RECORDANDO A LA FLOTILLA DE LANCHAS TORPEDERAS







CAPITÁN DE NAVÍO ROQUE LORET DE MOLA PACUSSICH
Ingresó a la Armada Nacional el 1 de marzo de 1957 y egresó como Oficial de Marina con el Grado de Alférez de Fragata de Comando General en la Promoción 1961 de la Escuela Naval, pasó al retiro por mandato de la ley el 1 de enero de 1990 con el grado de Capitán de Navío de la Armada Nacional y es Emérito de la Patria y la Defensa Nacional. Ha seguido Estudios de Post Grado y de Calificación, en la Royal Navy en la Escuela de Guerra Antisubmarina en el HMS VERNON en Portsmouth, Inglaterra, en la Escuela de Inteligencia Nava l, en la Escuela de Guerra Naval (ESUP) de Comando y Estado Mayor residente, Graduado en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM) del Estudio de la Realidad Nacional y de la Defensa Nacional en los Cursos de Alto Mando.Es calificado por Actividad en Guerra de Superficie y por Orientación en Inteligencia, Ciencias Informáticas y Criptografia. Ha sido Pro Secretario de la ASCOREFA en el período 1994-95. Miembro Fundador de la Asociación de Oficiales de Marina en 1992 y se desempeñó como Director Secretario y Primer Vice Presidente entre los años 1992 al 2005; desde el 2013 es Secretario del Consejo de Honor de dicha Institución afin a la Marina de Guerra

RESUMEN
El artículo describe el viaje de 7,168 millas marinas desde el puerto de Portsmouth, al sudeste de Inglaterra, hasta el Callao, de seis cañoneras torpederas adquiridas por el Perú al Astillero Vosper Ltd. En la travesía de 22 días de mar y 18 en puertos se demostró la destreza de los marinos peruanos, que admiraron incluso a los navegantes ingleses más experimentados, debido al largo y peligroso viaje de estas naves.

PALABRAS CLAVE: Cañonera torpedera, Vosper, Portsmouth, FLOTCATO.

ABSTRACT
The article describes the journey of 7168 nautical miles from the Portsmouth Harbor, in South East England, towards Callao, of six cannon torpedo boats purchased by Peru to the Vosper Shipyard Ltd. In the way of 22 days at sea,m and 18 ports it was showed the seamanship of the Peruvian sailors, who were admired even by the most experienced English seamen due to the long and dangerous trip of those vessels.

KEYWORDS
Cannon torpedo boat, Vosper, Portsmouth, FLOTCATO.

A las 12:30 horas del 8 de octubre de 2020 se cumplieron 55 años del afirmado del Pabellón de las seis cañoneras torpederas (CT), bautizadas así el 12 de marzo de 1965: BAP *Velarde* (CT 21), BAP *Santillana* (CT 22), BAP *De Los Heros* (CT 23), BAP *Herrera* (CT 24), BAP *Larrea* (CT 25) y BAP *Sánchez Carrión* (CT 26). Las seis naves fueron construidas en los astilleros de Vosper Ltd. de Portsmouth (Inglaterra), bajo contrato autorizado por Resolución Suprema 98 del 26 de febrero de 1964, a un costo inicial de 2´120,000 libras esterlinas (o seis millones de dólares americanos). A ese costo se sumaron los intereses de financiación terminados de cancelar en 1971, por lo que la suma final ascendió a 2´415,646 libras esterlinas con 2 chelines y 11 peniques. Los montos fueron cancelados totalmente por el Ministerio de Marina.

Lanzamiento al mar en Portsmouth: CT21: 10 julio 1964; CT22: 24 abril 1964; CT23: 18 noviembre 1964; CT24: 26 octubre 1964; CT25 y CT26: 18 febrero 1965.

Características
Desplazamiento estándar: 100 ton
Desplazamiento a plena carga: 130 TM



Eslora: 31,5 m (103,4 ft)
Manga: 6,4 m (21 ft)
Calado: 1,7 m (5,6 ft)
Propulsión: 6200 SHP (4,6 MW) de potencia en 2 ejes
2 motores diesel Napier-Deltic. T38-37
2 hélices
Radio de acción: 1100 millas náuticas a 15 nudos
Velocidad máxima: 32 nudos
Dotación: 4 Oficiales y 22 tripulantes
Armamento: 2 cañones de 20 mm/70 cal (0,57"/70 cal) en montajes simples o 1 cañón Bofors de 40 mm/60 cal (1,14"/70 cal) en montaje simple y 2 lanzacohetes en montaje doble, 4 lanzadores laterales de torpedos antisubmarinos, 2 lanzadores fijos de 24 hedgehogs antisubmarinos cada uno y 2 mesas de 12 cargas de profundidad.

Ese día, 8 de octubre de 1965, era aniversario del holocausto de Angamos de 1879 y de la creación de la Marina de Guerra Republicana en 1821. Por decisión del Comandante del BAP *Independencia*, comodoro del convoy, se suprimieron todas las celebraciones correspondiente a la recepción que se había planificado realizar, para agradecer tanto a las autoridades del Almirantazgo, los Comandos de la Base HMS *Vernon*, la Embajada del Perú en Londres, entre otras distinguidas personalidades del astillero y de dicho puerto, en razón de ser un día de duelo por la muerte del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, que causó gran impacto y sorpresa a invitados y anfitriones.

Las dotaciones de Oficiales y tripulantes que integraron las primeras dotaciones de la bautizada Flotilla de Cañoneras y Torpederas de la Armada Peruana el 13 de agosto de 1965 fue la siguiente:

Comandancia de la Flotilla de Cañoneras Torpederas (FLOTCATO):

Comandante de la FLOTCATO: Capitán de Fragata CG Guillermo Villa Pazos
Medico: Capitán de Corbeta SN MC Pío Aguilar Fajardo

BAP *Velarde* (CT 21):
Comandante: Teniente Primero CG Jorge Luna Cárdenas
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Segundo Gonzáles Díaz
Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Eduardo Travlagini Quintanilla
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Edmundo Mercado Pérez

BAP *Santillana* (CT 22):
Comandante: Teniente Primero CG Walter Indacochea Queirolo
Segundo Comandante y Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Alberto Buonamicci Silvestre
Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Hugo Mur Ayulo
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Francisco Quiroz Piñeira

BAP *De Los Heros* (CT 23):
Comandante: Teniente Primero CG Alejandro Martínez Frisancho
Segundo Comandante y Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Dante Gratta Granados
Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Roque Alberto Loret de Mola Pacussich
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata Wenceslao Rossell Benavides

BAP *Herrera* (CT 24):
Comandante: Teniente Primero CG Edgardo Colunge Guevara
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG César Vallejo Zapata
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Luis Felipe Benavente Vargas



Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Moisés Woll Dávila

BAP *Larrea* (CT 25):
Comandante: Teniente Primero CG José Siles Llanos
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Eduardo Paseta Bar
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Guillermo Scheneider Andersen
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Hugo Morán Alva

BAP *Sánchez Carrión* (CT 26):
Comandante: Teniente Primero CG Pablo Torres Mendiola
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Abel Ernesto Zapata Saldaña
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Carlos Zagaceta Martínez
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Javier Bravo Villarán

Cada buque contaba con 22 tripulantes en promedio (la lista va anexa al final), que junto con sus Oficiales fueron enviados a recibir instrucción y entrenamiento de su especialidad. Los Oficiales de Ingeniería y los tripulantes de las plantas de ingeniería fueron a estudiar los motores Napier en la English Electric en Liverpool, instalados en las CT, que eran de última generación. Los Jefes de Operaciones y el personal de sonar, radar, electrónica y señaleros fueron a la Academia de Guerra Antisubmarina de la Royal Navy en el HMS *Vernon* de Portsmouth. A su vez, el resto de las dotaciones se familiarizaban con los equipos de sus respectivas especialidades en las instalaciones del astillero.

Luego de recibir oficialmente las CT y ya con nuestra bandera flameando en su mástil, tuvimos varias salidas a la mar para hacer ejercicios con unidades de la Royal Navy y probar equipos, los que debían ser desinstalados para la travesía desde Inglaterra al Perú y que cada dotación se familiarizara con sus buques. El zarpe se fijó para fines de octubre. Tuvimos que adelantar el zarpe de la flotilla al 20 de octubre, por una gigantesca tormenta que amenazaba con dañarlas si nos manteníamos en Portsmouth, como sucedió con el yate de Winston Churchill y otros en esa localidad.

Con anterioridad a mi estadía en la Academia A/S en el HMS *Vernon*, Oficiales del Almirantazgo nos comentaban que las Marinas de Argentina, Chile y otras habían llevado por seguridad sus torpederas en calzos a bordo de buques mercantes, y que nosotros estábamos locos de pretender hacerlo navegando. Recuerdo que les respondí, confieso que picado en mi orgullo naval, que la Peruvian Navy era la más antigua del continente americano y que la Royal Navy estaba en pañales. El Inca Túpac Yupanqui, con una flota de más de cien embarcaciones a vela, cruzó el océano Pacífico en todas sus extensiones y direcciones, y visitó los archipiélagos de Galápagos, de la Marquesa, de Pascua y de Juan Fernández antes de regresar al Reino del Pirú o de los cuatro suyos. Además, incursionaron hasta cabo de Hornos, el archipiélago del Chiloé por el sur y por el norte hasta la costas de California en Estados Unidos y de Vancouver en Canadá, antes que ellos pusieran sus pies en América. También tuvieron contacto con los aztecas y otras culturas de Mesoamérica. Nosotros éramos herederos de la Primera Escuadra Naval del continente en la era virreinal, cuyo dominio marítimo abarcó desde el golfo de Panamá hasta más allá de cabo de Hornos, con una anchura de 400 leguas marinas, y de la Primera Escuela Naval americana. Si ellos lo habían hecho, nosotros igualmente lo haríamos con éxito, a pesar



de ser temporada de huracanes y grandes tormentas tropicales.
Los ingleses estaban asombrados de nuestra audacia y decisión de llevar navegando tan pequeñas unidades por mares agrestes y con un tiempo inestable. Sobre todo debía tenerse en cuenta la velocidad del BAP *Independencia*, que era menor a la velocidad de nosotros con un eje, lo que nos demoraba en el andar, pero que, ante la magnitud de la tormenta formada en el círculo polar ártico, que no tenía cuándo amainar, nos obligaba a dejarlo a su suerte. El tiempo arreciaba y nos ponía en peligro, como ocurrió al dejar el canal Inglés o de la Mancha y entrar al golfo de Vizcaya, donde nos amenazaba una gran tormenta en formación el 22 de octubre. Eso nos obligó a correr a toda máquina el 23, en demanda de abrigo en la ría de Ferrol del Caudillo en Galicia de España, donde esperamos hasta que llegó el BAP *Independencia*. Esos días fuimos acogidos con gran cariño por el pueblo gallego. Una vez subsanado cualquier daño y abastecidos para continuar nuestro periplo, fuimos agasajados por los colegas de la Base Naval de Ferrol, que agradecimos como se estila entre Marinas amigas. Zarpamos el 26 de octubre.

Nuestro próximo destino era navegar en el golfo de Vizcaya hasta alcanzar el cabo de Finisterre, llamado así desde tiempos antiguos por los europeos, pues creían que allí terminaba la Tierra y comenzaba el mar Ignoto, que en buena cuenta era el Atlántico. Nosotros debíamos superar el Atlántico para llegar a Lisboa a través de la ría del Tajo, en la que nos cruzamos el 28 con grandes transatlánticos como el *IIE France* o el *Queen Mary*, que nos hicieron ver las pequeñas dimensiones de nuestras naves. Esperamos al BAP *Independencia* para amarrarnos al muelle, y luego de dos días de turismo y descanso, dejamos el 30 de octubre la ría del Tajo y cruzamos, cerca de las columnas de Hércules, como llaman a la boca del Mediterráneo, en demanda del archipiélago de las islas Canarias. Tras una navegación de algunos días, recalamos el 1 de noviembre en la isla de Santa Cruz de Tenerife, donde repostamos y nos avituallamos para reponer lo consumido en lo que iba del viaje y aprovechar para conocer la ciudad.

Como dije antes, era tiempo de grandes tormentas en el Atlántico. Luego de un estudio meteorológico y de posibilidades de formación de tormentas, se decidió el 3 de noviembre bajar más al sur, hasta arribar el 8 de ese mes al puerto de Mandelo, en la isla São Vicente, del archipiélago de las islas de Cabo Verde, en Senegal, África, que nos ofrecía la distancia más corta entre África y América del Sur, un poco por debajo de las latitudes en que normalmente se forman los huracanes atlánticos. Eso lo comprobamos en las estadísticas de los Pilot Chart y dedujimos tener tres posibles destinos en caso de requerir ponernos a buen recaudo de una tormenta tropical, que es como nacen los huracanes. Uno era Fortaleza en Brasil, otro era en Georgetown en la Guyana, y un tercero más lejano era Puerto España, en el golfo de Paria, en Trinidad y Tobago, donde se podía hacer una faena de petróleo del BAP *Independencia* en la mar, pues era mayor a nuestro radio de acción.

Nos hicimos a la mar el 9 de noviembre y enrumbamos hacia la costa de América del Sur. Después de 48 horas de buen tiempo, se decidió realizar la faena de transferencia de petróleo. Era una labor jamás intentada, pues requería de un mar calmo para pasar amarras y recibir las líneas para el trasvase del petróleo, mientras éramos remolcados por el *Independencia*. La operación se inició a las 8 de la mañana y las condiciones del día eran excelentes. Una por una, las seis naves fuimos recibiendo el petróleo, que nos aseguraba llegar sin contratiempos a cualquiera de nuestros tres destinos. Al tener



BAP. DE LOS HEROS

la suerte de nuestro lado, nos decidimos por poner proa a Trinidad, a pesar de que el mar volvió a ponerse movido en los días siguientes. Seguimos ganando distancia y acortando el tiempo para llegar a Puerto España, donde llegamos finalmente el 15 de noviembre, luego de cruzar el Atlántico en siete días y pisar finalmente tierra americana.

Al cabo de dos días de descanso y de avituallarnos con lo más necesario, zarpamos en demanda de la isla de Curazao, en pleno mar Caribe, frente a la costa de Venezuela. Este mar es conocido por las tormentas tropicales que se presentan casi sin dar aviso. En esa época no existían satélites meteorológicos como hoy, que alertan con tiempo para capear la tormenta, y solo dependíamos de los meteos (mensajes meteorológicos predictivos para el día). Debíamos descifrar los datos que se consignaban en un código cifrado, recibido por morse y por teletipo, y así llegamos con bien a los dos días, el 17 de noviembre. En Willemstad se constató una fisura en el espejo de la popa de la *Larrea*, y al no haber medios para repararla se decidió, luego de faenar petróleo, zarpar hacia Panamá el 18, donde suponíamos que habría más posibilidades. Tras cuatro días de surcar las costas de Venezuela y Colombia, llegamos al puerto de Colón el 22 de noviembre, pero no encontramos las facilidades necesarias, así que el ingenio marinero, que nunca nos falta, logró izar la popa de la CT 25 y con los buzos del *Independencia*, bajo la dirección del Capitán de Corbeta Jorge Camino Rasso, Jefe de Ingeniería de esa nave, se soldó el espejo, que estuvo listo para cruzar el canal de Panamá y continuar el periplo hacia el Perú.

El cruce se inició el 23 de noviembre navegando con práctico a bordo, como es de rigor, y desde Colón subimos por las



BAP. HERRERA

esclusas del lago Gatún, al que navegamos en toda su extensión hasta tomar el paso de Culebra y llegar a las esclusas de Pedro Miguel y, finalmente, a la última esclusa de Miraflores. Así continuamos el viaje y pasamos el puente de las Américas, donde dejamos los prácticos casi al ocaso, salimos al golfo de Panamá y ya en el Pacífico enrumbamos a la patria. Pero el Pacífico nos guardaba una sorpresa. Al amanecer del 24 de noviembre se puso muy agitado, tanto o más que los agitados mares que habíamos dejado al otro lado del Atlántico. Tanta era la fuerza que un golpe de mar desencapilló el ancla a la *De Los Heros* (CT 23). Se escapó hasta el último grillete con el ancla totalmente a la pendura al mediodía y nos impidió navegar por el peligro a que se enredara en los ejes de la hélices.

El movimiento era tan fuerte que rolar y cabecear eran casi sucesivos. Por tal motivo, nos separamos de la formación para izar el ancla a mano, a fin de evitar algún accidente fortuito en nuestro personal. Lo hicieron los otros tres Oficiales, el Comandante Martínez, su segundo Gratta y el Oficial de Cubierta Rossel, bien amarrados, mientras yo maniobraba el buque para mantenerlo orientado a las olas. Tras casi dos horas de extenuante labor, concluimos la izada y asegurada en firme del ancla. Luego nos unimos al convoy lo más rápido posible que el mar nos lo permitió.

Al día siguiente, ya en aguas peruanas, seguimos viaje hacia bahía Salinas, en el puerto de Huacho, en donde el 27 de noviembre armamos las CT y pintamos todo lo dañado por el viaje. Una vez todo bien tiza, pusimos proa al Callao el 1 de diciembre, donde nos esperaban desde tempranas horas de la mañana el Presidente Constitucional de la República, Don Fernando Belaunde Terry, con su gabinete en pleno, el Ministro de Marina, Contralmirante AP CG Luis Ponce Arenas,



acompañado del Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP CG. Alejandro Martínez Claude, mandos navales de la Escuadra y la Base Naval, Oficiales, Cadetes y Tripulantes, nuestros familiares y amigos, para darnos la bienvenida de rigor con todos los buques de guerra y mercantes empavesados y sonando sus pitos y sirenas a nuestro paso, en demanda del muelle antedique donde nos esperaban toda la comitiva oficial. Eran las 11 del 1 de diciembre, cuando amarradas y abarloadas subieron a darnos la bienvenida y conocerlas.

Habíamos navegado 7,168 millas marinas a un promedio de 13,7 nudos durante 22 días de mar y 18 días en puertos, lo que nos daba 40 días de singladura. Ello causó sorpresa a muchos experimentados navegantes, por las unidades pequeñas que se veían y eran nuestras naves de 110 toneladas y 30 metros de eslora por 8 de manga y 3 de puntal. En realidad, eran muy pequeñas pero muy marineras, lo que nos demandó mucha pericia y un valor a toda prueba, desplegado en el viaje por todas nuestras jóvenes dotaciones de las seis torpederas, que en promedio era de 23,8 años de edad, para arribar en perfectas condiciones y sin ninguna baja que lamentar.

Los ingleses, asombrados de nuestro periplo, en las condiciones que les narré, enviaron mensajes por cable en los que felicitaban a las dotaciones de la Flotilla de Cañoneras Torpederas. El más elocuente fue el del Almirantazgo de la Royal Navy del Reino Unido, "Que consideraba como la más grande hazaña naval después del viaje de Colón a América por lo pequeñas de nuestras CT en tiempo de grandes temporales". Igualmente lo hizo la BBC, que nos monitoreó durante toda la travesía y, por supuesto, los directivos del





Astillero Vosper Ltd., que se ganó con nosotros un prestigio que jamás imaginó. Así lo expresa en la siguiente carta:

> Señor Vicealmirante Alejandro Martínez Claure
> Comandante General de la Marina
> Lima, Perú
>
> Todos aquí en Vosper enviamos a Ud. y a la Marina Peruana nuestra felicitación por la magnífica hazaña marinera cumplida por la flotilla de cañoneras torpederas. Nosotros hemos observado su ruta con gran admiración. Le ruego envíe nuestros mayores deseos y haga saber nuestro orgullo por el éxito alcanzado.
>
> Christopher Dreyer

Con motivo de la adquisición y construcción de las seis CT en el Astillero de Vosper Ltd., se estrecharon las relaciones con el Almirantazgo británico, como se puede constatar en las siguientes notas de ese año:

> En ese contexto de buenas relaciones navales y de intercambio tecnológico entre las Armadas de Gran Bretaña y la peruana, el Vicealmirante Carlos Monge Gordillo, Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, viajó con destino al Reino Unido como invitado oficial del Almirantazgo británico para vigilar las instalaciones y unidades de la Real Marina Inglesa. También inspeccionó en los astilleros Vosper el estado de las patrulleras mandadas a construir[1].

> Esta visita se realizó semanas previas al lanzamiento en Southampton del BAP *Velarde* y del BAP *Santillana*, llevado a cabo el 10 de julio y el 24 de agosto, respectivamente[2].
>
> El 10 de octubre del mismo año arribaron al Callao en visita de cortesía el HMS *Tiger*, el HMS *London*, el HMS *Penelope*, el HMS *Odín* y el HMS *Wave Chief*, bajo el mando del Vicealmirante Sir Fitzroy Talbot[3].
>
> El 26 de enero, en una visita informal, arribó a nuestro primer puerto el navío de escolta HMCS *Cape Scott* de la Real Armada del Canadá, [que se convirtió] en el cuarto buque de aquella nación en arribar al Callao[4].

La historia de la Flotilla no se acaba con esta proeza de la travesía de Portsmouth al Callao, ya que fuimos integrados a la Flota de la Comandancia General de la Escuadra, precursora de la Comandancia General de Operaciones de la Marina. Se suponía que la FLOTCATO tenía cuatro roles de operación de sus Unidades. El primero era ejecutar raid de ataque de superficie con torpedos y artillería a unidades de superficie enemigas. El segundo era realizar operaciones de guerra antisubmarina con torpedos y cargas de profundidad a submarinos incursores en el Mar de Grau. El tercero era apoyar las operaciones de desembarco con cohetes. Y el cuarto rol era el patrullaje contra la presencia de pesqueros en todo el Mar de Grau. En esos días no existía unidades de guardacostas y la FLOTCATO con su desempeño permitió la necesidad de creación del Cuerpo de Guardacostas años más tarde.

---

1. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 3, p. 356.
2. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 4.
3. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 5, p. 631. "This is one of the few families in the English aristocracy which traces alike its descent and its surname from the Norman conquerors of England". Talbot (family) (Encyclopaedia Britannica, 1963, vol. 21, p. 760)
4. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Enero-febrero de 1965. Nro. 1, p. 115.



Durante nuestras operaciones, que fueron encomendadas por el COMDRA, participamos en cuanto operativo programado por la Escuadra. Lo hicimos defendiendo puertos o atacando convoyes o sirviendo de cortinas interiores de las naves capitales contra ataques por submarinos, aprovechando las limitaciones que causábamos con nuestro batir de hélices y la efectividad de nuestros ASDIC (sonares) en ejercicios singulares A/S, no creados por la USNAVY o la misma Royal NAVY, sino por nosotros gracias a la experiencia acumulada por las quejas de los Comandantes de los Submarinos al malograrles sus ataques. Una vez detectados, nos encimábamos sobre ellos y les impedíamos atacar al objetivo como normalmente lo hacían. Además, los atacábamos con cargas de profundidad, mientras estaban bajo nuestras múltiples pasadas sobre ellos.

Dejo constancia de quien fuera nuestro Segundo Comandante de la FLOTCATO, en ese entonces el Capitán de Fragata CG Submarinista Rómulo Aste Batista, quien nos trasmitió toda su experiencia como Comandante de Submarino. Su ayuda fue muy útil en nuestro entrenamiento A/S. Nuestra operación no fue lo exitosa que se esperaba en el apoyo a los desembarcos de la IMAP, por no ser nuestras armas lanzacohetes las requeridas en embarcaciones tan movedizas como las CT, ya que afectaban su precisión y disparo contra blancos de todo tipo, al ser operadas manualmente por dos servidores. Sin embargo, nuestros lanzacohetes iluminantes eran insuperables cuando los disparábamos para iluminar los blancos enemigos, tiempo suficiente para permitirnos lanzar nuestros torpedos sobre ellos y a la vez impedir que nos viesen.

A partir de 1965, fuimos constituidos en tres divisiones, con dos CT por cada una. Muchos Oficiales fueron relevados por ascenso o por ingresar a Escuelas de Calificación, lo que significó el reordenamiento de las dotaciones originales. Los que permanecimos asumimos los comandos de nuestras naves. En el caso del Comandante de la FLOTCATO, que ascendió a Capitán de Navío CG, Guillermo Villa Pazos, tuvo que dejar el Comando por ser cambiado a un cargo de mayor jerarquía. Me permito hacer una pequeña reseña de su comisión



y comando. Él nos conocía en gran parte a todos los Oficiales, que fuimos Aspirantes o Cadetes de la Escuela Naval cuando él era Oficial de Disciplina en 1957, como era el caso de los Tenientes Martínez, Siles, Indacochea, Gonzáles, Paseta, Buonamicci, Zapata, Vallejo, Mur, Trabaglini y quien escribe, además del Alférez de Fragata Schneider. No conocía al resto y, por lo tanto, sus exigencias eran mayores con ellos.

De todos los nombrados, algunos viajaron con anticipación para el control de la construcción de los buques. Los que hicimos el viaje de ida con el Vicealmirante Villa, a bordo del BAP *Independencia*, fuimos los Tenientes Segundos Gonzáles, Paseta, Zapata, Mur y este escribidor. El resto de la comisión estaba conformada por los nueve Alféreces de Fragata y un centenar de tripulantes de toda especialidad que íbamos a requerir para dotar las CT. No teníamos ni idea de cómo serían ni cómo dotaríamos las CT (muchos creían que serían como corbetas de bolsillo).

Desde el primer día que nos presentamos a sus órdenes en su oficina del Ministerio de Marina en la avenida Salaverry, el Vicealmirante Villa Pazos nos hizo ver que en nada había cambiado su carácter y figura, por lo cual no nos asombramos de los cargos que nos dió a cada uno. Al Teniente Gonzáles lo hizo responsable de todo el personal, que fue dividido en tres secciones. La primera se la asignó al Teniente Paseta; la segunda, al Teniente Zapata; y la tercera, a mí. En adición, me designó Secretario de la Comisión, encargado de los furrieles y, conocedor de mi desempeño como Jefe de Protocolo de COMDRA, recién egresado como Alférez de Fragata y tener magníficas referencias, me encargó la selección de los cocineros y mayordomos, quienes también estarían a mis órdenes durante todo el viaje. A su vez, el Capitán de Corbeta SN MC Pío Aguilar Fajardo, que era médico, se encargaría de la preparación de los enfermeros; el Teniente Mur, mi compañero promocional, quedaba encargado de conseguir los cuadros de los Héroes, cuyos nombres llevarían cada una de las CT, así como de dotarlas de Pabellones y planes de banderas. Además, todos los nombrados seríamos responsables del correcto uniforme de los Oficiales y personal a nuestras órdenes en cada sección, y de su personal presentación y aseo, durante todo el viaje.

En mi caso, por ser el Secretario, debía preparar las órdenes permanentes de la Flotilla, los legajos de correspondencia de cada CT, instrucciones a los radioperadores y a los Alféreces. A estos últimos los instruía sobre meteorología práctica y especialmente sobre mal tiempo, y les enseñaba a descifrar los meteos. Hicimos traducciones sobre problemas de navegación y diariamente debía controlar los resultados de las observaciones astronómicas realizadas durante las guardias. Asimismo, daba clases a los otros Tenientes sobre temas de sus especialidades y preparaba reseñas acerca de cada puerto al que arribamos en el viaje y la manera de comportarse durante los francos. Teníamos muy poco tiempo para nosotros. En cada puerto nos encargaban en parejas de dos tenientes salir a comprar lo necesario para las CT. así lo hicimos en Panamá y Alemania.

Todo lo anterior nos sirvió para templar nuestro carácter y ser capaces y responsables de llevar a cabo nuestra misión de dotar las CT y traerlas con éxito al Perú, como así ocurrió. Por ello, desde aquí rindo mi sentido recuerdo al Vicealmirante Villa Pazos, sobre todo por ser fiel a la promesa que nos hizo en el restaurante Sherazade, en Portsmouth, la noche del 8 de octubre de 1965: al llegar a los más altos cargos, establecería que cada 8 de octubre se conmemoraría en la mañana el sacrificio del Almirante Grau, y terminados los actos correspondientes se celebraría el Día de la



Primera dotación BAP *De Los Heros* CT 23- 08 Oct. 1965. Alférez de Fragata Wenceslao Rossell Benavides, Teniente Segundo Dante Gratta Granados y Teniente Segundo Roque Loret de Mola Pacussich, en Portsmouth.

Marina con un gran almuerzo de camaradería, con asistencia de todos los Oficiales de Marina en servicio y los ya retirados en las instalaciones del Club de Oficiales de La Punta.

Volviendo a nuestra historia de 1966 sobre el accionar de las CT, se nos comisionó a patrullar en las aguas no delimitadas del Mar de Grau: en el norte con base en Paita o Los Órganos, en el centro con base en Chimbote, y en el sur con base en Ilo o San Juan de Marcona. Cada patrullaje duraba entre 30 a 60 días de constante exploración inopinada, a veces con el apoyo de la Aviación Naval o, en contadas ocasiones, de la FAP. Como resultado de estos patrullajes realizados durante nueve años, logramos las capturas de *tunas clippers* de diferentes banderas (como Estados Unidos, Panamá, México, etc.), camaroneras ecuatorianas, bolicheras chilenas, así como balleneras japonesas y coreanas, que abastecían a buques factorías fuera de los límites de la Zona Marítima de Soberanía y Jurisdicción del Dominio Marítimo del Perú hasta las 200 millas marinas. Las multas impuestas reportaron muchas divisas al Tesoro Público. Recuerdo, de manera muy especial, cuando el BAP *Velarde* (CT 21) capturó 20 embarcaciones que pescaban atunes en el norte y las llevó a Talara, donde nunca se había visto tal cantidad de lanchas apresadas por una sola CT. En los nueve años que las CT estuvieron a órdenes de COMDRA se capturaron varios cientos de embarcaciones faenando en nuestro Mar de Grau. Fui actor y testigo de ello, como Comandante del BAP *Velarde* y Segundo del BAP *De Los Heros*, en mis cinco años de servicio en la FLOTCATO.



Singladura de la FLOTCATO desde Portsmouth al Callao.



Trasferencia de Petróleo al BAP *De Los Heros* en el Atlántico a remolque por el BAP *Independencia* el 11 de Noviembre de 1965.



Nuestra labor y celo que dimos efectivamente con nuestros permanentes y efectivos patrullajes en el control del Mar de Grau, evitando y capturando a buques de otras banderas que pretendían incursionar en nuestras aguas con fines inamistosos, se debió a la importancia de contar con un Cuerpo de Guardacostas *ad hoc*, y que motivó al Supremo Gobierno a su potenciamiento.

Todas ellas fueron rebautizadas en 1975:

BAP *Velarde* (CT-21) como BAP *Río Vítor* (PC-229)
BAP *Santillana* (CT-22) como BAP *Río Ica* (PC-228)
BAP *De Los Heros* (CT-23) como BAP *Río Chicama* (PC-224)
BAP *Herrera* (CT-24) como BAP *Río Pativilca* (PC-225)
BAP *Larrea* (CT-25) como BAP *Río Huaura* (PC-226)
BAP *Sánchez Carrión* (CT-26) como BAP *Río Locumba* (PC-227)

Nuestras CT fueron transferidas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para cumplir la misión que tuvimos en la Fuerza de Superficie durante casi una década y otra tanto en el Cuerpo de Guardacostas, hasta que finalmente fueron retiradas del servicio. A mediados de los años 80 fueron desguazadas, para dar paso a otras unidades guardacostas equipadas apropiadamente, que las relevaron y continuaron su estela de experiencia adquirida.

En esta significativa ocasión conmemoramos su incorporación a la Escuadra Naval del Pacífico hace 55 años de su arribo al Callao. Además, formaron a muchas generaciones de marinos, a quienes entrenaron en guerra de superficie y A/S, para ser promovidos a mayores responsabilidades, y con sus capturas contribuyeron a recuperar la inversión del Tesoro Nacional en su construcción y adquisición.

La relación de los tripulantes de la primeras dotaciones en el orden de antigüedad en cada Cañonera Torpedera fue la siguiente:

BAP Velarde (CT 21):
OM1 Mot. Julián Cabrera, OM2 Mot. Rubén Padilla, OM2 Señ. Víctor Flores, OM2 Tor. Claudio Díaz, OM2 Ele. Sebastián Arbieto, OM3 Mot. Wilfredo Castro, OM3 Mot. Víctor Toulier, OM3 Art. Juan Nizama, OM3 Eco. Teófilo Arana, OM3 Coc. Fausto Atoche, Cb1 Tor. Francisco Mego, Cb1 Rar. Félix Ramos, Cb1 Son. Juan Núñez, Cb1 Ele Juan García, Cb1 Rad. Héctor Arellano, Cb1 Fur. Teórico Rojas, Cb1 San. Miguel Malásquez, Cb1 Mot. Edén Delgado, Cb1 Art. Carlos Martínez, Cb1 May. Iván Troyani, Mar1 Señ. José Espinoza y Mar1 Señ. Oswaldo Puglisevich.

BAP Santillana (CT 22):
OM1 Mot. Baudilio Morán, OM2 Mot. Alejandro Michue, OM2 Tor. Antero Roca, OM2 Ele. Néstor Araníbar, OM3 Mot. José Guzmán, OM3 Mot. Sergio Paulet, OM3 Señ. José Joya, OM3 Art. Godofredo Flores, OM3 ECO. Hugo Fernández, Cb1 Mot. Carlos Neyra, Cb1 Art Rodolfo Loyola, Cb1 Tor. Miguel Guillén, Cb1 Rar Eduardo Vilela, Cb1 Ele. David Urbano, Cb1 Rad. César Lobatón, Cb1 Fur. Segismundo Jiménez, Cb1 San. Ricardo Portuguez, Cb1 Son. Juan Fernández, Cb1 Coc Ruperto Auqui, Cb1 May. Cipriano Huarcaya, Mar1 Señ. Marcial Mego y Mar1 Señ. Víctor Agapito.

BAP De Los Heros (CT 23):
OM1 Ele. Leonardo Rey Palomino, OM1 Antonio Lobatón Closet, OM1 Mot. Antonio Diez Huby, OM2 Tor. Fernando Arce Valdivia, OM2 Mot. Arturo Rengifo Pérez, OM3. Mot. Porfirio Villafuerte Vaca, OM3 Coc. Lorenzo Mendoza Chil, OM3 Eco. Félix Ramos Guerrero, OM3 Señ. José Bedregal Zegal, OM3 Art. Teodoro

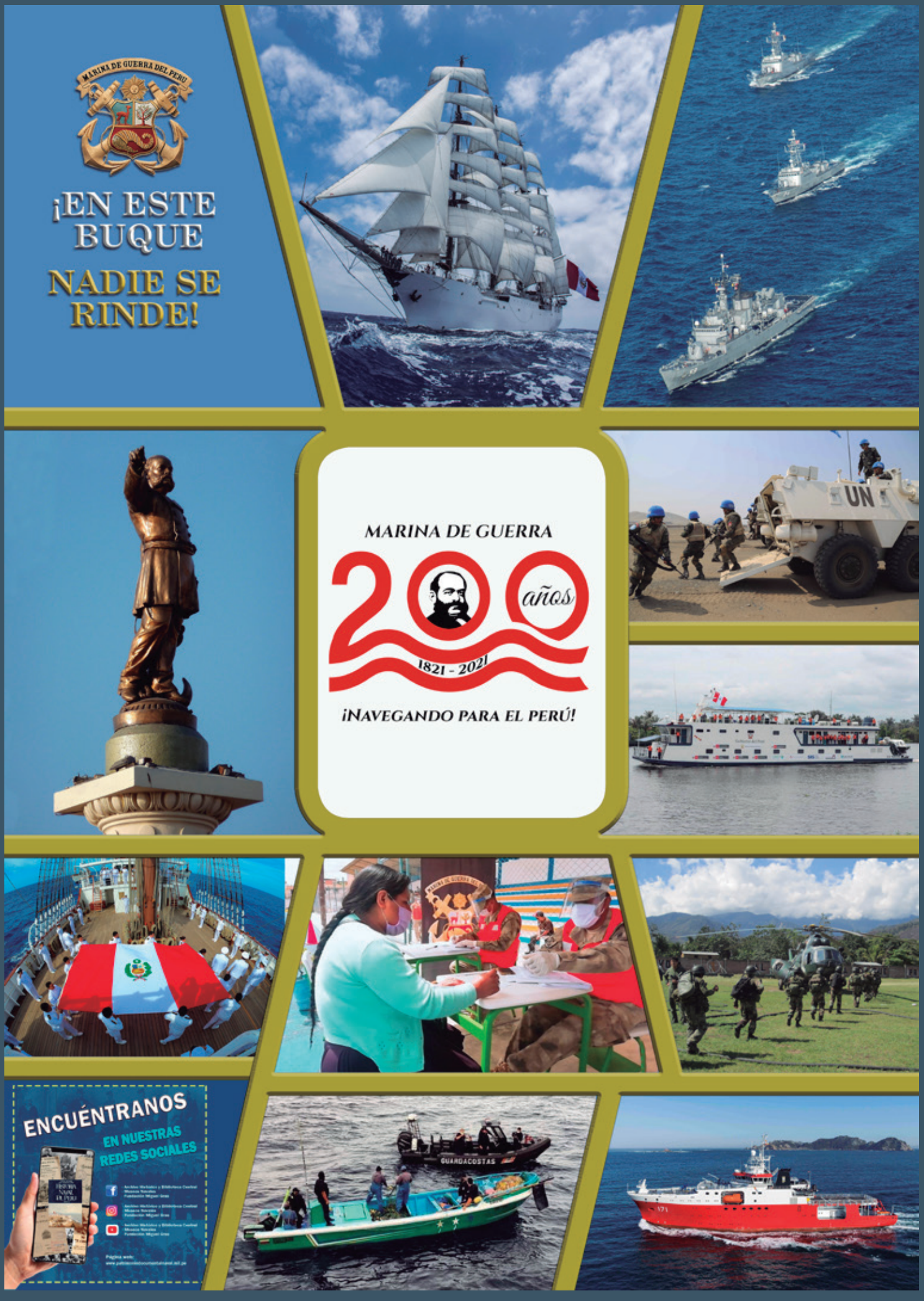
Hidalgo Kahn y Cb1 Ele. Evaristo Bernal, Cb1 Art. Javier Nina Ríos, Cb1 Fur. Gregorio Arias Norberto, Cb1 San. Manuel Tolentino Rivas, Cb1 May Rigoberto Leonardo Montalvo, Cb1 Tor. Celestino Pachas Manco, Cb1 Mot. Walter Chavez Tapia, Cb1 Rar Casimiro Espinoza Ochoa, Cb1 Son. Enrique Cáceres Cáceres, Cb1 Rad. Lucio Iparraguirre Viera, Mar1 Señ. Juan Paredes Rivas y Mar1 Señ. Jaime Hamilton Cabrera.

BAP Herrera (CT 24):
OM1 Mot. Santiago Díaz, OM1 Rad. Rodolfo Sayas, OM2 Mot. Carlos Pacheco, OM2 Tor. Rubén Huertas, OM2 Ele. Darío Herrera, OM3 Mot. César Vela, OM3 Mot. Alfredo Zarate, OM3 Señ. Miguel Pacherris, OM3 Art. Jaime Castro, OM3 Eco. Nicolás Salas, OM3 Fur. Bernardo Sánchez, OM3 Coc. Julio Bacalla, Cb1 Mot César Ormeño, Cb1 Art. Hugo Zapata, Cb1 Tor. Emilio Marcelo, Cb1 Son. Luis Domenack, Cb1 Rad. Pedro Sosa, Cb1 Rar. Enrique Manco, Cb1 Ele. Augusto Inga, Cb1 San. Abel Álvarez, Cb1 May. Leónidas Capcha, Mar1 Señ. José Morales y Mar1 Señ. Lindor Paria.

BAP Larrea (CT 25):
OM1 Mot. Manuel Calderón, OM2 Mot. Raúl Coahila, OM2 Tor. Jesús Palacios, OM2 Ele. Víctor Fajardo, OM3 Mot. Carlos Carranza, OM3 Mot. Carlos Quiñónez, OM3 Señ. José Navarrete, OM3 Art. José Alcántara, OM3 Eco. Alfonso Guevara, OM3 Coc. Zenón Althaus, Cb1 Mot. José Chirinos, Cb1 Art. Pedro Falla, Cb1 Tor Pedro Orellana, Cb1 Rar. Jorge Holguín, Cb1 Son. Juan Ibárcena, Cb1 Ele Juan Llontop, Cb1 Rad. Juan Flores, Cb1 Fur Bladimiro Soto, Cb1 San. Fernando Palao, Cb1 May. Gerardo Quintanilla, Mar1 Señ. Gaspar Córdova y Mar1 Señ. Juan Amasifuén.

BAP Sánchez Carrión (CT 26):
OM1 Mot. Oscar Quiñe, OM2 Mot. Román Ninahuanca, OM2 Mot. Gregorio Martínez, OM2 Tor César Arbolera, OM2 Ele. Luis Calderón, OM3 Mot Toribio Alarcón, OM3 Señ. Juan Salazar, OM3 Art. Alfonso Olivo, OM3 Eco. Luis Núñez, OM3 Rad. Abraham Tellería, OM3 Co Luis Huapaya, Cb1 Mot. Alberto Bogino, Cb1 Art. José Ramos, Cb1 Rar. Orestes Betetta, Cb1 San. Julio Barrionuevo, Cb1 Ele. Inocencio Chana, Cb1 Fur. Roger Guizado, Cb1 Son. Eduardo Rodríguez, Cb1 Tor. Fidel Núñez y Cb1 May. Leonardo Mendoza.




MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!
MARINA DE GUERRA
200 años
1821 - 2021
¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!
UN
ENCUÉNTRANOS
EN NUESTRAS REDES SOCIALES
GUARDACOSTAS