"50 AÑOS DE LA HISTORICA LLEGADA DE LAS CAÑONERAS B.A.P. *UCAYALI* Y B.A.P. *MARAÑON* A *IQUITOS*"

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca



Arqto. naval John Boylan Esquire el día de la condecoración al Mérito Naval, en compañia de su esposa Eileen W. de Boylan, el embajador de Gran Bretaña y del autor del presente artículo.

Han transcurrido 50 años desde que la Marina de Guerra del Perú adquirió las cañoneras *Ucayali* y *Marañón.*

Sin embargo, los personajes a quienes les dedico esta crónica recordatoria, el contralmirante Jorge Camino La Torre y el arquitecto naval John Boylan Esquire, siempre estarán en mi memoria, mereciendo gratitud y respeto por motivos profesionales y sentimentales que marcaron el inicio de mi carrera naval.

El episodio que a continuación relataré forma parte de la historia naval ligada a nuestra Amazonía y a la tecnología de la construccion naval inglesa, y que en buena cuenta es un hecho preponderante en mi formación naval.

A fines de noviembre de 1949 se tomó conocimiento de la firma de contrato de construcción de dos cañoneras fluviales entre Perú y la empresa de inglesa John I. Thornycroft Ltd, con sede en Southampton.

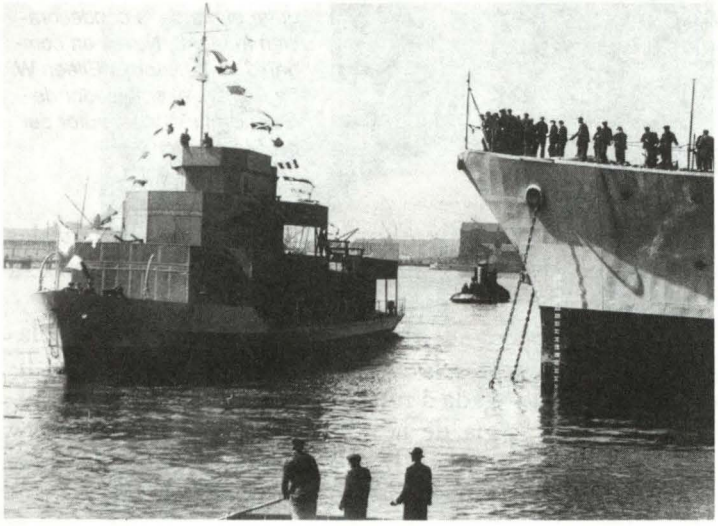
Este acuerdo fue autorizado con el Decreto Ley Nro. 11167 que firmó el entonces Presidente, general Manuel A. Odría y el Ministro de Marina, contralmirante Roque A. Saldías. Recuerdo que suscitó un entusiasmo patriótico por parte del público en general, así como del personal naval y el pueblo de la Amazonía.

El hoy vicealmirante (r) Jorge Barreto Alván fue nombrado inspector de la construcción de las dos cañoneras y posteriormente comandante del Grupo de Tarea, quien con sus dotes de conducción de hombres y liderazgo, supo cumplir con su misión asignada. Este gran profesionalismo demostrado fue motivo de reconocimiento de altos funcionarios de la empresa constructora y de las autoridades navales de entonces.

La Fuerza Fluvial de la Amazonía en 1949

A fines de 1948, de acuerdo al estudio efectuado por el Estado Mayor General de la Marina, se determinó:

- La adquisición de dos cañoneras fluviales de características apropiadas para cubrir las necesidades operativas de la Fuerza Fluvial, dado que las cañoneras B.A.P. *Loreto* y B.A.P. *Amazonas*, adquiridas en 1936, mostraban señales que indicaban una necesaria renovación o modernización.
- Adquisición de un dique flotante con capacidad para reparar buques de hasta 600 toneladas.
- Además, se solicitaba la construcción de la Base Fluvial de Nanay.
- También la reconstrucción de la Estación Fluvial Manuel A. Clavero, de Punchana, y la Estación de Reparaciones



Lanzamiento del B.A.P. Ucayali *en los astilleros de Thornycroft, Southampton, Inglaterra. 7 de marzo de 1951.*

Vicealmirante Melitón Carvajal, de Itaya.

Es así que, con el Gobierno del general de división Manuel A. Odría (1897-1974), y siendo Ministro de Marina el contralmirante Roque A. Saldías (1892-1974), se promulgó el D.L. 11167 que estableció la creación de fondos propios para las adquisiciones señaladas.

Con este sustento, dentro del Plan General de Desarrollo se procedió a tomar las acciones correspondientes, que conllevaban a la renovación de elementos deteriorados de la Fuerza Fluvial de la Amazonía.

Las unidades fluviales operativas en ese entonces estaban conformadas por el B.A.P. *Portillo*, B.A.P. *Iquitos*, B.A.P. *Loreto*, B.A.P. *Amazonas*, B.A.P. *América* y B.A.P. *Napo*.

Contrato de Construcciones

De acuerdo al Decreto Ley mencionado, se formularon los contratos respectivos con la firma inglesa John I. Thornycroft Ltd., cuyo facsímil de la Resolución Suprema Nro. 1093 del 25 de noviembre 1949, se anexa en la presente crónica.

Las dotaciones de la Comisión

El petrolero B.A.P. *Cabo Blanco* fue designado buque madrina para las cañoneras a ser construidas. Las dotaciones respectivas son las que se indican en el cuadro.

B.A.P. *Cabo Blanco*

Capitán de Fragata Fernando Rojas Guerrero, Comandante y Jefe del Grupo de Tarea;
Capitán de Corbeta Salvador Mariátegui C., 2do Comandante; Capitán de Corbeta César Barandiarán Novoa, Jefe de Ingeniería;
Teniente Primero Ismael Otárola Salcedo, Jefe de Navegación;
Alférez de Fragata Pedro Arana Cisneros, Oficial de Ingeniería;
Alférez de Fragata José Carcelén B., Oficial de Ingeniería;
Alférez de Fragata Jaime Blanco Ch., Oficial de Ingeniería;
Teniente Segundo Alejandro Pérez Ruíz, Oficial de Cubierta;
Teniente Segundo Aurelio Muñoz P., Oficial de Cubierta;
Alférez de Fragata Pablo Camogliano L., Oficial de Cubierta;
Teniente Segundo Uladislao Lozano C., Médico;
Total de dotación: 11 oficiales y 50 tripulantes.

Cañonera Fluvial *Ucayali*

Capitán de Corbeta Jorge Camino de la Torre, Comandante

Teniente Primero Manuel Piqueras S., 2do. Comandante y Jefe de Ingeniería;

Teniente Segundo Héctor Morey Arróspide, Jefe de Armamento y Cubierta;

Alférez de Fragata Enrique Anderson Rosas, Jefe de Navegación;

Alférez de Fragata Jorge Portella Roca, Jefe de Administración

Personal Subalterno:
M2 Néstor Rosas Del Castillo
Cb1 Juan Piepp Gordillo
OM1 David Alatrista Rodriguez
Cb1 Alfredo Salazar Sifuentes
OM1 Víctor Taboada Morales
Cb1 Roberto Cuaresmayo Rondón

OM1 Amaldo Reátegui Arias
Cb1 Antenor Gago Thomas
OM1 Gil Rodríguez Guevara
Cb1 Roberto Marcial Alferano
OM2 Manuel Ortiz Cabanilla
Cb1 Atilio Mattos Zúñiga
OM2 René Chávez Stumper
Cb1 Ricardo Rivadeneyra
OM2 Jorge Ponce Isla
Cb2 Darío Castro Navarro
OM3 Guillermo Franco Velasco
Mar 1 Dionicio Gonzales Periche
OM3 José Rosa Chiroque
Mar 1 Florencio Ramírez Guerrero
OM3 José Peralta Butler
Mar 1 José Pazos Loro
OM3 Alberto Meza Carranza
Mar 1 Basilio Berrocal Pariona
OM3 Samuel Caballero Vigo

Total de dotación: 5 oficiales y 25 tripulantes (14 cubierta y 11 ingeniería)

Cañonera Fluvial *Marañón*

Capitán de Corbeta Enrique Villa Salcedo, Comandante;
Teniente Primero Enrique Madico Escudero, 2do. Comandante y Jefe de Ingeniería;
Teniente Segundo Jorge Hidalgo Reátegui, Jefe de Armamento y Cubierta;
Alférez de Fragata Gerónimo Cafferata M., Jefe de Navegación;
Alférez de Fragata Augusto Pérez del Solar, Jefe de Administración.
Total de dotación: 5 oficiales y 25 tripulantes (14 cubierta y 11 ingeniería)

El viaje Callao-Southampton e incidentes

De acuerdo a la Orden de Operaciones respectiva, el B.A.P. *Cabo Blanco* zarpó del puerto del Callao el 11 de abril de 1951 rumbo a Southampton, Inglaterra, a donde arribó el 15 de mayo del mismo año. Se embarcó armamento y munición para las cañoneras fluviales a construirse, así como combustible, lubricantes, agua, víveres secos y frescos, excepto verduras, para todo el viaje.

El 14 de abril, el *Cabo Blanco* amarró en el muelle de Talara para efectuar la faena de agua y de combustible. El 19 de abril, en Balboa, Panamá, al cruzar el Canal, por acción del viento y también por una deficiente maniobra del remolcador, el buque sufrió un fuerte recostón por la amura de estribor contra el espigón de la esclusa de Miraflores. La avería fue una abolladura longitudinal de 3 mts., con deformación de seis cuadernas, flecha máxima de 2 _" y otras deformaciones. Sin embargo, no afectó la navegación ni la seguridad del buque, en tanto la reparación provisional se efectuó con personal de la dotación.

El 20 de abril se pasó por puerto Colón, Panamá. Se navegó el Mar Caribe hasta pasaje La Mona, y de allí rumbo a Bishop's Rock, Inglaterra, a donde se arribó el 12 de mayo a 08:00 horas. A las 12:00 horas fondeó en Speedheed, Portsmouth, con la finalidad de depositar munición en los pañoles del Almirantazgo, localizado en Priddy Hard Gospert, ya que por reglamentación inglesa ningún buque podía ingresar para reparación, teniendo munición a bordo.

Los días 19 y 14 de mayo el buque permanecía fondeado, por cuanto en estos días no hubo actividad portuaria por ser feriado. El 15 de mayo, a primera hora, se ini-

ció faena de munición. A las 12:00 horas zarpó el buque, arribando a Southampton a las 14:00 horas. Acoderó al Outer Dock Berth Nro. 4.

Al arribo esperaban el entonces capitán de fragata Jorge Barreto Alván, designado Inspector Naval de la construcción de las cañoneras, los miembros de la Embajada del Perú en Londres y los funcionarios principales del astillero John I. Thornycroft. Terminado el desembarco partió el pasaje hacia el astillero situado en Woolston, a 50 minutos de viaje por tierra desde Southampton. Las coordinaciones con el astillero fueron hechas previamente con el presidente del Directorio de la empresa, Sir John I. Thornycroft, con el gerente general, capitán de navío C. Vilar, y el gerente del astillero, Mr. M. Barnaby.

Entrega de las cañoneras

En Southampton, después de ser inspeccionadas las averías producidas en Panamá, y de la respectiva valorización que fue aprobada en Lima, el astillero Thornycroft procedió a efectuar la reparación del *Cabo Blanco*.

En relación a las cañoneras, el 27 de abril de 1950 se puso la quilla de las cañoneras fluviales *Ucayali* y *Marañón*. El 7 de marzo de 1951 fue lanzada al agua la cañonera fluvial *Ucayali*, siendo la madrina de bautizo la esposa del Presidente de la República, Sra. María Delgado de Odría, representada en la ceremonia por la esposa del embajador del Perú en Londres, Sra. Teresa Kroll de Rivera Schereiber. Asistieron al acto de lanzamiento aproximadamente 200 personas.

Del 21 al 24 de mayo se efectuaron las pruebas de mar, los motores principales, máquinas auxiliares y otros sistemas de la nave. No se presentó novedad alguna. Según el contrato, éstas debían ser entregadas al Gobierno peruano el 1ro. de abril de 1951, pero ello no fue posible por dificultades de orden interno del Gobierno socialista de entonces. Ante este impase, las cañoneras fluviales fueron concluidas oficialmente el 28 de junio de 1951. Desde esta fecha, los dos buques estuvieron listos para zarpar al Perú con sus respectivos certificados de construcción y demás documentos pertinentes.

El 28 de junio, día de la entrega oficial de ambas cañoneras, se realiza la ceremonia de transferencia y comisionamiento de los buques al Gobierno peruano. Aquel día el muelle lució engalanado, las notas marciales de la banda de músicos ingleses le daban el toque festivo. La presentación y recepción organizada por la Armada Peruana estuvo a cargo del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván.

En el transcurso de la ceremonia, el Comandante de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali*, capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre, tomó el mando y la dotación peruana procedió a embarcarse, en tanto que la primera guardia cubría sus puestos e inmediatamente izó nuestro rojiblanco pabellón que ondeaba majestuoso. Todos los peruanos allí congregados entonaron con fervor el Himno Nacional. ¡Mi Primer Comandante!.

Desde aquel instante se le llamó oficialmente B.A.P. *Ucayali* y destinado a la Fuerza Fluvial de Amazonas. Para el autor de la

crónica pasó a ser: ¡Mi Primer Buque!

En una ceremonia similar fue lanzada al agua la cañonera fluvial Marañón. En esta ocasión la madrina de bautizo fue la esposa del Ministro de Marina, Sra. Teresa Bravo de Saldías, representada en el acto por la Sra. Olinda Tavera de Barreto, esposa del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván. Esta vez asistieron más de 200 personas procedentes de Londres y París, entre ellos el embajador del Perú en Francia, contralmirante Federico Díaz Dulanto.

Hicieron uso de la palabra el representante de la empresa constructora, Sir John I. Thornycroft y el Embajador del Perú en Londres, Dr. Ricardo Rivera Schereiber. Al término de ambas alocuciones, se lanzó al agua la cañonera e inmediatamente el Comandante, capitán de corbeta Enrique Villa Salcedo, tomó el mando.

Del 4 al 7 de junio se efectuaron pruebas en la mar, las cuales culminaron sin novedad.

Características de las cañoneras

Las características principales de las cañoneras son las siguientes:

- Fondo plano.
- Eslora 47,16 m.
- Manga 9,75 m.
- Calado máximo 1,21 m.
- Desplazamiento máximo 365 toneladas.
- Para reducir el peso, y con la finalidad de alcanzar el calado de 10,16 cm, las cañoneras fueron construidas casi enteramente de aluminio naval.
- Dos motores Diesel Polar británico, del tipo 441 de 400 rpm cada uno.
- Velocidad máxima 12 nudos.
- Se acondicionaron sollados para la tripulación y camarotes para los oficiales de acuerdo a las condiciones climáticas.

Años despúes, en el segundo semestre de 1971, el casco de ambas cañoneras fue mejorado cambiando las planchas originales, que ya estaban gastadas, por acero nuevo y remachadas por el SIDI. Además, los motores principales fueron repotenciados.

El armamento de ambas cañoneras estuvo inicialmemte conformado por dos cañones de 3" / 50 cal., 2 cañones Madsen de 20 mm. AA, de simple afuste. La instalación del armamento se hizo en el astillero de Southampton con la dotación peruana.

Despedida

El día 6 de julio de 1951 se realizó a bordo de las cañoneras una actividad de despedida retribuyendo las atenciones recibidas en un marco de alegría y tristeza. Estuvieron presentes autoridades militares y civiles, con quienes se logró una entablar una especial amistad que se vio graficada en los gratos momentos que compartieron.

Difícilmente se podrá olvidar las experiencias profesionales obtenidas, así como las relacionadas a otros aspectos.

En la navegación de retorno a la patria observé que en el mamparo de la cubierta a estribor estaba colocada una placa de bronce en el que se ha acuñado los nombres de la dotación e indicando la fecha oficial de construcción: 28 de junio de 1951, la cual ha quedado registrada en las páginas históricas de la Marina de Guerra del Perú.

El comportamiento impecable del personal naval peruano en sus relaciones con el personal inglés, el notorio espíritu de trabajo y sacrificio, la capacidad profesional, así como el ansia de cumplir con la misión en el menor tiempo posible y con la mayor eficiencia, fueron notados por el personal del astillero donde se construirían las dos cañoneras. Esta conducta dio motivo a que los familiares de los funcionarios y operarios no dudaron en brindarles su más cordial y amplia amistad, incorporándolos a todos sus actividades (sociales, religiosas, paseos, deportivas). Esta especial consideración se hizo extensiva a la familia del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván, cuya digna esposa, la señora Olinda Tavera de Barreto, e hijos. Compartir momentos inolvidables con los amigos ingleses compensó bastante la nostalgia que generaba en las dotaciones los cuatro meses de alejamiento del hogar y la patria.

Primer zarpe hacia el Perú

El 10 de julio de 1951, a las 10:00 horas, zarpó de Southampton, el Grupo de Tarea conformado por el *Cabo Blanco* y las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* con destino a Iquitos. Antes del zarpe hubo una descoordinación con respecto al pronóstico del tiempo. El diario *Times* y las estaciones de radio propalaron la noticia de que durante los días 10 y 11 de julio habrían en el canal vientos huracanados. El gerente general de Thonrycroft, capitán de navío Vilar, consultó con el Almirantazgo e informó a los comandantes de las cañoneras que el tiempo, en el Canal, no era recomendado para navegar con embarcaciones menores de 1.000 toneladas. El comandante de la cañonera B.A.P. *Ucayali* transmitió esta información al comandante del Grupo de Tarea. El Inspector Naval informado del tiempo difundido por el *Times*, estaciones de radio y la empresa Thonrycroft, le comunicó al Comandante del Grupo de Tarea, quien consultó con la estación meteorológica de la isla Nigth y, con ello, tomó la decisión de zarpar. El Grupo de Tarea navegó rumbo al puerto Portsmonth, con velocidad 9 nudos, estado del mar 3, viento 3 y mar de proa.

El 10 de julio a las 12:00 horas, el *Cabo Blanco* fondeó en Portsmouth para embarcar la munición dejada en depósito. Las cañoneras se mantuvieron sobre sus motores. A las 15:00 horas zarpó rumbo al Ferrol del Caudillo; velocidad 9 nudos; mar 3; viento 3; y mar de proa.

El 11 de julio, a las 09:00 horas, la cañonera *Ucayali* informó al Comandante del Grupo de Tarea la presencia de agua en el pañol general. Diez minutos después, la cañonera B.A.P. *Marañón* también daba parte de agua en el pañol de cadenas y en el pañol general de la nave.

Ante esto, y después de efectuar las coordinaciones del caso, el Comandante del Grupo de Tarea dispuso el regreso de los buques a Southampton. El 12 de julio a las 03:00 horas fondearon los buques en la isla Wight, donde se efectuó una inspección detenida de las averías. El *Cabo Blanco* zarpó hacia Portsmouth para desembarcar la munición, en tanto las cañoneras continuaron rumbo a Southompton, llegando al puerto a las 12:00 horas.

El Inspector Naval hizo las gestiones pa-

ra el ingreso a muelles con el fin de efectuar las reparaciones. La cañonera *Ucayali* entró a dique el 16 de julio y salió el 27, permaneciendo así 11 días. La *Marañón* lo hizo el 24 de julio y estuvo hasta el 3 de agosto, en total 10 días.

Las averías

Las averías de la *Marañón* fueron las siguientes:

- Pañol de cadenas, entre las cuadernas 6 y 8 se aflojaron los remaches, originándose así el ingreso del agua.
- Pañol general, entre las cuadernas 8 y 16 se deformó la quilla central y las laterales; se deformaron también las planchas del plan de casco y hubo ingreso de agua por los remaches aflojadas entre las cuadernas 8 al 11 se deformó el plan del casco en forma de quebranto entre las cuadernas 12 al 14.

Las reparaciones que se efectuaron fueron los siguientes:

- Cambio y calafateo de remaches. Cambio de todas las planchas del plan del casco deformadas. Cambio de vagres y angulares de quilla laterales deformadas. Reforzamiento de todo la zona afectada.
- La cañonera *Ucayali* sufrió daños muy parecidas a los de la cañora Marañón.

Informes al respecto

Los informes de los comandantes de las cañoneras sobre el accidente fueron dirigidas al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vía comandante del Grupo de Tarea, con conocimiento del Inspector General.

Ambos comandantes coincidieron en lo referente a la velocidad de 9 nudos, mar 3, viento 3, mar de proa, disminución de velocidad al regresar a puerto. Coinciden también en su apreciación respecto a que la construcción de las cañoneras era débil en todo lo que concernía a las partes afectadas.

Los informes del Comandante del Grupo de Tarea no coincidían con las del Inspector General, pues calificaba a las cañoneras como débiles en su estructura transversal y longitudinal; que la firma Thornycroft había fallado lamentablemente, en su diseño, cálculo y elección de los materiales para la construcción. Por su parte, el Inspector Naval manifestó que se efectuaron todos los trabajos e inspecciones de acuerdo al contrato de construcción, así como que la velocidad mantenida, 9 nudos por casi 18 horas de navegación con mar 3, viento 3 y mar de proa, fueron excesivas para las cañoneras destinadas a navegar en río.

Para mayor información del Estado Mayor General de la Marina, el Inspector Naval envió los informes técnicos del astillero Thonrycroft y el del Lloyd, que por contrato, también fue vigilar la construcción.

El Estado Mayor General de la Marina estudió los informes y, al comprobar las discrepancias, emitió la Resolución Suprema Nro. 760 del 26 de julio de 1951, con el cual dispuso organizar un Grupo de Tarea con el *Cabo Blanco* y las cañoneras *Marañón* y *Ucayali*, embarcándose como Comandante del Grupo de Tarea el Capitán de Fragata Jorge Barreto Alván, quien izó su distintivo a bordo de la *Marañón* e im-

partió instrucciones para el viaje. Su presencia era garantía para los oficiales, puesto que todos conocían su capacidad marinera y sus condiciones de don de mando y liderazgo.

El comandante Barreto, en la fecha vicealmirante (r), hacía de su comando en la fuerza de tarea reorganizada una suerte de mística con respecto a la conducción de hombres.

Oficiales y tripulantes apreciaban su trato, bromas y exigencias confiando plenamente en aquél Jefe nombrado. Estoy seguro que, iguales virtudes y características las desarrollaba en todos los buques y dependencias donde ejerció su jefatura. Por otro lado, cabe mencionar que era un excelente submarinista calificado. Es el primer buzo calificado que tenía la Armada.

Zarpe definitivo de salida hacia el Perú

El 15 de agosto de 1951, a 10:00 horas, zarpó de Southampton el Grupo de Tarea conformado por el *Cabo Blanco* y las dos cañoneras fluviales rumbo a Iquitos. En el muelle se encontraban funcionarios y trabajadores del astillero. A las 13:00 horas, en Porthmouth, la tripulación del *Cabo Blanco* procedió a embarcar la munición depositado en los pañoles del Almirantazgo. Las cañoneras disminuyeron su velocidad y continuaron el viaje.

El 18 de agosto, a las 11:00 hrs., en Ferrol del Caudillo, España, al ingresar a puerto hubo fuerte viento y densa neblina. El Cabo Blanco salió de la formación y llegó horas después. Las autoridades navales y civiles subieron a bordo para recibir a las cañoneras fluviales peruanas. Al día siguiente, se recibió la visita del embajador del Perú en España, Mcal. Eloy G. Ureta. En los días siguientes, los señores alcaldes de La Coruña y de Santiago de Compostela invitaron a los jefes y oficiales navales peruanos a una sesión solemne en ambas Municipalidades y, a su término, ofrecieron un almuerzo de camaradería.

El 28 de agosto, cuando eran las 08:00 horas., zarparon para Santa Cruz de Tenerife, en las Islas Canarias, a donde se arribó el 1ro. de setiembre, siendo recibidos por las autoridades civiles y militares. Hubo sesión solemne en la Municipalidad y se recibió un agasajo por la autoridad municipal. El 04 de setiembre, a las 10:00 horas, enrumbaron a Belen do Pará. El 08 de setiembre, a raíz del mal estado de salud del teniente segundo Héctor Morey y del alférez de fragata Enrique Anderson se recaló en Puerto Grande, Islas de San Vicente, donde ambos oficiales recibieron el tratamiento médico correspondiente. El 10 de setiembre, los buques retomaron el rumbo que los llevaría a Belen do Pará. Durante la navegación, el *Cabo Blanco* comunicó haber encontrado a bordo un pasajero clandestino (polizón) que se había embarcado en Santa Cruz de Tenerife, lo que dio motivo para que se realizara una minuciosa inspección, la cual se hizo tambien en las cañoneras, lográndose encontrar dos pasajeros más. Los tres polizontes continuaron viaje a Iquitos y Callao.

También en la cañonera *Ucayali* el estado de salud del OM3. San. Alberto Meza se deterioró a causa de una úlcera sangrante y deshidratación. Ante esta situación, se dispuso el trasbordo teniente primero SN.

Uladislado Lozano Z. del *Cabo Blanco*, excelente médico y amigo, para tratar al enfermo. Luego de ser examinado y suministrarle los medicamentos necesarios, el facultativo regresó a su buque. Igualmente, durante la navegación el *Cabo Blanco* recibió la orden de permanecer en Belen do Pará hasta la llegada del dique flotante, al que abastecería de combustible.

El 20 de setiembre, a las 12.00 horas, el Grupo de Tarea llegó a Belen do Pará. El OM3. San. Meza fue internado en el Hospital Aeronáutico de esta ciudad. Aquí se embarcaron a bordo de la *Marañón* los prácticos OM2. Miguel Arévalo y OM3. Ricardo Manzanares, y a bordo de la *Ucayali* los prácticos OM2. Gregorio Yépez y OM2. Antonio Soregui. Se recibió el Oficio de Instrucción para la llegada a Iquitos, emitido por el Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas.

La navegación de Southampton a Ferrol del Caudillo, Lisboa, Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, Puerto Grande, Brasil, se desarrolló sin novedad. De Puerto Grande a Belen do Pará hubo días de navegación con mar 3, vientos 4, neblinas cerradas y mar de proa, teniéndose que disminuir la velocidad para que no resultasen afectadas las estructuras de las cañoneras. Un día antes de llegar a Belén do Pará se tuvo que observar las estrellas para obtener la posición del Grupo de Tarea. Así enmendaron rumbo y recalamos a Belén do Pará.

En aguas amazónicas peruanas

El 23 de setiembre, a 08:00 horas, zarpó el Grupo de Tarea de Belen do Pará, navegando en el río Amazonas con destino a Iquitos.

El 1° de octubre de 1951, en aguas peruanas, el Comandante del Grupo de Tarea envió un mensaje al Ministro de Marina, con conocimiento del Presidente de la República, saludando a ambas personalidades en nombre de toda la dotación y comunicándoles que las cañoneras fluviales ya navegaban en aguas peruanas. Al día siguiente, se recibió del señor Ministro de Marina el siguiente mensaje –respuesta: "En nombre del Señor Presidente de la República y el mío, agradezco y retorno saludo a usted y personal a sus órdenes, hallándonos muy complacidos por el feliz término del viaje de las cañoneras".

El 2 de octubre se procedió a desmantelar los refuerzos de madera colocados en cubierta y a proa de las cañoneras.

El 3 de octubre, a las 08:00 horas, las cañoneras *Marañón* y *Ucayali*, a la cuadra del río Nanay, se suman a la formación en columna las cañoneras fluviales *Loreto*, *Amazonas*, *América*, *Napo*, *Portillo* e *Iquitos*, así como unidades mercantes, botes, canoas y pamacaris a motor. Las escoltó también una escuadrilla de aviones en sobre vuelo con pasadas constantes.

A las 11:00 horas, la formación pasa a la cuadra del palco principal, situado próximo a la prefectura, en el malecón del Jr. Tarapacá. Se rinde honores, las cañoneras siguen navegando aguas arriba hasta la cuadra del río Itaya, donde se produce el disloque de parte del Grupo de Tarea: La *Marañón* y la *Ucayali* viran aguas abajo para, posteriormente, maniobrar y amarrar al muelle fiscal, en el malecón próximo a la prefectura. Las demás cañoneras fluviales

procedieron a sus amarraderos en la base de Punchana.

A las 11:45 horas, amarradas la *Marañón* y la *Ucayali* al muelle fiscal, se recibe el saludo del señor Ministro de Marina, representado por su secretario capitán de corbeta Carlos Salmón Cavero, quien años después, llegó al alto grado de vicealmirante, Jefe del EMGM. Estuvieron presentes el Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas, capitán de navío Don Eloy Burga T., el Jefe de Estado Mayor, capitán de fragata Luis Ponce, el señor Prefecto del Departamento, el Comandante General del Ejército, el de la Fuerza Aérea, el Vicario Apostólico de Iquitos, el Presidente de la Corte Superior de Justicia, el Alcalde de la ciudad y otras personalidades de Iquitos.

El Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas ofreció un almuerzo de bienvenida para los oficiales y dotaciones de las cañoneras recién llegadas.

El día del arribo de la Marañón y la Ucayali se declaró feriado. La ciudad lucía embanderada. Las campanas de las iglesias repicaban. Las escuelas y colegios, los gremios, las instituciones, los clubes y, de modo general, todo el pueblo iquiteño se dieron cita a orillas del río Amazonas. La gente, agitando banderitas de franjas rojas y blancas comentaban alegres el acontecimiento, lucían escarapelas en el pecho, vivaban al Perú y a las dotaciones de las cañoneras arribadas. Fue un día de regocijo general. Por la noche se realizaron fiestas populares.

El Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas ordenó que las cañoneras permanecieran seis días más en el muelle fiscal a fin de que fueran visitadas por el público.

Este acontecimiento, del arribo de las cañoneras fluviales *Marañon* y *Ucayali* quedó grabado en el recuerdo de quien escribe esta crónica, quizá el mejor y más grato recibimiento del que fui parte durante los años de mi permanencia en nuestra Marina de Guerra.

El 4 de octubre, la Cámara de Diputados, a pedido del diputado por Iquitos, señor Walter Salazar Souza, agradeció al señor Presidente de la República y al Ministro de Marina por la compra de las cañoneras fluviales. Además, felicitó y dio la bienvenida a las dotaciones de oficiales y tripulantes por el feliz arribo de las naves al puerto de Iquitos. El mismo día, el prefecto, el obispo vicario y el alcalde remitieron sus felicitaciones y agradecimiento al Presidente de la República y al Ministro de Marina. La respuesta se produjo de inmediato, y en ella ambas personalidades agradecen y hacen extensivo su reconocimiento al pueblo loretano.

El día 5, Sir John I. Thornycroft se dirije al Presidente de la República y al Ministro de Marina felicitándolos por el feliz arribo de las cañoneras al puerto de Iquitos, y enviando al comandante Jorge Barreto el siguiente cable: "Felicitaciones por su maravilloso manejo marinero".

El 6 de octubre, las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* fueron incorporadas a la Fuerza Fluvial del Amazonas, integrándose así a la Primera División compuesta por las cañoneras *Amazonas* y *Loreto*. Y cuando el autor de la crónica pensaba que su permanencia a bordo de las cañoneras se

prolongaría por más tiempo, fue nombrado en comisión del servicio al B.A.P. *Aguirre* (D-2), que se encontraba en proceso de entrega por la Marina de los Estados Unidos de América, en la Base Naval de Jacksonville, debiendo retornar al Callao.

¡Se había cumplido con la misión encomendada!

Reconocimiento

Por tratarse de dos personalidades que figuran en el presente artículo, es necesario rendir homenaje de agradecimiento a quien fue Presidente de la República, general de División EP. Manuel A. Odría y a su Ministro de Marina, vicealmirante Roque A. Saldías M., por haber sido los gestores de la restructuración moderna de nuestras Fuerzas Navales, proporcionando los medios económicos. Gracias a sus esclarecidas visiones determinaron un Plan de Desarrollo de la Marina de Guerra del Perú.

De acuerdo a la Ley Nro. 11167, emitido en el gobierno de Odría, se crearon fondos especiales para adquisiciones navales, como las cañoneras fluviales *Ucayali* y *Marañón*, el buque de desembarco Chimbote, la draga *Gaviota* y las barcazas holandesas que, operadas por el SIMA, realizaron trabajos de dragado en la Base Naval del Callao, en la Escuela Naval de La Punta y en puertos de nuestro litoral. También se modernizaron y se dio mantenimiento a las fragatas *Ferré*, *Palacios* y *Gálvez*. De igual modo, se adquirieron los destructores-escolta *Castilla*, *Aguirre* y *Rodríguez*. Finalmente se modernizaron y reacondicionaron los submarinos tipo *R* en los astilleros de la Electric Boat de New London, así como los submarinos *Lobo* y *Tiburón*.

Estas unidades han servido por dilatado tiempo y hay algunas que siguen en servicio como pilares de la seguridad nacional.

Hay que recordar que con motivo de las Bodas de Plata, 25 años de la llegada de estas unidades a Iquitos, el 3 de obtubre de 1976 se desarrolló un programa especial en cuyo recuerdo se otorgaron plaquetas de plata donde aparecen las figuras de las dos cañoneras, otorgadas por el Comandante General de entonces.

Por otro lado, para conmemorar la adquisición de éstas, el Servicio de Correo Central, entre los años 1950, 1957 y 1962, emitió una numerosa cantidad de estampillas con la figura del submarino B.A.P. *R-1*, que junto con sus tres compañeros *R-2, R-3* y *R-4*, fue modernizado en New London, gracias a los fondos económicos de la Ley 1167.

El capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre. Reflexiones sobre un diario de bitácora fluvial

Por Resolución Suprema Nro. 1070 del 29 de diciembre de 1950, el capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre fue nombrado comandante de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali*.

El comandante camino venía de prestar sus servicios en la Comandancia de la Fuerza Naval de la Amazonía, donde se le conocía por sus altas condiciones personales y profesionales, además era ampliamente conocedor de los problemas de la Amazonía.

El destacado comandante nació en la ciudad de Iquitos y estuvo casado con do-

ña Delicia Oyarce, con quien tuvo tres hijos.

Tuve la fortuna de tenerlo como instructor en la Escuela Naval del Perú, donde nos enseñaba ingeniería naval. De esa etapa se recuerda su hablar pausado ya sea dando órdenes o aconsejando a sus subordinados cuando éstos lo solicitaban. Tiempo después volví a estar bajo su mando, muy gratamente, en dos oportunidades. Estando en el B.A.P. *Ucayali*, me enseñó los secretos de la navegación fluvial, muy diferente a la navegación en la mar.

Como gran amante de la tierra que lo vio nacer, escribió un artículo en la Revista de Marina (1975) sobre la red fluvial de la Amazonía Peruana, donde establecía la relación existente entre los ríos Napo y Putumayo con el río Amazonas. En algunos de sus párrafos, comenta:

"Estamos en el puerto de Pucallpa, en la segunda quincena de noviembre de 1978, tuve la oportunidad de leer en la revista *Tunche* las conclusiones del Forum de la Amazonía, decía que el estudio y construcción de los canales interfluviales pueden ser utilizados de tal manera que acorten la distancia y economía de los costos, prioritariamente entre los ríos Napo y Putumayo.

En este río tuve la oportunidad de ver en el terreno un accidente fluvial que en Loreto es conocido como *tipishca*, accidente que acorta distancias y economisa algunas horas de navegación... Pero la conclusión del forum establecía en forma definida el estudio y construcción de un canal interfluvial entre los ríos Napo y Putumayo.

Trataré ahora brevemente sobre el turismo acuático. Sería conveniente un embarcadero apropiado a la altura de Hotel de Turistas en Iquitos para las embarcaciones que se dedican a tal industria y que ahora ha iniciado viajes.

En Estrecho, la Marina de Guerra del Perú, ampliando su campo operativo ha instalado la Estación Fluvial del Putumayo que, indudablemente va prestar un valioso servicio de reafirmación de nuestra nacionalidad en tan lejana región amazónica.

Ojalá que estas notas de bitácora tomadas de un largo viaje fluvial desde Pucallpa hasta San Ramón Castilla, en las montonaves *Adolfo* y la *Pedrera* sirvan de algo a los organismos que se crean afectados. Pienso que necesitamos apoyar con todo entusiasmo a los proyectos que tiendan a elevar los distintos niveles de nuestra Amazonía y aprovechar las experiencias y las observaciones de los conocedores de la gran región para su conquista en provecho de Loreto y del Perú".

He aquí, a grandes rasgos, la personalidad de mi Primer Comandante que tuve al iniciar mi carrera naval. Un jefe de exquisita fibra humana: esposo amantísimo y padre cariñoso, tanto como amigo cordial y profundamente católico. Poseedor de gran valor profesional, cualidades que lo llevaron a desempeñar altos cargos en la administración pública, en la que fue el primer ministro de Industria y Comercio.

El arquitecto John Boylan Esquire

El arquitecto naval John Boylan Esquire fue de origen irlandés, a quien conocí al ser asignado como enlace en la construc-



Capitán de Corbeta Jorge Camino de la Torre, comandante del B.A.P. Ucayali, *a bordo de la cañonera.*

Primera dotación de oficiales del B.A.P. Ucayali *en compañia del Inspector Naval capitán de fragata Jorge Barreto Alván y del capitán de corbeta Eduardo Villar Salcedo, comandante del* B.A.P. Marañon. *De izquierda a derecha (de pie). C. de C. Jorge Camino de la Torre, A. de F. Enrique Anderson R., (inclinados) Tte. 1° Manuel Piqueras Sánchez Concha, Tte 2° Hector Morey A., A. de F. Jorge Portella R.*



ción de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali* y el B.A.P. *Marañón*, en el astillero John Thornycroft.

Era un hombre que gozaba de gran estima dentro del astillero. Muy apreciado por sus excelentes dotes que tuvo dentro de sus funciones y con un gran sentido del humor, profundamente católico. Con su esposa Eileen White tuvo dos hijos. Su fe cristiana lo hizo notar cuando obsequió una estatua de la Virgen Stella Maris con motivo de la construcción del petrolero B.A.P. *Zorritos*.

Durante la Segunda Guerra Mundial había servido en la Reserva de la Marina de Gran Bretaña y él, como descendiente de marinos que lucharon con Horacio Nelson en la batalla de Trafalgar, admiraba a nuestro Gran Almirante Miguel Grau.

Su relación con el Perú se gesta a partir de la construcción del B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón*, así como el dique flotante. Pero su mayor logro fue la construcción del primer buque de alto bordo construido en América: el B.A.P. *Zorritos*.

Un hecho anecdótico de este singular arquitecto naval sucedió en el día del lanzamiento del Zorritos. Se refiere al resbalón que tuvo en las gradas, del cual salió airoso en razón de su temperamento irlandés, pues lograría tomar una comba pesada para golpear varias veces la quilla y así provocar el deslizamiento de la nave hacia el mar.

Por todo lo anterior, y por haber contribuido a desarrollar la industria naval, la Marina de Guerra le hizo un reconocimiento otorgándole la conderación Cruz al Mérito Naval con la Orden de Caballero, imposición que estuvo a cargo del que fue Canciller de la Orden, contralmirante Guillermo Tirado Lamb.

Al terminar su contrato con la Marina de Guerra del Perú, fue contratado por el Lloyd's de Londres, con sede en Bélgica, país donde lamentablemente falleció.

Recordado amigo John Boylan Esquire, gracias por tu amistad! Tengo la seguridad que al lado del Señor habrás cantado *Rule Británica, rule the waves.*

El Dique Flotante

El 27 de julio de 1950 se puso la quilla del dique flotante, siendo lanzado al agua un año después. De este modo, zarpó hacia Iquitos el 17 de agosto de de 1951, jalado por el remolcador inglés *Merchantman*.

Alcanzaron Belén el 26 de setiembre y tres días después zarparon rumbo a Iquitos navegando en las aguas del río Amazonas. En esa ciudad fondearon en el puerto de Iquitos, siendo recibidos por el comandante Jorge Camino de la Torre.

El dique flotante es del tipo de doble pared y de autocarenado. Sus características son: eslora 194; altura interior 19'7"; manga total 61'3"; manga interior 44'6". Está dotado de escoras mecánicas y de sentinas, provisto de cuatro cabrestantes a mano y sus respectivas grúas, con un par de pasarelas rodantes para dar acceso directo de pared a pared en la parte superior. Actualmente, bajo la administración del SIMAI, presta un importante servicio.

Palabras Finales

Como expresa el contralmirante (r) Jorge Hidalgo Reátegui en el colofón de su

bien documentado artículo antes citado: "Han pasado muchos años desde entonces (1951), desde la fecha del inolvidable arribo de las cañoneras *Ucayali* y *Marañón* a Iquitos y ahora pienso en la ocurrencia del accidente en el primer y fallido viaje, pienso en la ayuda del Todopoderoso para cruzar en el segundo intento el golfo de Vizcaya y después el tormentoso Océanico Atlántico en cañoneras construidas para prestar servicios en las vías de nuestra Amazonía".

Al respecto, el autor de ésta confiesa que, más de una vez, ante estas serias circunstancias, musitó una oración elevada al Señor del Mar, cuya figura conocemos a través de una estampa religiosa en la que vemos al marinero timonel en la caña del timón y la mano de Dios sobre sus hombros, como instrumento mucho más efectivo para el mantenimiento de un rumbo seguro y salvador que el mejor mecánico de la navegación, antes, ahora y siempre, que el hombre nunca pudo ni podrá inventar.

A la fecha, en su quinquagésimo aniversario, allí están las cañoneras como nuevas, navegando y sobreviviendo en nuestra región Amazónica, cumpliendo la misión encomendada con la mayor eficiencia, y dejando, como siempre, muy en alto el prestigio de la Marina de Guerra del Perú, gracias a su dotación que muesra una alta escala de valores enmarcadas por los conceptos de Dios, Patria y Humanidad.

Para cerrar esta crónica recordatoria, citaré unos sentidos versos del destacado ciudadano loretano, economista Rafael Pereira Ríos, pertenenciente a una distinguida familia de marinos y con grandes dotes de poeta, y muy conocido en los círculos navales, canta:

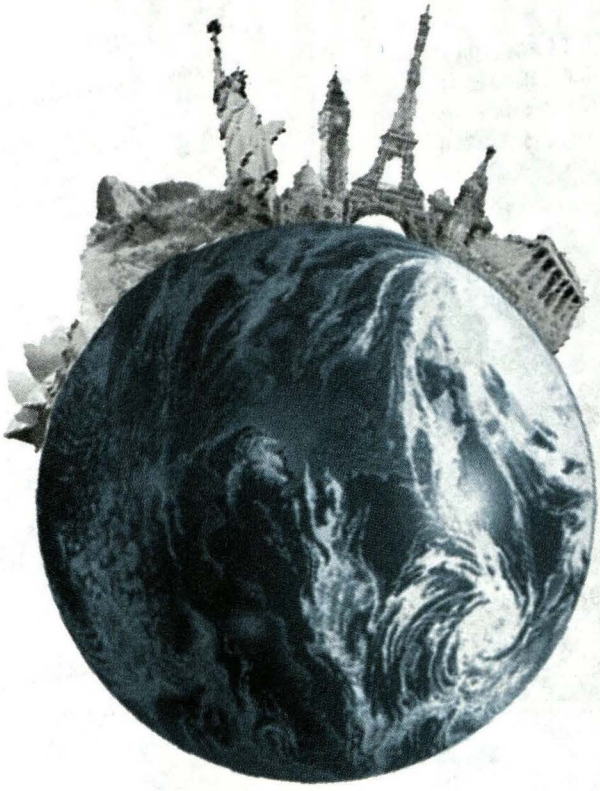
Iquitos ciudad cimera
cuna de bellas mujeres
cosmopolita y acogedora
tierra de mis quereres,
te saludo con las efluvias
de mi alma enamorada
con energía vital,
con idealismo.

Esta evocación y testimonio personal, está escrito pensando que la persona humana es la responsable de su destino y de su alma, de su propio mundo y de su verdad. Y todo con la finalidad de mantener el recuerdo de ilustres personajes con sus respectivos acontecimientos, y que son parte de nuestra tradición. Esta evocación y testimonio personal, está escrito pensando que la persona humana es la responsable de su destino y de su alma y de su verdad. Y todo con la finalidad de mantener el recuerdo de ilustres personajes con sus respectivos acontecimientos que son parte de nuestra tradición y que nuestra historia tiene entre sus justificaciones trascendentales, que cultivar y mantener el recuerdo de ellos con sus hechos notables.

También, el autor les dice a nuestros lectores lo que el filósofo griego expresara: Los hombres buenos no mueren con su muerte, siguen viviendo más allá de la nuestra.

Antes de concluir, deseo despedirme de cada uno de los oficiales y personal subalterno de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón*, con un profundo y sincero reconocimiento. ¡BRAVO ZULU!

La llave mágica de la mente, es la lectura.



Y una buena lectura es la llave de tu éxito.

ESEC PARA PERÚ S.A. está dando a conocer la Técnica de Lectura Inteligente más avanzada de EE.UU y Europa.

Por ello, le capacitamos para leer un libro de 200 páginas en 20 minutos, comprendiendo, reteniendo, asimilando al 100% a través del método LEH (oratoria, manejo ortográfico, vocabulario técnico, síntesis).



Av. Cadiz 233 - San Isidro

421 - 0341
441 - 8757
421 - 0456

Lectura Inteligente
Velocidad, Comprensión y Retención 100%
ESEC
EDITORA SUDAMERICANA DE EXTENSION CULTURAL PARA PERU S.A.



Marchand 171 - San Borja

225 - 8793
225 - 8787
225 - 8868

Programa Registrado en INDECOPI N 0075 2000

E mail: esecperu@terra.com.pe

La gente lo dice

Este es el método que te lleva al éxito



DIRECCIÓN NACIONAL DE JUSTICIA
DIRECCIÓN DE DEFENSORÍA DE OFICIO

Señores de Editora Sudamericana de Extensión Cultural S. A.

Mi hija Sonia Guadalupe Cavalié Apac, cursando el cuarto año de estudios de Derecho y Ciencia Política en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, inició el Programa Integral para el Aprendizaje de la Lectura Inteligente con una velocidad de 173 palabras por minuto y 80% de comprensión, y terminó con una velocidad de 2230 palabras por minuto y 100% de comprensión.

Me siento muy complacida con los logros y beneficios del Programa, ya que ha permitido mejorar los rendimientos académicos de mi hija, puesto que con una lectura veloz y con una buena comprensión se puede acceder a más información y estar más capacitado para competir ahora en mundo globalizado.

Quiero felicitar a su Departamento de Psicopedagogía que brinda una excelente atención; puesto que cuenta con un personal muy capacitado, lo que permite el buen desarrollo del programa.

Atentamente

Neiva C. Apac Valdivieso
L. E. 07379498
Telf. 4235806

Sonia Cavalié Apac
D.N.I. 40484063

Lima, 10 de setiembre del 2001

Recorte este cupon

Nombre : _____

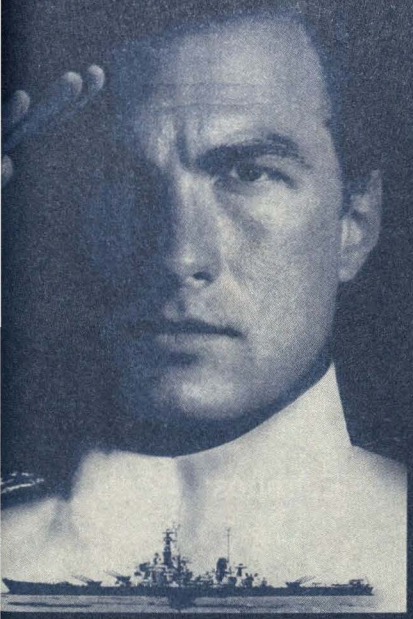
Apellidos : _____

C.I.P : _____ Teléfono: _____

Dependencia: _____ Teléfono y Anexo: _____

A las 100 primeras personas de Marina o familiares de Marina que presenten este cupon a la dirección Marchand 171 (espalda de 27 de Aviación) o llamen al teléfono 946-6988 , se le otorgará un *70 % de descuento y un programa para dos personas*, además de un diagnóstico de lectura totalmente gratis.

Lectura Inteligente
Velocidad, Comprensión y Retención 100%
ESEC®
EDITORA SUDAMERICANA DE EXTENSION CULTURAL PARA PERU S.A.



EN BLOCKBUSTER ESTAMOS SIEMPRE ALERTAS...

... para ofrecerle a la "Marina de Guerra del Perú" una gran Promoción!

Todo el Personal Superior, Subalterno (en actividad y/o retiro), Civil y sus Familiares tendrán el:

25%

de descuento especial en uno o más alquileres de Videos de Estreno de Cover Rojo y Azul, Videos de Estreno para Niños, Videos de Biblioteca Básica y Juegos de Nintendo de Estreno de Cover Rojo y Azul. Este descuento se aplica:

- De Lunes a Domingo (incluyendo feriados).
- Sobre el precio regular vigente a la fecha de la transacción del Alquiler hecho en la tienda **BLOCKBUSTER®** de su preferencia.

• Esta promoción se aplica cuando el beneficiado presenta su carnet de Familiar y/o Miembro de la Marina de Guerra del Perú.

PERU NAVAL

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!

MARINA DE GUERRA DEL PERU
DIRECCION DE BIENESTAR

Pasaporte a la Diversión



Elige tu película entre los más recientes Estrenos:
¡¡Mucho antes que en el Cable!!



La mayor Videoteca del Perú con más de 9,000 películas.



Videos 100% originales.



Goza de una atención perzonalizada.



Disfruta de un sano entretenimiento para toda tu familia y amigos.

Te esperamos en:

- CHACARILLA: Av. Caminos del Inca 208
- SAN MIGUEL: Centro Comercial Plaza San Miguel
- CAVENECIA: Av. Emilio Cavenecia 175 Miraflores
- MIRAFLORES: Av. 28 de Julio 886
- SAN ISIDRO: Av. Las Flores 205 esq. con 2 de Mayo
- LA MOLINA: Av. Raúl Ferrero 1345
- SAN BORJA: Esq. Av. Parque Norte y Guardia Civil
- BENAVIDES: Av. Benavides Cdra. 23 Miraflores
- MONTERRICO: Av. Primavera 1746 Surco
- CAMACHO: Av. Javier Prado Este 5299 Camacho

Recorta y lleva este cupón a **BLOCKBUSTER**®

¡¡ AFILIATE GRATIS!!

Si no eres socio, gana un 10% adicional en tu primer alquiler.

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!

Válido hasta el 31 de Dic. 2001

Convenio de la Construcción de las dos cañoneras

RESOLUCIÓN SUPREMA

Aprueba Convenio construcción dos cañoneras.

No. 1092.- 25 Noviembre 1949.- Siendo conveniente atender al mantenimiento de la Flotilla Fluvial del Amazonas, mediante la adquisición de unidades apropiadas para las necesidades de esa región; y –Visto el adjunto convenio celebrado por el Jefe del Estado Mayor General de Marina en representación del Gobierno del Perú y los representantes John I. Thornycroff and Company Limited, de Inglaterra, para la construcción de dos cañoneras de acuerdo con los planos y especificaciones presentadas por dicha Compañía y aprobados por el Ministerio de Marina;- SE RESUELVE:-

1° Aprobar el convenio en referencia que consta de 16 cláusulas –2°.- Los gastos que originen estas adquisiciones serán abonados con los fondos que para el objeto se hallan depositados en el Banco Central de Reserva del Perú de conformidad con lo dispuesto en la Resolución Suprema N° 492 del 10 de noviembre de 1949, expedida por el Ministerio de Hacienda y Comercio.- Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Reservado (D.O.R)- Rúbrica del Señor de la Junta Militar de Gobierno.-SALDIAS.

Texto de la Resolución Suprema N° 1092 del Convenio de construcción de Cañoneras

Bibliografia

- Hidalgo Reátegui, Jorge: "A los 45 años de la llegada a Iquitos de las cañoneras *Marañon* y *Ucayali*", en *Revista de Marina*, Abril-Junio, 1997.
- Camino de la Torre, Jorge: "Reflexiones sobre un Diario de Bitácora Fluvial", en *Revista de Marina*, Marzo-Abril, 1975.
- Resolución Suprema N° 1092, de 25 de noviembre de 1949: Contrato de Construcción con John I. Thornycroft L.
- Mariátegui Angulo, Francisco: *Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú.* Concejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Lima, 1990.