

# LAS PRIMERAS PRESENCIAS DE SUBMARINOS PERUANOS EN LAS COSTAS DE CHILE

PEDRO SAPUNAR PERIC

## CAPÍTULO I

PERÚ, BRASIL Y CHILE ENCARGAN LA CONSTRUCCIÓN DE SUS PRIMEROS SUBMARINOS. EL "KANGUROO". LOS PRIMEROS SUBMARINOS QUE CRUZAN EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y PASAN FRENTE A LAS COSTAS DE CHILE. EL VIAJE DEL PRIMER SUBMARINO PERUANO. EL VIAJE DEL SEGUNDO SUBMARINO PERUANO. EL TRISTE FIN DEL "KANGUROO".

Alrededor de 1911-1912, casi simultáneamente, las Armadas de Chile, Perú y Brasil encargaban en el extranjero la construcción de sus primeros submarinos. Perú encargaba en astilleros franceses 2 submarinos: el TENIENTE FERRE y el TENIENTE PALACIOS, ellos serían, además los primeros que llegarían a Sudamérica; Chile encargaba en Estados Unidos 2 submarinos: el IQUIQUE y el ANTOFAGASTA, los que no llegarían; Brasil encargaba en astilleros italianos 3 submarinos: los F-1, F-3, y F-5. De todo esto destaca el singular viaje inaugural de los submarinos peruanos pues, fueron los primeros que cruzaron el Estrecho de Magallanes y que pasaron a lo largo de nuestras costas, aunque de manera muy especial.

La Armada peruana encargaba en 1911 dos submarinos a los astilleros franceses de Le Creusot, en Toulon. Esta empresa construía en aquellos años, especialmente, submarinos para gobiernos extranjeros, por lo que debieron resolver el grave problema de transportar a grandes distancias a esos pequeños navios de 300 a 400 toneladas, ya que no eran capaces de atravesar los océanos por sus propios medios y cuyo remolque presentaba serios problemas. El ingeniero M.Laubef ideó en su tipo un transporte de submarino, bautizado como "KANGUROO"; era un verdadero dique que navegaba y que podía llevar en seco, en su interior, un submarino de hasta 60 metros de eslora, a grandes distancias.

El KANGUROO tenía las siguientes características:

- Desplazamiento 5,540 toneladas
- Eslora 93 metros
- Manga 12 metros
- Velocidad 11 nudos
- Calado 6 metros

Para introducir un submarino en su interior funcionaba igual que un dique flotante, es decir, se sumergía convenientemente inundando los compartimientos de los dobles fondos, luego, se separaba la proa y se introducía el submarino; se volvía a colocar la proa, se vaciaban los dobles fondos y el agua que se había embalsado dentro del buque al entrar el submarino. Para sacar el submarino se hacía el proceso inverso. El KANGUROO estaba dividido en tres secciones: la central de 59 metros de larga, estaba destinada a llevar los submarinos, el compartimiento de popa contenía el aparato motor, carboneras y el alojamiento para todo el personal de los submarinos. El compartimiento de proa era desmontable para permitir la entrada de los submarinos.

## EL VIAJE DEL PRIMER SUMARINO PERUANO

El KANGUROO zarpó de Toulón, Francia, el 30 de julio de 1912, llevando a bordo en su interior, al primero de los submarinos peruanos, el TENIENTE FERRE, con órdenes de recalar en Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires y desde allí hacer el viaje directo al Callao, Perú. Así el KANGUROO y su "carga" cruzaron el Atlántico y tocaron Río de Janeiro, luego el 26 de agosto de 1912 arribaron a Montevideo, el 4 de septiembre arribaron a Buenos Aires donde los marinos peruanos fueron entusiastamente festejados y celebrados por sus colegas argentinos; allí permanecieron hasta el 19 de septiembre en que zarparon nuevamente con rumbo a Montevideo a donde llegaron el mismo día. En este puerto el KANGUROO y el TENIENTE FERRE, igual que en Buenos Aires, fueron visitados por altas autoridades navales y civiles. Pocos días después el KANGUROO enfilaba rumbo al sur en viaje directo al Callao, vía Estrecho de Magallanes, sin tocar puertos chilenos; pero... "el hombre propone y Dios dispone"... Una vez embocado el Estrecho de Magallanes, en los últimos días de septiembre de 1912, a unas 30 millas al norte de Punta Arenas, se les descompusieron las máquinas al vapor KANGUROO y tuvo que recalar en bahía San Gregorio. Las autoridades navales chilenas enviaron al escampavía METEORO para que tomara conocimiento del accidente y prestara los primeros auxilios, lo que efectivamente hizo el escampavía chileno. Finalmente el 28 de septiembre el KANGUROO salía al océano Pacífico, con rumbo directo al Callao, esta vez sin tocar ningún punto de la costa chilena.

Así, el submarino peruano TENIENTE FERRE hacía dos marcas históricas: era el primer submarino del mundo que pasaba por el Estrecho de Magallanes y además, era el primer submarino en la historia de Chile que pasaba a lo largo de las costas chilenas, claro que en condiciones muy especiales... navegando en seco... dentro del KANGUROO.

El 19 de octubre de 1912 llegaba al Callao el vapor KANGUROO trayendo en su interior al primer submarino de la armada peruana, el TENIENTE FERRE, sin embargo, a pesar del fausto acontecimiento, por orden ministerial el KANGUROO era incomunicado, indudablemente que a su comandante le comenzaba a "penar" su involuntaria recalada en el Estrecho de Magallanes; el 29 de octubre el submarino FERRE era lanzado al agua exitosamente desde el KANGUROO en el mismo puerto de el Callao. El 5 de noviembre de 1912 hacia su primera inmersión en el ya mencionado puerto.

## EL VIAJE DEL SEGUNDO SUMARINO PERUANO

El vapor KANGUROO zarpó del Callao, de vuelta a Europa, en los primeros días de noviembre de 1912; pasó por puertos chilenos del norte, para cargar salitre, desde allí navegó en viaje directo a Montevideo donde recaló el 8 de enero de 1913 y al día siguiente zarpaba rumbo al Viejo Mundo.

En agosto de 1913 nuevamente el KANGUROO zarpaba de Toulón rumbo al Perú llevando en sus entrañas un submarino, esta vez se trataba del segundo submarino para la Armada peruana, el TENIENTE PALACIOS. El KANGUROO cruzó el Atlántico y llegó a Río de Janeiro el 2 de septiembre; allí después de una breve estadía, hizo rumbo a Montevideo donde tras pocos días de permanencia zarpó el 2 de octubre. No sabemos si hizo escala en Buenos Aires, pero, indudablemente como en la vez anterior, tenía orden de hacer viaje directo al Callao, sin tocar puertos chilenos, lo que esta vez consiguió. El 4 de octubre se informaba desde Punta Arenas del paso por el Estrecho de Magallanes, distante del puerto, del vapor KANGUROO con rumbo al océano Pacífico. El 18 de octubre el KANGUROO fondeaba en el Callao, pero, esta vez no hubo orden ministerial de incomunicación para el esforzado vapor de bandera francesa.

El 4 de noviembre de 1913 era lanzado al agua desde el KANGUROO, en la bahía del Callao, el submarino TENIENTE PALACIOS. Al día siguiente, 5 de noviembre, el segundo submarino de la armada peruana, el TENIENTE PALACIOS, hacía sus primeras navegaciones en superficie y en inmersión en aguas peruanas, en la bahía del Callao.

### EL TRISTE FIN DEL KANGUROO

Poco tiempo después de la última "entrega" el KANGUROO regresó a Francia sin mayores novedades. En agosto de 1914, al estallar la Primera Guerra Mundial, el KANGUROO, fue incorporado a la Marina de Guerra Francesa, donde, mantuvo su nombre original, desempeñando el rol de Buque Madre de Submarinos (BMS).

El 3 de diciembre de 1916, estando al ancla en Funchal, Islas Azores, los buques franceses: BMS KANGUROO, cañonero SURPRISE y buque-cablero DACIA, penetró en la bahía el submarino alemán U-38 (inagurando así una serie de audaces raids submarinos de gran radio de acción), torpedeando y hundiendo los tres buques franceses sin ninguna dificultad. Así terminaba su vida el KANGUROO, sin pena ni gloria. Para terminar su triple gracia, el U-38 bombardeó la ciudad impunemente durante dos horas.

En 1917, la Marina de Guerra española encargaba en astilleros holandeses un buque rescate de submarinos, al que bautizaría como KANGUROO, indudablemente recordando a su congénere francés.

## CAPÍTULO II

### LOS PRIMEROS SUBMARINOS EXTRANJEROS QUE VISITARON CHILE

SUBMARINOS PERUANOS EN VISITA DE CORTESIA Y CONFRATERNIDAD EN VALPARAISO. LOS CUATRO SUBMARINOS PERUANOS. BREVE COMPARACION TECNICA ENTRE LOS SUBMARINOS TIPO "R" PERUANOS Y LOS SUBMARINOS TIPO "O" CHILENOS. LA DIVISION NAVAL PERUANA EN VALPARAISO.

SUBMARINOS PERUANOS EN VISITA DE CORTESIA Y CONFRATERNIDAD EN VALPARAISO

El año 1929 fue un año de gran importancia en la historia de las relaciones diplomáticas entre Chile y Perú, pues en él se puso término oficialmente, tras arduas negociaciones, a la Guerra del Pacífico (1879 - 1883), bajo la forma de un tratado de Paz y Límites definitivos. Como un detalle complementario se acordó la visita de cortesía y confraternidad de una división de buques de guerra peruanos a Valparaíso. Por los motivos ya explicados, el 4 de marzo de 1930 zarpaba desde El Callao, en viaje directo a Valparaíso, una división naval peruana al mando del comandante Julio Goicochea, la que estaba constituida por los cruceros ligeros (de 3,200 toneladas de desplazamiento): GRAU Y BOLOGNESI, y cuatro modernos submarinos: R-1, R-2, R-3 y R-4. Estas seis unidades navales constituían el grueso de la armada del Perú, pues, a los seis buques antes nombrados sólo faltaba agregar un par de destructores y un puñado de naves auxiliares para completar el total de sus unidades a flote.

### LOS CUATRO SUBMARINOS PERUANOS

El Perú, para reforzar su pequeña armada, comenzó en 1926 un prudente Plan de Rearme Naval, el que consistió en la adquisición de los excelentes submarinos tipo "R" (tipo "R" de la US NAVY) encargados a construir en E.E.U.U.; poco tiempo después se encargaba la construcción de otras dos unidades iguales a las dos primeras. Estos fueron los submarinos: R-1, R-2, R-3 y R-4, y que en los primeros días de marzo de 1930 navegaban rumbo al sur, junto con los cruceros GRAU y BOLOGNESI, en visita de cortesía y confraternidad a Valparaíso, Chile.

Los submarinos peruanos tipo "R" eran submarinos del tipo "de alta mar", de mayor tamaño y radio de acción que los de tipo "costero". Los submarinos tipo "O" chilenos eran de tipo "oceánico", por lo que a su vez eran de mayor tamaño y mayor radio de acción que lo del tipo "de alta mar", así, mientras los submarinos tipo "R" tenían un desplazamiento de 576 tons. en superficie y 682 tons. en inmersión, los tipo "O" chilenos tenían un desplazamiento de 1,520 tons. en superficie y 1990 tons. en inmersión. Algo parecido pasaba en cuanto a armamento: mientras los "R" tenían cada uno un cañón de 3" y cuatro tubos lanzatorpedos, los tipo "O" tenían, cada uno un cañón de 4" y ocho tubos lanzatorpedos.

La sucinta comparación hecha anteriormente permite comprender claramente la razón por la que el Gobierno de Chile ordenó que los submarinos tipo "O" que llegaban en viaje inaugural a Chile, un día antes que los "R" a la altura de Valparaíso, fondearan en Quintero y permanecerían allí durante toda la estadía de los "R" peruanos en Valparaíso. Se quería, por una parte, dar el mayor brillo y realce posible a la permanencia de la División Naval Peruana en nuestro primer puerto, y por otra parte, como complemento de lo anterior, se quería evitar al máximo cualquier comparación desatinada que pudiera causar posibles resentimientos.

## LA DIVISION PERUANA EN VALPARAISO

Las unidades navales peruanas zarparon desde el Callao el 4 de marzo de 1930 en viaje directo a Valparaíso; seis días después navegaban ya en las cercanías de su puerto de destino. A las 09:00 hrs. del 10 de marzo la división naval peruana se encontraba en alta mar, a la altura de Quintero, con una división naval chilena, la que estaba formada por los destructores: SERRANO, RIQUELME, ALDEA y ORELLA, todos ellos recientemente llegados al país desde astilleros ingleses; procediéndose a cambiar los saludos correspondientes. Momentos después dos escuadrillas de tres hidroaviones cada una y un avión Dornier 16 que volaba aislado, todos de la base Aeronaval de Quintero, sobrevolaban los buques evolucionando durante largo rato.

Poco después de haberse avistado los buques se formó una escuadra conjunta en que al centro, a la cabeza, iba el crucero ALMIRANTE GRAU (insignia), luego, el crucero BOLOGNESI y a continuación en línea, los submarinos R-1, R-2, R-3 y R-4. Por estribor navegaban los destructores: SERRANO y RIQUELME y por babor el ALDEA y ORELLA. En los momentos en que estaba el ALMIRANTE GRAU entrando a la bahía de Valparaíso, salía el SEBASTIAN ELCANO. Al cruzarse ambos buques, el español izó la bandera peruana y saludó con 11 cañonazos. Terminadas estas salvas, el buque peruano izó el pabellón español y lo saludó también con 11 cañonazos. Al entrar a la poza de abrigo el buque peruano, el GRAU, después de saludar a ELCANO, saludó a la plaza con 21 cañonazos y a la insignia del Contra Almirante Felipe Wiegand, Comandante en Jefe de la Escuadra chilena, la que estaba izada a bordo del crucero BLANCO ENCALADA; debe recordarse que en esa fecha al acorazado LATORRE estaba en Inglaterra en trabajos de modernización. Estos saludos fueron contestados por el fuerte Silva Palma y el crucero BLANCO ENCALADA respectivamente.

Así el día 10 de Marzo de 1930, llegaban, por primera vez en la historia, a Valparaíso ( y a Chile ) submarinos extranjeros en visita de cortesía y confraternidad. Al respecto debemos recordar el exótico paso, frente a las costas de Chile, de los submarinos peruanos TENIENTE FERRE en 1912, TENIENTE PALACIOS en 1913, ambos "navegando en seco" dentro del transporte especializado KANGUROO, sin tocar puertos chilenos. Resumiendo, diremos que los submarinos peruanos R-1, R-2, R-3 y R-4 fueron los primeros submarinos extranjeros que visitaron oficialmente un puerto chileno

La estadía de la cuadrilla peruana en Valparaíso fue un éxito total de confraternidad chileno-peruana, hubo un nutrido programa de festejos, visitas y ceremonias, tanto en Valparaíso como en Santiago, incluso, el 15 de marzo el Presidente de la Republica, General Carlos Ibáñez del Campo, revistó la escuadrilla peruana y almorzó a bordo del ALMIRANTE GRAU. El 18 de marzo de 1930 zarpó de Valparaíso la escuadrilla peruana de vuelta a Perú; a las 12:00 hrs. comenzaron las maniobras de desatraque de los cruceros GRAU y BOLOGNESI. En esos mismos momentos, los submarinos que se hallaban en la poza, salieron a la bahía y lentamente tomaron el largo. A éstos los siguió el BOLOGNESI, mientras que el GRAU seguía en la poza. Después de una rápida maniobra, el crucero abandonó la poza y se colocó al frente de la escuadrilla, la que tomó rumbo directo hacia el norte, perdiéndose pronto en el horizonte.

### CAPÍTULO III

#### LA SEGUNDA VENIDA DE SUBMARINOS PERUANOS A CHILE SEGUNDA VENIDA DE SUBMARINOS EXTRANJEROS A CHILE

Como ya hemos visto capítulos atrás los primeros submarinos peruanos que visitaron un puerto chileno fueron los submarinos R-1, R-2, R-3 y R-4 que arribaron a Valparaíso en visita de cortesía en marzo de 1930 junto con los cruceros GRAU y BOLOGNESI.

La segunda visita de los submarinos peruanos sería justo 7 años después de la primera, y sería realizada por los mismos cuatro submarinos antes nombrados más otras unidades de superficie, pero el puerto chileno visitado no sería Valparaíso esta vez, sino, Talcahuano. Esta segunda visita de submarinos peruanos a Chile sería al mismo tiempo, la segunda visita de submarinos extranjeros a Chile.

El objeto fundamental de la venida a Chile de una escuadra peruana de ocho unidades en 1937, era el de carenar fondos y hacer algunas reparaciones en los diques secos de Talcahuano; lógicamente, paralelamente a esto, se perseguía continuar con el mantenimiento de cordiales relaciones entre los dos pueblos.

El comodoro de la Escuadra peruana, Capitán de Navío Enrique Labarthe tuvo que vencer algunas oposiciones para carenar su Escuadra en Chile, lo que constituía un importante impacto diplomático, primando en cierta forma, el importante ahorro en el valor de los trabajos, que de efectuarse en Panamá (en la zona del canal de Panamá) les hubiere significado, no sólo mayor costo, sino pago en divisas.

La Escuadra peruana del Comodoro Labarthe la componían ocho unidades: el crucero BOLOGNESI, los destructores: ALMIRANTE VILLAR y ALMIRANTE GUISSÉ, los submarinos peruanos R-1, R-2, R-3 y R-4, y el transporte RIMAC. Los buques comenzaron a llegar a Talcahuano en grupos y uno de ellos, solo.

El 4 de marzo de 1937, a las 16:00 horas, arribaba a Talcahuano el primer grupo de buques de la Escuadra peruana, el que lo componían los destructores: VILLAR y GUISSÉ. En el destructor VILLAR izaba su insignia el Comodoro Labarthe.

Una vez fondeadas las dos naves, subió a bordo del ALMIRANTE VILLAR el comandante de los Arsenales del Apostadero de Talcahuano, Capitán de Navío Arturo Young W. a dar la bienvenida oficial al Comodoro Labarthe y su Escuadra.

Hechos los saludos de ordenanza el Comandante Young y el Comodoro Labarthe, ante el asombro de los presentes, se confundieron en un abrazo; los espectadores no sabían, por supuesto, que ambos Jefes Navales los unía una gran amistad desde años atrás cuando ambos eran Agregados Navales en Washington.

Se acordó que todo se haría con la mayor rapidez y en forma expedita; las entradas a dique se harían según un orden prefijado tan pronto saliera cada buque carenado fuese cual fuese la hora entraría inmediatamente el siguiente. Todo salió perfectamente bien, y las ocho unidades peruanas fueron despachadas antes del plazo estimado, y además a menor costo de lo presupuestado por los marinos peruanos. El Comodoro Labarthe y sus oficiales se fueron muy satisfechos de vuelta a su patria.

Los dos destructores peruanos hicieron el viaje directo desde el puerto de Ilo a Talcahuano, en seis días a pesar que tuvieron que luchar con fuertes temporales.

El público estacionado en el muelle dio al recibimiento de los dos destructores brillantes contornos. Poco después del arribo de los buques a Talcahuano se inició un nutrido programa de festejos a los marinos peruanos, el que contemplaba la llegada de los restantes buques peruanos.

El día 5 de marzo, en la tarde, el destructor GUISSSE entraba a dique seco; una vez terminada su carena entraría a continuación el destructor VILLAR.

El 16 de marzo arribaban a Talcahuano los submarinos peruanos R-1 y R-4 los que se esperaba que iban a llegar en convoy con el transporte RIMAC pero, ello no fue así ya que llegó dos días después. La llegada de los submarinos peruanos R-1 y R-4, la que se complementaría cuatro días después con la llegada de los submarinos R-2 y R-3, significan la segunda visita a Chile de submarinos extranjeros en su historia. Los submarinos R-1 y R-4 llegaron a Talcahuano en viaje directo desde el Callao.

El 18 de marzo recalaba en Talcahuano el transporte RIMAC de la armada del Perú. Este transporte se había acondicionado como buque escuela y en el viajaban cincuenta cadetes navales, los que fueron objeto de especiales atenciones por parte de las autoridades navales de Talcahuano.

El 20 de marzo arribaban a Talcahuano las naves peruanas crucero BOLOGNESI y los submarinos R-2 y R-3. Con ellos se completaba el total de ocho naves de la escuadra peruana que llegaban a Talcahuano a reparaciones y carenar fondos.

El 22 de marzo el Comodoro Labarthe arriaba su insignia del destructor VILLAR y procedía a izarla en el crucero BOLOGNESI, el que pasaba a ser, por lo tanto, el buque insignia de su Escuadra.

Según se iban terminando sus reparaciones y carenas, los buques peruanos, tal como llegaron, se fueron yendo, en grupos o aisladamente; en viaje directo al Perú, sin recalar en Valparaíso como se esperaba, ni en ningún otro puerto chileno. El 22 de marzo zarpaba de Talcahuano el último buque peruano, el transporte RIMAC ya reparado y carenado.