El viaje sin retorno

Contralmirante (r)
Federico Salmón de la Jara

A quienes formaron parte de su primera dotación. A los que lo tripularon en su último largo viaje. A los muchos hombres que durante seis décadas supieron operarlo y mantenerlo con eficiencia y cariño.

A 2005 horas del día 31 de agosto de 1889, fondeó por primera vez en aguas del Callao. Era el primer buque realmente de guerra digno de enarbolar el pabellón nacional después del fin de la guerra del Pacífico. Perdidos el *Huáscar* y la *Independencia* y destruidos por propia voluntad de sus dotaciones, para evitar caer en poder del adversario, los buques menores que restaban de nuestra flota, desaparecía el último vestigio de lo que fuera nuestro poder naval. La historia de esta legendaria unidad fue realmente azarosa y tuvo perfiles de mito. Fue expresión del patriotismo del vecindario capitalino que hizo posible la adquisición mediante su generoso aporte durante los duros años del conflicto del 79. Mandada construir en los astilleros Holwaldt Ltd., de Kiel, junto con su gemelo. Denominados primitivamente *Sócrates* y *Diógenes* con fines de contrainteligencia, fue, al final de muchas vicisitudes, el único que tras muchas dificultades y complicaciones se lograra adquirir, pues el *Diógenes* terminó por ser vendido a la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica y que, con el nombre de *Topera*, acabara siendo utilizado como buque faro.

La *Historia Marítima del Perú*, en su Tomo XII, volumen 1, describe, con gran amplitud, el largo y complicado proceso de su contrato y construcción, así como los problemas económicos, las exigencias de

los corredores y el sinnúmero de dificultades que hubieron de enfrentar nuestros representantes diplomáticos y los jefes y oficiales de Marina designados para dotarlo. Consigna igualmente las características, detalles técnicos, cambios durante la construcción, dotaciones, etc. Su autor, el Dr. Raúl Palacios Rodríguez, después de exhaustiva investigación en diversos repositorios, ha logrado rescatar para la historia la génesis y los primeros años de este buque.

Superados todos los obstáculos y después de ocho años del inicio de las gestiones para su construcción, el *Sócrates* fue incorporado a nuestra escuadra con el nombre de *Lima*. Bajo el mando del capitán de navío don Ruperto Alzamora, zarpó de Londres el 12 de junio de 1889, haciendo escalas en San Vicente, Montevideo, el estrecho de Magallanes y, ya en el Pacífico, fondeó en Mollendo antes de su arribo al Callao. Clasificado en sus primeros años como buque tipo "cañonera", así fue conocido hasta la segunda década del presente siglo en que se le incorpora a la División de Cruceros junto a los primeros cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, llegados al Perú años antes. Sus principales características fueron: 1,780 toneladas de desplazamiento, 77 metros de eslora, manga de 10 metros, calado máximo 7 metros. Casco de acero, dividido en compartimentos estancos. Dos máquinas horizontales a vapor, dos calderas grandes de alimentación y otras dos auxiliares. Combustible de carbón, velocidad máxima 15 nudos y capacidad de carboneras para alcanzar 1,800 millas de radio de acción. Tenía aparejo de bergantín, eliminado al poco tiempo de su incorporación. Su armamento inicial estuvo constituido por dos cañones Armstrong de seis pulgadas, de retrocarga, montados sobre casamatas que en forma de balcones sobresalían de los costados del casco y una artillería menor formada por tres cañones Madsen-Nordenfelt y tres ametralladoras del mismo sistema. Su dotación inicial fue de seis oficiales, seis maquinistas y 76 tripulantes, además de 22 hombres de guarnición.

Desde su arribo al Callao y durante el medio siglo que integró nuestra escuadra del Pacífico, el B.A.P. *Lima* tuvo una existencia singular caracterizada por actividades de diversa índole, algunas de ellas de gran trascendencia, como el viaje a Chile para conducir al Callao los restos mortales de los héroes de la guerra del Pacífico. En 1896 transportó a Guayaquil los recursos que el Perú donó para ayudar a los damnificados del pavoroso incendio que, durante una semana, azotó a la ciudad, repatriando a su regreso a gran número de ciudadanos peruanos.

En 1919 viajó a la costa norte del Perú, a Guayaquil y a Panamá llevando a la Comisión Científica del Instituto Rockefeller, presidida por el general Gorgas. En el volu-

men 2 del Tomo XII (HMP), el Dr. Raúl Palacios Rodríguez describe con profusión de detalles, documentos y fotografías, el extraordinario recibimiento y los actos oficiales realizados a la llegada de los restos de Grau, Aguirre, Palacios, Ferré, Rodríguez, Espinar, Velarde, así como las urnas conteniendo las cenizas de los miles de heroicos peruanos caídos en el Campo de la Alianza y en el Morro de Arica. Presidió esta misión el entonces capitán de navío Melitón Carvajal. La cañonera *Lima* fondeó en el Callao el 11 de julio de 1890.

Con el transcurso de los años, el buque experimentó diversos cambios y reformas en sus calderas, artillería y cubiertas. Hizo varios viajes a la zona del Canal de Panamá para su carena. Acompañó a los cruceros y submarinos en los Cruceros de Verano. Durante un tiempo sirvió como buque madrina de los submarinos "R", que acoderaban a sus costados. Fueron muchas las promociones de oficiales y contingentes de tripulación que sirvieron a bordo de este viejo buque que en el argot naval fuera llamado cariñosamente "La Mama Pancha", debido a sus formas, silueta de su casco, dos grandes chimeneas y los "balcones" que sobresalían de ambas bandas.

Producido el conflicto por la toma de Leticia, en setiembre de 1932, con las consiguientes complicaciones de orden diplomático, político y militar que retrasaron las decisiones, nuestras Fuerzas Navales tuvieron que ser movilizadas ante la concentración en Belem do Pará de la expedición punitiva que, al mando del general Alfredo Vásquez Cobo, llegó a constar de unos mil hombres, cinco buques armados, dos cañoneras y una escuadrilla de aviones destinada a remontar el Amazonas con la misión de desalojar a los ocupantes peruanos. Así se constituyó, con notable tardanza, la Fuerza Avanzada del Atlántico, integrada por el B.A.P. *Almirante Grau* y los submarinos "R-1" y "R-2" que, al mando del capitán de navío Héctor Mercado, se dirigió a la boca del Amazonas, y se adquirieron apuradamente los viejos destructores *Guise* y *Villar*, que zarparon del puerto de Tallin, Estonia, con igual destino.

Tocó su turno a la veterana cañonera *Lima*. Desde los primeros días del conflicto, el comando de la Fuerza Fluvial del Amazonas había pedido urgentemente su envío, con miras a utilizar el poder de sus cañones como fortaleza a flote. También, en forma independiente, el cazatorpedero *Rodríguez* emprendió viaje a Belem do Pará, realizando una notable travesía por las malas condiciones del tiempo durante su ruta y la precariedad de las condiciones y características de esta unidad construida en 1909 y con un desplazamiento de tan sólo 490 toneladas, propulsión a turbinas de vapor y calderas que quemaban carbón. Lo comandó, con destacable mérito, el capitán de fra-

EL CRUCERO "LIMA" HA SALIDO PARA IQUITOS. LOS SUBMARINOS "R-2" Y "R-3" SE DIRIGEN A BALBOA A LIMPIAR SUS FONDOS*

"Conforme anunciáramos, desde antes del regreso al Callao del crucero "Almirante Grau" y de los submarinos "R-1" y "R-2", dispuso la Superioridad Naval que el crucero "Lima" se alistase para dirigirse a Iquitos a incorporarse a la flota fluvial del departamento de Loreto.

"El "Lima", que completó ayer sus abastecimientos de víveres frescos y agua, quedó listo para zarpar en la tarde.

"Minutos antes de las 6 p.m., vino de esa capital, el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Capitán de Navío don Juan Althaus y fué recibido por el Capitán de Puerto Capitán de Fragata don Arturo Jiménez Pacheco y en una lancha de la Capitanía se dirigió al "Lima" para despedir a la dotación de esa unidad de la Armada Nacional.

"El crucero se hizo a la mar anoche con rumbo al Norte y destino a Balboa. En la zona del Canal debe entrar en dique seco a limpiar sus fondos a fin de continuar después su viaje al Pará para entrar al Amazonas y seguir a Iquitos.

"La plana mayor del crucero la forma el siguiente personal:

Primer comandante, Capitán de Fragata don Carlos Peiffer.
Segundo comandante, Capitán de Corbeta don Ismael Otárola.
Capitanes de Corbeta, don Carlos Argumedo, Lizandro Cacho y don Jorge Allende, ingeniero
Tenientes Primeros, don Alfredo Sousa, don Alberto Sánchez Carrión y don Luis Ceppi, ingeniero.
Alfereces de Fragata, don Federico Salmón, don Juan Castro, don Gregorio del Castillo, don José L. Rivera y don Roberto García.
Teniente Primero de Sanidad, don Oscar Ontaneda.

_ _ _ _ _ _ _

"También han salido anoche los submarinos "R-2" y "R-3" que comandan los Capitanes de Corbeta don Antonio Trigoso y don Miguel Paulette, respectivamente, a limpiar sus fondos en los diques de la zona del Canal de Panamá.

"Los tres buques de la Armada Nacional" marchan en convoy".

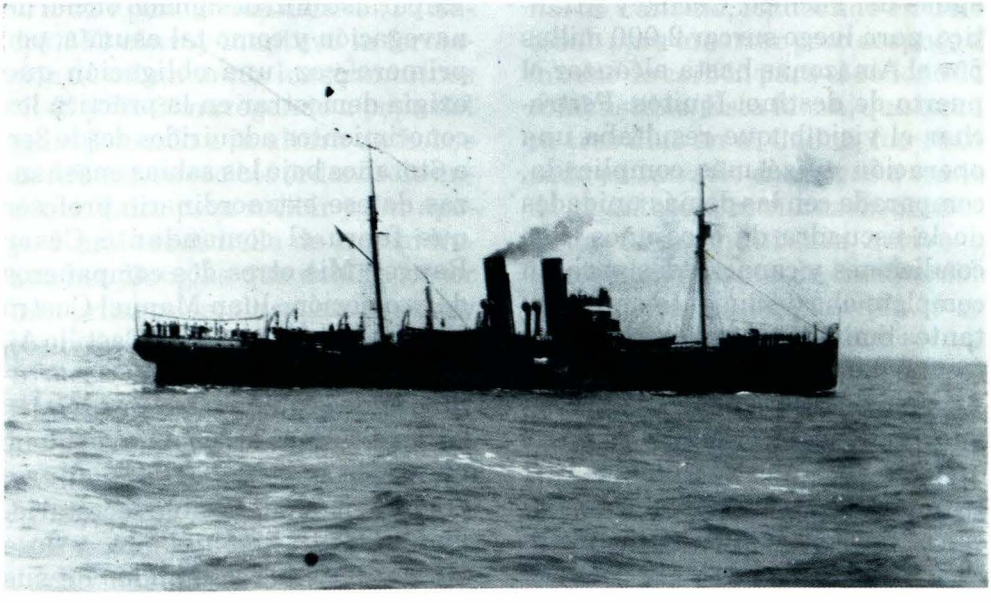
"EL COMERCIO", Lima 2 de Octubre de 1933.

gata Alberto Arnillas.

Tal como lo informara el decano de la prensa nacional, el B.A.P. *Lima* se hizo a la mar en la noche del 1° de octubre de 1933. La Plana Mayor estaba constituida por 15 jefes y oficiales de Comando, Ingeniería y Sanidad. El comandante, capitán de fragata Peiffer y los tres capitanes de corbeta, Otárola, Argumedo y Cacho, provenían de antiguas promociones entre los años 1903 a 1912. Los oficiales, a partir de teniente primero, pertenecíamos al llamado Cuerpo Único, egresados de la Escuela Naval de La Punta. Los dos oficiales ingenieros integraban el escalafón de esa especialidad, adquirida mayormente en el extranjero. Todos los jefes y oficiales de esa Plana Mayor partieron ya al encuentro del Señor. El ha querido que sea yo el último testigo del acontecimiento que en estas páginas se relata.

En cuanto a la tripulación, durante los años 30 y hasta unos diez años después, la clase máxima para el personal subalterno era de OM1. pues no existían todavía los grados de técnicos ni supervisores que, justificadamente, se fueron creando con el desarrollo de la Marina. La dotación del B.A.P. *Lima* en el día del zarpe (Lista de Revista, octubre 1933) estaba integrada por 12 OM1; 12 OM2; 10 OM3; 18 Cb1; 18 Cb2; 20 Mar1 y 46 Mar2. Total, 130 hombres que cubrían todas las especialidades de cubierta e ingeniería establecidas para la época, algunas de las cuales, como herrero,

El B.A.P. Lima *se hizo a la mar en la noche del 1° de octubre de 1933.*



fogonero y carbonero, ya no deben figurar en las plantas de las actuales unidades. La gran mayoría de los tripulantes, paulatinamente trasladados a las fuerzas del Pacífico, continuaron su carrera alcanzando las más altas clases. Con un buen número de ellos, excelentes profesionales, me volví a encontrar a bordo de buques de superficie o submarinos. Recuerdo con especial énfasis, entre los que aún viven, a Pedro Pozadas, Manuel Bisbal, Humberto Percovich, Jesús Morales, Juan Salgado, Nicolás Gamarra y Carlos Beltrán. Muy pocos de los que hicieron el viaje Callao a Iquitos, terminaron sus días en el servicio de Selva.

Durante los quince días anteriores se habían llevado a cabo los preparativos para este largo viaje que significaba navegar 3,810 millas en aguas del Pacífico, Caribe y Atlántico, para luego surcar 2,000 millas por el Amazonas hasta alcanzar el puerto de destino: Iquitos. Pertrechar el viejo buque resultaba una operación quizá más complicada, comparada con las demás unidades de la escuadra de esos años. Sus condiciones y capacidades para un completo abastecimiento eran bastantes limitadas. La más importante y ardua labor fue el relleno al máximo de sus carboneras que asegurara alcanzar el mayor radio de acción. Días antes se salió a la mar para probar las máquinas, compensar compases (sólo los submarinos "R" estaban dotados de girocompás) y probar la artillería. La primitiva artillería con que llegara el buque al Callao había sido sustituida por un cañón Vickers de 5" en proa y popa y dos cañones de 3" en los reductos de babor y estribor. En el puente de navegación se instalaron dos cañones ametralladoras Oerlikon antiaéreas de 20 mm., con un sistema de puntería y seguimiento del blanco poco confiable por el complicado conjunto de alzas movidas a mano en los planos horizontal y vertical.

Para el autor de estas líneas, el viaje de la *Lima* tenía una especial trascendencia. Recién egresado de la Escuela Naval, tras los seis años de estudios de esa época, era mi primer viaje largo como oficial, ya que los anteriores habían sido como cadete en cuatro cruceros de verano a la zona del Canal de Panamá y a Valparaíso. Fui designado oficial de navegación y como tal asumía, por primera vez, una obligación que exigía demostrar en la práctica los conocimientos adquiridos desde 3er. a 6to. años bajo las sabias enseñanzas de ese extraordinario profesor que fuera el comandante César Rangel. Mis otros dos compañeros de promoción, Juan Manuel Castro Hart y José Gregorio del Castillo A., ocupaban sus cargos en el departamento de armamento, y entre los tres cubríamos los cuartos de guardia en la mar. Juan Manuel era, además, irreemplazable secretario-ayudante del comandante, y José Gregorio, tenaz cumplidor de sus

funciones al pie de las baterías. Debo confesar que, por obvias razones, pasé el mayor número de horas sobre el puente de navegación. Mi primer problema radicó en probar y decidir con cuál de las tablas de navegación debía trabajar. Las H.O.211, H.O.214 y H.O.218 bullían en mi mente de navegante inexperto. Curiosamente, mis jefes a bordo, provenientes de la vieja Escuela Naval, competían con sus observaciones y cálculos empleando las antiguas tablas de Aquino o de Rivera.

He conservado, entre viejos recuerdos, mi libro personal de cálculos, datos de la navegación y cada singladura desde la salida del Callao y ello me hace fácil recontar, con precisión -y como sencillo aporte histórico- los pormenores de la travesía. Se adoptó un régimen de velocidad de crucero, correspondiente a 42 r.p.m. de las hélices (10 nudos). El convoy mantuvo la formación de columna con los submarinos "R-2" y "R-3" navegando a popa del guía. Estando a la altura de Lobos de Afuera, se recibió órdenes de entrar a Paita para recibir y dar apoyo a una escuadrilla de tres hidroaviones Douglas que debían hacer una primera escala en ese puerto y continuar a Masisea y luego a Iquitos. Cumplida la misión, el B.A.P. *Lima* zarpó para Balboa, siempre con los dos submarinos. A medianoche del día 6 se sobrepasó la Isla de la Plata, avistando tres días después el faro de Cabo Mala, dando fondo en Bahía de San José, Balboa C. Z., a las 2135 horas del 9 de octubre. La corredera marcaba 1,402.4 millas y se había alcanzado una velocidad promedio de 9.4 nudos. Los dos "R" quedaron independientes para proceder al Callao, terminada la carena de sus cascos.

Durante quince días, el viejo buque permaneció en Balboa, carenándose en el dique seco y efectuándosele algunos trabajos y reparaciones en los talleres de la Mechanical Division de la Zona. Debe consignarse, como detalle memorable, el asombro de los ingenieros y trabajadores del dique y los talleres cuando, al mover determinadas piezas o pernos, comprobaban que eran fabricados con acero níquel. Más de uno de ellos mostraba muy ufano los anillos, confeccionados con esta aleación, para su uso personal. El día 26, el B.A.P. *Lima* cruzó el Canal de Panamá, fondeando en Cristóbal, para amarrar poco después al muelle de carbón para el relleno del combustible. Esta faena, que tomara tres días en el Callao, fue realizada en tan sólo dos horas a través de gigantescas cucharas mecánicas. Todavía se mantenía activo el aprovisionamiento de combustible sólido para los buques que lo seguían quemando.

Con la puesta del Sol, la noble "Mama Pancha" puso proa al siguiente puerto de su ruta: Puerto España, en la Isla de Trinidad, sobre el Caribe. Sobrepasamos muy cerca la isla de Curazao, adelantan-

do la hora de los relojes al cruzar el meridiano de los 67°-30 W. Cambios de rumbo, control de las r.p.m., chubascos por la proa, mar arbolada, zafarranchos de combate día y noche y continuos amagos de incendio espontáneos en las carboneras ocasionados por la alta temperatura y los precarios sistemas de ventilación. Al mediodía del 1ro. de noviembre, se avista "Bocas del Dragón" y una hora después se larga ancla en el fondeadero de Puerto España. Se habían navegado 1,184 millas durante 123 horas, con un promedio de 9.6 nudos. Cumplidas, por el comandante, las visitas de protocolo ante las autoridades, se dio comienzo a la faena de carboneo. Para toda la dotación fue ésta una extraña experiencia. Grandes barcazas abiertas eran remolcadas hasta los costados del buque y, por ambas bandas, gran número de mujeres de raza negra cargando sobre sus cabezas -con notable equilibrio- enormes canastas, las vaciaban sin descanso en las escotillas abiertas de las carboneras, mientras unos pocos trabajadores hacían la estiba.

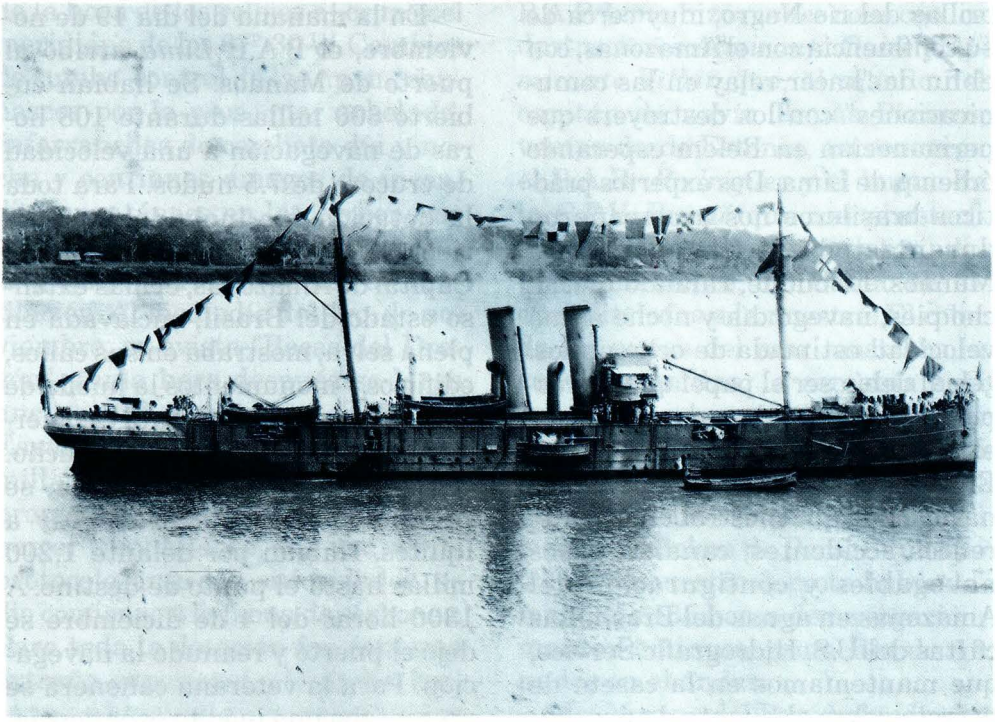
A 1730 horas del día 3 de noviembre, "Puesto de Maniobra", y se da inicio a la navegación en demanda de Belem do Pará. La corredera marcaba 398 millas y los relojes señalaban la meridiana cuando a veinte millas, por la cuadra, sobrepasamos el puerto de Georgetown, entonces Guayana Británica. Era ya el 5 de noviembre y se calculaba cuatro días más de navegación. Así fue. En la madrugada del día 9, el B.A.P. *Lima* hizo *rendez vous* con los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar* que, al mando del capitán de navío Tomás Pizarro, venían desde Estonia, así como con el B.A.P. *Rodríguez* y el buque de la C.P.V. *Perené* que con abastecimientos logísticos zarparan, independientemente, del Callao en fechas distintas a la nuestra. El color de las aguas del mar mostraba, a cuarenta millas, la cercanía a la desembocadura del gigantesco Amazonas. A 0930 horas se avistó el buque piloto y con los prácticos a bordo se entró a la rada interior del puerto de Belem do Pará. El último tramo de nuestra derrota había demandado 135 horas de navegación, manteniendo un promedio de 10 nudos en el andar.

La Marina del Perú había hecho notable demostración de eficiencia, siendo realmente espectacular el arribo a la boca del Amazonas de una Fuerza Naval compuesta por unidades disímiles, con muchos años de vida y, en el caso de los destructores, con instalaciones y sistemas operados por primera vez y en una larga travesía. La expedición colecticia del general Vásquez Cobo ya había surcado el Amazonas y entrado al río Putumayo.

El 14 de noviembre, acatando órdenes superiores, la cañonera *Lima* inició su navegación a lo largo del río más caudaloso del mundo (ahora se ha comprobado ser, también, el de mayor extensión). Las instrucciones decían que el buque debía dirigirse a Manaos, en las

orillas del río Negro, muy cerca de su confluencia con el Amazonas, con el fin de "hacer relay en las comunicaciones" con los destroyers que permanecían en Belem esperando órdenes de Lima. Dos expertos prácticos brasileros nos acompañaron durante toda la travesía hasta Manaos. El buque, calando dieciocho pies, navegó día y noche a una velocidad estimada de ocho nudos. ¿Cuál debía ser el papel que correspondía al oficial de navegación con el buque a cargo de los prácticos?. Ellos llevaban sus propias cartas de navegación que mostraban los diferentes accidentes, canales, pasos navegables y configuración del Amazonas en aguas del Brasil. Las cartas del U.S. Hidrografic Service, que manteníamos en la caseta de derrota sobre el puente de navegación, no les interesaban mayormente. Mi cuaderno particular del viaje muestra situaciones con las coordenadas a las 1200 horas de cada día. Como simple curiosidad indicaré que ellas fueron variando entre 1°-50'S y 49°-53'W en el día 14, hasta los 3°-15'S y 58°-54'W al mediodía del 18 de noviembre. La mayor de las veces, estas supuestas posiciones geográficas no coincidían con las posiciones que los prácticos nos indicaban. Decididamente, sobraba el oficial de navegación. Para los "pilotos de río", las lupunas, con sus enormes alturas de hasta sesenta metros, representan su mejor referencia, reemplazando a los puntos conspicuos y faros para la navegación en el mar.

En la mañana del día 19 de noviembre, el B.A.P. *Lima* arribó al puerto de Manaos. Se habían cubierto 800 millas durante 108 horas de navegación a una velocidad de crucero de 7.5 nudos. Para toda la dotación fue inolvidable experiencia conocer la hermosa ciudad. Capital de Amazonas, el más extenso estado del Brasil, enclavada en plena selva, mostraba en sus calles, edificios y monumentos la huella de los venturosos días del auge comercial con la explotación del caucho. Cumplida la misión asignada, se recibió órdenes de proseguir a Iquitos. Habían por delante 1,200 millas hasta el punto de destino. A 1300 horas del 4 de diciembre se dejó el puerto y reanudó la navegación. Para la veterana cañonera se presentaba una inédita experiencia. Por razones logísticas y operativas convenía ahorrar el combustible y así se siguió el procedimiento de reemplazar el carbón por la leña. No era problema fácil de resolver. Por un lado, el menor poder calorífico de ésta requería gran consumo del nuevo combustible que, a su vez, debía ser reunido en determinados lugares del río en cantidades que sobrepasaban enormemente los volúmenes empleados por los buques de bajo tonelaje que normalmente hacen la travesía en ambos sentidos de la corriente. Así, en "los puertos" del río que habían sido determinados desde Iquitos, nos esperaban, como pequeñas montañas, grandes rumas de "capirona" que mediante peculiar "zafarrancho de



A 11.25 del 15 de diciembre de 1933, dio fondo frente al malecón Tarapacá empavesada orgullosamente.

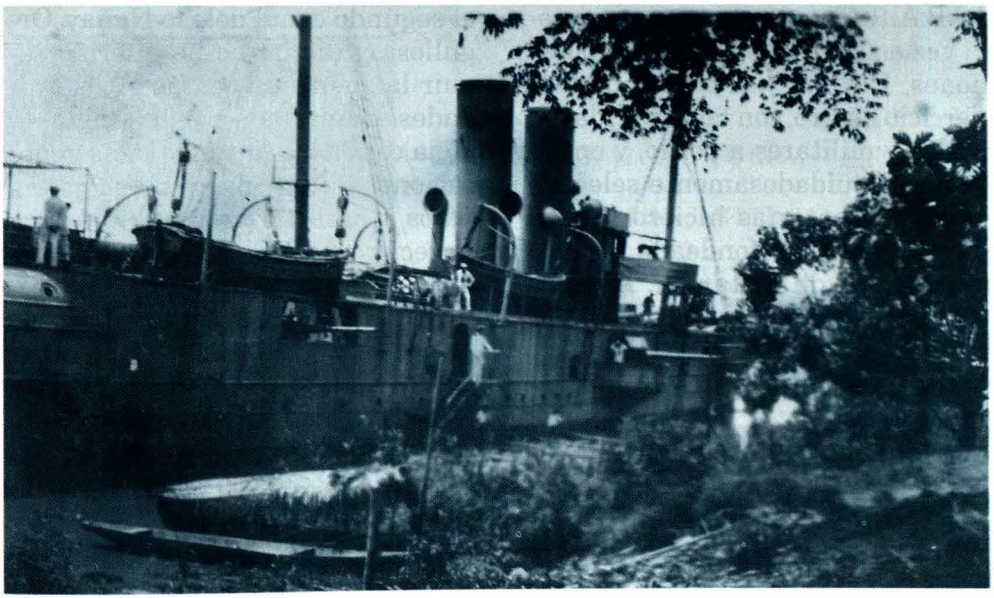
combustible" movía a media dotación. Poco a poco nos fuimos acostumbrando a encontrarnos en cubierta y otros compartimentos con toda clase de arácnidos, reptiles y otras raras especies animales que "se embarcaban" con el combustible adaptado. La *Historia Marítima del Perú*, cuando cubra esta etapa de nuestro acontecer naval, deberá rendir homenaje a los bravos integrantes del Departamento de Ingeniería que en los compartimentos de máquinas y de calderas soportaban estoicamente temperaturas que alcanzaban los 40 grados centígrados que obligaba a reducir los cuartos de guardia en turnos de dos horas para evitar su deshidratación.

Mi cuaderno del viaje para esta etapa de la navegación ha dejado escritas las posiciones de mediodía. Ya en este tramo, a las coordenadas geográficas se agregaba la posición con respecto a puntos notables en la ruta. Así se señalaba las islas: Guajaratuba, Oncas, Carapanatuba, Maparamí, Parcel, etc. A las 1340 horas del 11, se marca a la cuadra San Pablo de Olivenca y al día siguiente se anota como posición el puesto de Capacete. A las 1422 del 12 de diciembre, el B.A.P. *Lima* saluda al fuerte brasilero de Taba-

tinga. Veinte minutos más de navegación y ya estaba a nuestra vista el puerto de Leticia. Poco después entrábamos a aguas peruanas, avistando el pabellón del Perú en lo alto del puesto militar de Ramón Castilla. Desde las orillas, el personal de la guarnición agitaba sus pañuelos y oíamos sus gritos de saludo. La vieja nave hizo sonar su sirena, repetida varias veces, sobre el espacio de la tupida selva. Tabatinga, Leticia y Ramón Castilla, con un intervalo de sólo media hora, habían contemplado su paso arrogante y casi juvenil. Sus dos hélices, girando millones de veces, habían logrado llevarla desde las aguas peruanas del Pacífico hasta otras aguas también peruanas, separadas ambas por cerca de seis mil millas y que bajaban tumultuosas desde su origen, las cumbres de los Andes en el corazón del Perú, para formar el gigantesco río-mar.

Los destructores *Guise* y *Villar*, así como el cazatorpedero *Rodríguez,* surcaban también el Amazonas, pues las órdenes indicaban arribar juntos al puerto de destino: Iquitos. A 1125 horas del día 15 de diciembre de 1933, las cuatro unidades dieron fondo frente al malecón Tarapacá. Desde las riberas, el pueblo loretano, fervorosamente reunido, daba su afectuoso saludo de bienvenida a las gallardas dotaciones que por vez primera arribaban a sus orillas. Horas después, por la ciudad, engalanada con la bandera de la Patria, circulaban orgullosos los marineros costeños. Sus impecables blancos uniformes adornaban, alegres, la Plaza de Armas,

Una semana después "encostó" en la margen izquierda del río.



las calles Próspero, Mora, Pastaza, Arica, Napo, Putumayo..., el Barrio de Belen..., la Plaza 28 de Julio...

El B.A.P. *Lima*, la vieja cañonera *Lima*, la respetada "Mama Pancha", había cubierto 3,810 millas de navegación en aguas del Pacífico, del Caribe y del Atlántico y remontado otras dos mil del colosal Amazonas para dar cumplimiento a la misión asignada. No volvería a flotar más sobre las aguas del Callao que la vieron zarpar un día martes 3 de octubre de 1933. Había culminado "EL VIAJE SIN RETORNO".

EPÍLOGO

Una semana después, nuestro buque "encostó" en la margen izquierda del río, en el barrio de Punchana. Aquí, y así, se inició la que hoy día es la Estación Naval "Teniente Clavero". Había sido incorporado a la Fuerza Fluvial del Nor Oriente. La primera misión del buque, dos meses después, fue trasladar a la guarnición de Chimbote, aguas abajo, por inundación del campamento.

En febrero de 1933, los cañones del B.A.P. *Lima* tronaron por primera vez en su nuevo teatro de operaciones. Durante un impresionante ejercicio de tiro, con las autoridades civiles y militares a bordo, y en un "estirón" cuidadosamente seleccionado, sus baterías hicieron fuego sobre un blanco fondeado a cinco mil metros de distancia. Alcance hasta entonces inédito en la región.

En 1950, tras operar dos décadas en la zona del Amazonas, fue dado de baja. Había servido, ininterrumpidamente, durante 62 años. Aun desmantelada, siguió siendo útil a la Marina. Muchas de sus piezas, equipos y repuestos ayudaron al mantenimiento de otros buques más jóvenes. De sus grandes carboneras se seguía extrayendo carbón para fraguas y trabajos de fundición. Hoy descansa semihundida en el segundo canal del río Nanay. Orgullosa y digna, no ha querido seguir la suerte de tantas otras unidades. Camuflada por la jungla, la vieja cañonera muestra a las generaciones de hoy parte de su casco, palos y características chimeneas. Pareciera no querer pasar al olvido.



MÁS DE UN SIGLO CONOCIENDO AL PERÚ

EL BANCO WIESE FORMA PARTE DE UN GRUPO EMPRESARIAL INTEGRADO AL PERÚ, QUE DURANTE MÁS DE UN SIGLO HA ADQUIRIDO UN CONOCIMIENTO PROFUNDO DE SU REALIDAD. EL BANCO WIESE CONOCE MEJOR LAS NECESIDADES DE SUS CLIENTES, Y TIENE LA CAPACIDAD DE DAR RESPUESTAS EFICIENTES "A LA MEDIDA", COMPROMETIÉNDOSE ASÍ CON EL DESARROLLO DEL PAÍS.

BANCO WIESE

El Banco que conoce al Perú

MAQUINARIAS S.A.
Pinta su vehículo como nadie.



CAUSA / LEO BURNETT

NUEVO

Horno de Pintura.

Para nosotros el pintado de su vehículo es un arte para ser admirado.
Por eso, ahora contamos no sólo con el equipo humano más profesional, sino también con pinturas originales y el más avanzado Horno de Pintura, único en su género, que permite realizar en un ambiente totalmente aséptico, libre de polvo, los acabados más espectaculares.

Venga y compruebe porqué sólo Maquinarias S.A. pinta su vehículo como nadie.

Maquinarias s.a.
La mejor manera de tener un Nissan.

NISSAN NISSAN
Con toda confianza.

Av. La Marina 3350 San Miguel Telfs.: 451 1996 451 0460 Fax 464 0910 Av. República de Panamá 3080 San Isidro Telfs.: 442 0304 442 8322 Fax 442 3430
Av. Alfredo Mendiola 5500 - 5558 Urb. Industrial Los Olivos Telfs.: 485 1087 485 1115. Y muy pronto, también en La Molina.