y el "R-4" llegaron a la boca del caudaloso río Amazonas, mientras el "R-2" y el "R-3" permanecían alertas en el Pacífico. También estuvieron listos para la acción al producirse el conflicto con el Ecuador, en 1941. Pero más allá de estas misiones de carácter bélico, los submarinos "R" fueron durante varias décadas el eslabón de acero que unió a nuestros marinos con la civilidad en todos los puertos del Perú. Como ha relatado el Almirante Federico Salmón de la Jara, del cual guardo recuerdo entrañable, quien nació en 1911 y nos dejó para siempre el año pasado, los submarinos "R" formaban parte del paisaje, de lo cotidiano y querido de nuestros puertos —principalmente el Callao— donde las gentes los veían llegar y zarpar con familiaridad, sencillez y cariño. Paradójicamente esos buques que tenían como misión atacar fieramente al enemigo, eran para los peruanos un símbolo de solidaridad y de orgullo que convocó a muchos hombres que sintieron el llamado de la vocación naval.

> " En 1926 se probó exitosamente el "R-2" y, poco después, el "R-1". Ambas unidades llegaron al Callao el 12 de diciembre del ya mencionado 1926. Dos años más tarde, el 5 de noviembre de 1928, arribaban a nuestro primer puerto el "R-3" y el "R-4". Ya teníamos la primera División de Submarinos, con buques de primerísima clase, compatibles a los de las grandes potencias".

Con galano estilo y admirable memoria el Almirante Federico Salmón de la Jara nos narró también el retorno de los cuatro submarinos "R" a New London, en 1950, para ser sometidos a un recorrido total y a una modernización en la medida de las posibilidades de la estructura de los buques. Escapan a mis conocimientos los detalles técnicos de los trabajos realizados en los submarinos y sólo cabe resaltar que cuando estos llegaron a Groton, donde están las ins-

"En octubre de 1953 se lanzó al mar el primer submarino tipo "S" y en julio de 1954 llegaron al Callao los dos primeros buques de esta clase. Los dos submarinos restantes arribaron al puerto chalaco en noviembre de 1957, conformando la Segunda División de submarinos".

talaciones de The Electric Boat Co. la sorpresa de quienes los habían construido en la década de los años veinte fue realmente extraordinaria. El mantenimiento dado a nuestros submarinos había sido excelente. Ellos fueron una suerte de aulas flotantes donde se habían formado decenas de oficiales con el mayor rigor académico y abundante experiencia práctica. Premunidos de moderna tecnología, luego de adquirir nuevas experiencias y conocimientos gracias a la insaciable capacidad de aprendizaje de nuestros oficiales, los "R" volvieron al Callao en diciembre de 1950, dejando en Estados Unidos una grata imagen de profesionalismo, caballerosidad y calidad humana, tanto la oficialidad cuanto el personal subalterno.

Una vez modernizados los "R", el Gobierno del General Odría, donde era Ministro de Marina el influyente Almirante Roque A. Saldías, decidió incrementar nuestro poder disuasivo respecto a otras marinas de la región. Ya comenzaban a construirse los submarinos atómicos y la Guerra Fría ponía al mundo verdaderamente al filo de la navaja. Se decidió que The Electric Boat Co., que había construido los "R" y los había modernizado con tanto éxito, construyera cuatro nuevos submarinos de tipo Mackerel, con todos los adelantos alcanzados en esta clase de buques que, ciertamente, eran muchos y de gran importancia. Pero hubo un detalle adicional que merece remarcarse. Las dotaciones de estas nuevas adquisiciones siguieron cursos de instrucción en la Escuela de Submarinos de New London. Esto constituye, en toda circunstancia, un binomio ideal: material y hombres de primera clase. Oficiales y tripulantes que nunca cayeron en el peligrosísimo pantano de la rutina, sino que, por lo contrario, pugnaban por adquirir nuevos conocimientos, con una inquietud permanente por estar al día en todo lo concerniente a su especialidad. Una vez más se honraba la tradición de ser continuadores de la huella trazada por los primeros submarinistas de América del Sur.

En octubre de 1953 se lanzó al mar el primer submarino tipo "S" y en julio de 1954 llegaron al Callao los dos primeros buques de esta clase. Los dos sub-

marinos restantes arribaron al puerto chalaco en noviembre de 1957, conformando la Segunda División de submarinos. La primera, obviamente, la formaban los "R".

Los submarinos "S" nos pusieron al mismo nivel que los que poseían los Estados Unidos y otras armadas del continente. Por esta razón pudimos participar en operaciones y ejercicios conjuntos, como la "Unitas". En suma: los "S" desempeñaron el mismo papel que los "R" en su tiempo: fueron escuelas donde no sólo se formaron excelentes submarinistas peruanos, sino jóvenes oficiales de otros países iberoamericanos. Los submarinos "S" recibieron el nombre de "Dos de Mayo", "Abtao", "Angamos" e "Iquique". Los "R", por su parte, se llamaron "Islay", "Casma", "Pacocha" y "Arica". A fines de la década de los años noventa del siglo XX, los submarinos "S" pasaron a la condición de inactividad, peldaño previo de la baja definitiva.

Alemania, tanto en la Primera como en la Segunda Guerra Mundial, demostró una gran capacidad para el diseño y construcción de submarinos de excelente calidad. Dividida después de la destrucción del III Reich, Alemania Federal se recuperó rápidamente en todos los aspectos y su poderosa industria comenzó a producir maquinaria, artefactos, etc., que muy pronto alcanzaron lugar de privilegio en todos los mercados del mundo. Su producción bélica, sin embargo, estaba sujeta a limitaciones impuestas por los Aliados. La Guerra Fría hizo necesario descartar muchas de esas limitaciones y Alemania demostró a propios y extraños que su brillante tradición como constructora de submarinos no había decaído sino que alcanzaba cotas de óptima calidad. Destacaba dentro de la producción germano-occidental el submarino modelo "209", que según el Almirante Salmón de la Jara "llenaba las aspiraciones de nuestros submarinistas". Así, pues, en marzo de 1971 se comenzó a construir en los astilleros de Howaldswerkw Deutsche Werf R.G., en Kiel, el primer submarino que arribó al Callao el 2 de noviembre de 1974. Este buque recibió el nombre de "Islay" y los que lo siguieron fueron el "Arica", el "Casma", el "Antofagasta", el "Chipana" y el "Pisagua", que llegó en 1983. En total, seis.

Estos submarinos trajeron nuevos adelantos, producto de una industria deseosa de recuperar nuevamente el lugar de privilegio que siempre tuvo. Eran buques ciento por ciento de ataque, que cumplieron brillantemente las más difíciles maniobras y ejercicios. Obviamente sus dotaciones también eran de lujo. En el mantenimiento de estas unidades el S.I.M.A. demostró su alto grado de capacidad y el gran profesionalismo de sus diversos especialistas. Otras adquisiciones de submarinos fueron los norteamericanos de tipo "Guppy".

"La Escuela de Submarinistas es el emporio de talento, esfuerzo y patriotismo donde se forman los submarinistas de nuestra patria. Data del 1° de marzo de 1939 y fue la primera de América Latina. Más de 70 promociones de oficiales y también más de 90 promociones de personal subalterno son cifras que dan cumplida cuenta de la exitosa continuidad y constante superación de esta Escuela".

Se compraron dos: el BAP "La Pedrera" y el BAP "Pacocha". El primero llegó en diciembre de 1976 y el segundo, reacondicionado en el S.I.M.A, entró en funciones en 1978.

Los submarinos alemanes "209" nos han permitido participar exitosamente en importantes ejercicios internacionales con diversas marinas continentales, como la ya mencionada "Unitas" y la "Passex". Con la Marina de Guerra Norteamericana efectuamos los ejercicios "Subdiex" y "Siforex". Los detalles técnicos de estos ejercicios los conoce minuciosamente el distinguido auditorio.

La Escuela de Submarinistas es el emporio de talento, esfuerzo y patriotismo donde se forman los submarinistas de nuestra patria. Data del 1° de marzo de 1939 y fue la primera de América Latina. Más de 70 promociones de oficiales y también más de 90 promociones de personal subalterno son cifras que dan cumplida cuenta de la exitosa continuidad y constante superación de esta Escuela, que también abrió generosamente sus puertas para que se formaran en ella marinos de varios países de América del Sur. Nuestra Escuela de Submarinos cuenta desde el año 2004 con un Simulador de Ataque y un Simulador de Trimado, elementos de gran utilidad en la formación de los submarinistas.

Nuestra Marina de Guerra posee al presente seis submarinos con alto nivel de alistamiento. Sigue siendo la mayor fuerza de América Latina y podemos confiar en su capacidad disuasiva. Chile ha incorporado a su Armada dos submarinos de la clase "Scorpene", de tecnología franco-española. Son prototipos y se los cataloga como los mejores submarinos convencionales de la región. Uno de ellos fue afectado por el maremoto del 2010. Brasil es quien anuncia grandes novedades en lo que atañe a submarinos. En noviembre del año pasado el Comandante de esa Fuerza, Almirante Julio Moura Neto, anunció

que se planeaba contar con una flota de seis submarinos nucleares y veinte convencionales, que serían empleados para garantizar la defensa de los gigantescos recursos de petróleo que poseen ante la amenaza de "agresiones potenciales". El plan de articulación y equipamiento de la Marina brasileña ha previsto sumar los submarinos nucleares desde el presente al año 2047. Cada uno de ellos costará aproximadamente 550 millones de euros y serán construidos en el astillero "Itaguaí", en el Brasil, pero la tecnología se la venderá Francia. Venezuela, por su parte, gestiona la adquisición en Rusia de nueve submarinos, cuyo costo total será de 1.500 millones de dólares.

Distinguido público:

Con orgullo de peruano plenamente identificado con nuestra Marina de Guerra, hago llegar mi modesta pero muy profunda felicitación a la Fuerza de Submarinos en su primer centenario. Ella nunca ha descendido del alto sitial de profesionalismo que siempre la caracterizó. Jamás decayó tampoco la moral, la vocación, la mística y la entrega de nuestros submarinistas. Hombres de honor unidos por una lealtad imbatible y austera, conforman una fuerza compacta de principios y rectitudes que se han transmitido de generación en generación. Por todo ello, en esta auspiciosa fecha centenaria, merecen que se les reitere el cariño, el apoyo y la gratitud de todos los peruanos.