MINISTERIO DE MARINA

MEMORIA

QUE EL

MINISTRO DE MARINA,

Contralmirante D. Juan M. Ontaneda

PRESENTA AL

Congreso Nacional de 1920

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 353.7080/M61
Nro. Inv.: 1013
Fecha: 09/15

LIMA

Imp. Americana.—Santo Toribio 230-234.

1920

Señores Representantes:

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 129 de la Constitución, tengo el honor de presentar al respetable Cuerpo Legislativo la Memoria del Ramo de Marina, a partir de la evolución política del 4 de julio del año pasado, cuyas benéficas proyecciones han tocado muy eficazmente todos y cada uno de los asuntos de esta especialidad, dentro de un criterio de verdad y justicia, beneficios que comenzaron a ser mucho más provechosos y reales a raiz de la feliz iniciativa de un distinguido representante, que sugirió la creación del Ministerio de Marina, con plena autonomía y con la consiguiente responsabilidad en la dirección de esos negocios ante el Parlamento Nacional. Las innovaciones de la administración pública, sobre todo, cuando ellas nacen a manera de alborada, después de un período de anormalidad, no pueden dar de inmediato los resultados provechosos que es de esperarse: la labor de organización es de suyo pesada y las necesidades públicas se multiplican, al extremo de no poderse cristalizar en decretos ni resoluciones permanentes la múltiple actividad administrativa.. En el trabajo diario de reforma, se viene arrastrando una especie de saldo de los errores pasados, que

no podrá liquidarse, sino después de incesantes esfuerzos; por consiguiente, no ha sido posible hacer alcanzar a los diversos repartimientos de la administración del Ramo, un grado de adelanto ponderable en un lapso de tiempo relativamente corto.

Antes de entrar de lleno en la exposición de la labor administrativa realizada, debo dejar constancia de que, por mi despacho, se dictaron oportunamente las órdenes convenientes para que la Comisión de Marina del Senado encontrara las mayores facilidades en la investigación que ha practicado en los buques de la Armada y dependencias del Ramo; y con tal motivo, respetuosamente, me permito insinuar al Cuerpo Legislativo, la conveniencia de fijar, de manera detallada, las atribuciones de las Comisiones de información e investigación, cuyo nombramiento autoriza la nueva Carta a las Cámaras Legislativas, a fin de que, en el ejercicio de su cometido, se sujeten a una pauta conocida, dentro de las atribuciones propias del Poder Legislativo, sin que pueda menoscabarse la independencia y armonía que siempre debe existir, en pró del bienestar del país, entre los distintos poderes del Estado.

Creado el Ministerio de Marina por Ley No. 4003, ha sido mi principal preocupación establecer las bases fundamentales de este nuevo organismo, a fin de que se puedan abordar, con la mayor eficacia, los problemas de la administración encaminados a satisfacer las necesidades públicas. Ha sido, pues, labor preparatoria un tanto lenta, pero eficaz, que no se apreciará sino a medida que el tiempo justifique su necesidad y conveniencia.

En acatamiento a un acuerdo de la Asamblea Nacional, en ceremonia solemne, se conmemoró, mediante la colocación de una placa y la denominación de una plaza pública con el nombre de Abtao, el hecho histórico realizado por el Contralmirante D. Manuel Villar en el combate de este nombre con la Escuadra Española el 7 de febrero de 1866.

Para que la presente Memoria sea lo más concisa y clara en su exposición, he creído conveniente dividir por ramos el detalle de la administración; y como criterio expositivo, manifestar, primero, la labor efectuada, perfilando enseguida los proyectos para el porvenir, y con el fin de que el desenvolvimiento de los negocios de los distintos organismos de cada repartición sea conocido con exactitud y se vislumbren las necesidades que sea menester satisfacer con nuevas y atinadas disposiciones, que consulten a la vez el mejor servicio, se estableció la obligación, en todas las Direcciones en que está subdividido el Ministerio, de elevar una memoria anual explicativa de cada ramo, insinuando las reformas que a juicio de cada Jefe sea necesario introducir. De esta manera también la memoria general resultará lo más completa posible.

RAMO DE CAPITANIAS

El Ramo de las Capitanías de los puertos de la República es, como es sabido, uno de los más importantes y al que ha dedicado mi despacho atención preferente, desde que contribuye eficazmente a dar facilidades y a asegurar el comercio marítimo, garantizando el orden y

amparando el derecho de todos los que tienen intereses marítimos. La Dirección de Capitanías fué establecida por resolución de 5 de agosto del año pasado y ratificada conforme al decreto supremo de 29 de diciembre del mismo año, organizando el Ministerio de Marina, y tiene por fin atender los servicios de la marina mercante y de las industrias marítimas establecidas y que pudieran establecerse en el país; siendo de su resorte la expedición de títulos en esa especialidad llevando el respectivo registro y escalafón; controlando el embarque del personal en los buques mercantes nacionales, interviniendo en la nacionalización de éstos y atendiendo a las diligencias de reconocimeinto, peritajes y arqueo, que es necesario y frecuente efectuar en el múltiple movimiento portuario de la República. De esta manera, algunas de las naves mercantes nacionales, que surcaban nuestros mares, sin sujetarse a ninguna disposición legal, han sido obligadas a perfeccionar su nacionalización, sus matrículas, cuadros de arqueo y pasavantes o patentes de navegación, alcanzando a 56 el número de los barcos que han llenado estas fomalidades. Igualmente se ha obligado a los patrones, armadores y oficiales mercantes en general a que tengan sus títulos correspondientes expeditos y a que soliciten con la debida anticipación el reconocimiento semestral de sus embarcaciones; restableciéndose en lo posible, las más perfectas relaciones entre los capitanes y tripulantes y entre ambos y los comerciantes, cuyo desorden,—que provenía de la falta de cumplimiento de las leyes y y reglamentos vigentes—desapareció con esas medidas, lo mismo que los frecuentes daños y hurtos en las mercaderías embarcadas, que también han ido desapareciendo paulatinamente.

En concordancia con las nuevas orientaciones del actual Gobierno, en cuanto a la libertad del trabajo, se

expidió el Decreto Supremo de 15 de diciembre de 1919 disolviendo los antiguos gremios marítimos y declarando libre el trabajo en todos los puertos del litoral; habiéndose sustituído las matrículas personales con libretas de inscripción para los trabajadores marítimos, en las que se anote con facilidad los antecedentes individuales de cada trabajador; teniendo de esta manera las agencias marítimas más comodidad para elegir su personal, consultando los requisitos de honradez y competencia en cada trabajador. Con la expedición del citado decreto quedaron virtualmente extinguidas las causales de las frecuentes huelgas que se producían en los diversos puertos de la República, facilitándose el camino para la resolución de estos conflictos mediante la solución del arbitraje, en concordancia con los preceptos de la nueva Carta Política; desde que una de las finalidades de la resolución en referencia, fué el establecimiento de tarifas justas y adecuadas para el pago de los jornales y con la intervención directa e inmediata de los jornaleros y de los comerciantes asesorados por los agentes marítimos.

La voladura del antiguo dique hundido en la rada del Callao, ha preocupado la atención de este despacho y se ha votado la suma necesaria para llevarlo a cabo y a la fecha están adelantados los trabajos. De igual manera por la Dirección de Capitanías se vigilan los trabajos que, con previa autorización, realiza la casa Milne para la voladura de los restos del "Talismán".

Mi despacho se preocupa igualmente de que se lleven a cabo, a la brevedad posible, las reparaciones necesarias en los pescantes de embarque y desembarque de todos los muelles en los puertos mayores y menores; así como de dotar a los primeros de embarcaciones automóviles adecuadas para el pronto y eficaz servicio de las Capitanías, habiéndose pedido ya las respectivas propuestas a casas constructoras de los Estados Unidos de Norte América.

Con el fin de procurar el desarrollo de la marina mercante nacional, se expidió la resolución suprema de 2 de febrero del año actual, facultando a nuestro cónsul en Bilbao (España) para que pueda prorrogar por seis meses más el plazo de los pasavantes de navegación que expida a las naves mercantes que deban matricularse peruanas, así como para tramitar sus expedientes de nacionalización y matrícula, quedando autorizado dicho cónsul para suscribir en representación del Gobierno, las correspondientes escrituras de fianza de bandera y en la que hará constar expresamente la obligación que adquieren los interesados de hacer que las naves realicen un viaje al Callao, antes de la terminación del plazo del pasavante, para su definitiva matrícula en dicho puerto.

A mérito de un oficio del Capitán de puerto de Mollendo, y con el fin de evitar las pérdidas frecuentes de mercaderías y de fomentar el trabajo en nuestros hombres de mar, se expidió la Resolución Suprema de 15 de diciembre de 1919, disponiendo que los vapores extranjeros que trafiquen por los puertos de la República, no

podrán practicar operaciones de carga y descarga con los jornaleros que conduzcan a su bordo con ese objeto, sino unicamente con los tripulantes del buque—por la mejor garantía que inspiran—y con los trabajadores del puerto en que se encuentren fondeados, salvo el caso de fuerza mayor y previa licencia de la autoridad marítima.

Con el objeto de uniformar el establecimiento de nuevos faros, boyas y balizas que antes se hacía hasta por los particulares de manera caprichosa, se expidió el Decreto Supremo de 20 de enero del año corriente, con el objeto de prohibir la instalación de esos auxiliares de la navegación, sin la autorización previa del Ministerio de Marina, a fin de que la colocación de ellos obedezca a un plan concebido previamente por el Gobierno y se puedan publicar, con la antelación debida, los avisos de su ubicación a los navegantes, evitando así los peligros y confusiones que antes existían.

En la actualidad se encuentra muy adelantada la obra de instalación de un faro de 4º. orden en Punta de Coles, que era de suma importancia y se proyecta la colocación de seis más en Huarmey, Supe, Isla de Chincha, Punta Santa María, Punta San Juan y Punta Atico; estudiándose a la vez el establecimiento del nuevo sistema llamado A. G. A., que ofrece mayores seguridades en la iluminación y gran economía en su sostenimiento.

En los anexos encontrareis, Señores Representantes, para los fines estadísticos, el número de naves mercantes matriculadas, con sus datos correspondien-

tes; el número de capitanes, pilotos, y prácticos, con la fecha de la expedición de sus títulos; la estadística de la entrada y salida de las naves a los puertos y la cantidad recaudada por derechos de Capitanía, correspondiente a los puertos que han cumplido oportunamente con remitir estos datos importantes para el control y manejo de los fondos de la Nación; habiéndose conminando a los omisos para que cumplan a la brevedad posible con la remisión de los citados datos.

Mi Despacho tiene el propósito también de mejorar los locales en que funcionan las dependencias del Ramo en el puerto del Callao, dedicando exclusivamente para esos servicios todo el edificio del Arsenal, inclusive el cuartel, trasladando las oficinas del Correo a otro lugar como también el cuerpo del Ejército que se aloja allí, pues por esta circunstancia de estrechez, el batallón Marina, ha tenido que establecerse incómodamente en una casa particular; propósito de mejora que extenderé a todos los locales de las distintas Capitanías de puerto, y apenas en el Presupuesto General de la República se aumente la ínfima partida de una libra mensual de que hoy disfrutan para ello.

Por decreto supremo de 21 de junio se estableció que las Capitanías de los puertos mayores fueran desempeñadas exclusivamente por marinos, y por resoluciones de 26 de abril, y en concordancia con la ley No. 4047, se estableció el servicio del puerto de Pimentel y se señaló la partida del Presupuesto General de la República a que debería aplicarse su sostenimiento.

RAMO DEL MATERIAL

La Dirección del Material entiende en todo lo concerniente a construcciones y conservación del material de la Armada tanto a flote como en tierra, así como también en lo relativo a la artillería, armas portátiles, municiones y pertrechos, parques, polígonos de tiro, fortificaciones de la costa, en lo que se refiere en esta especialidad, torpedos y minas, su servicio a bordo y en tierra; submarinos, estaciones hidronáuticas, estación de sumergibles; cuidado y conservación de las calderas y máquinas de los buques de la Armada y dependencias del Ramo, reformas y reparaciones que se efectúen en las unidades de la Armada y que sean susceptibles de realizarse en el país; consumos de combustibles y materias grasas; de asuntos referentes al suministro y conservación del alumbrado eléctrico, inspección de su servicio y funcionamiento; telegrafía y radiotelegrafía; confección de planos y proyectos de edificios de obras necesarias al Ramo, siendo también de su incumbencia la conservación y reparación de las mismas y la inspección y dirección de astilleros y talleres establecidos o por establecerse.

Se ha realizado el recorrido anual de todo el material de artillería, para cuya eficacia se procedió al desmontaje previo de todas las piezas, inclusive los ascensores y demás mecanismos de las Santa Bárbaras; habiéndose tomado datos precisos de importancia que existen en el Ministerio de los debidos cuestionarios y que servirán para atender las necesidades de esas importantes reparticiones con el celo y patriotismo que informan todos

Biblioteca Julio J. Elías Murguía

los actos del actual Gobierno respecto a la defensa nacional, en concordancia con el plan de adquisiciones navales que tiene trasado este despacho y que oportunamente pondrá en conocimiento del Parlamento. Las distintas unidades de la Armada han sido dotadas del armamento menor completo, caballetes de puntería y demás útiles necesarios para el importante ejercicio de tiro.

Con el fin de independizar el servicio de los Depósitos de Explosivos de la Armada de los Almacenes Fiscales que existen en la Isla de San Lorenzo, se han tomado todas las disposiciones del caso haciéndose las variantes indispensables conforme a los planos aprobados, obras y mejoras que deberán llevarse a cabo en breve, habiéndose establecido el Laboratorio de Análisis Químicos de explosivos en una caseta especial, retirándola así de la parte alta de la casa Harris donde estaba instalada con evidente peligro, y dotándose a dichos depósitos de extinguidores de incendio debidamente cargados, quedando así establecido este importante servicio preventivo.

Para evitar el peligro que entraña el que las tripulaciones de los buques de la Armada efectúen ejercicios de tiro de rifle en las proximidades de los Depósitos de Explosivos, se ha dispuesto que éstos se lleven a cabo en determinada zona de la Isla y con previo conocimiento del Jefe de los Depósitos a fin de que tome las seguridades debidas.

El análisis de las diversas cargas del servicio de torpedos y artillería de las unidades de la armada, se ha llevado a cabo, y la nómina de su existencia consta en los respectivos inventarios que se conservan en los archivos secretos de este Ministerio.

En el mes de octubre del año pasado, entraron al dique los sumergibles "Ferré" y "Palacios" a efecto de que se realizara en ellos algunas reparaciones urgentes, y espera mi despacho la llegada a esta de un Ingeniero especialista, para entonces constituir una Comisión para que informe, de manera definitiva, sobre la conveniencia o no de emprender en ellos trabajos y reparaciones de cierta entidad.

La Estación de Sumergibles ha sido trasladada a la Isla de San Lorenzo, instalándose el personal y las oficinas en la casa Harris, cuyo lugar, por sus condiciones, ha de servir más eficazmente para este fin; habiéndosele dotado a la vez, de una lancha automóvil aparente para las necesidades de su servicio.

Apesar de la carencia de una factoría—necesidad que se trata de satisfacer a la brevedad posible—se ha efectuado en los talleres de la Escuadra y de la Escuela Naval, con evidente economía, trabajos de reparación de cierta entidad; pues el estado deplorable en que se encontraban esas unidades, desde la pasada administración, obligó a mi despacho a efectuarlas con la mayor ce-

leridad y en armonía con los elementos que, para el efecto, se dispone hoy en el país.

En los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" se han llevado a cabo reparaciones de vital importancia; tales como el cambio en su totalidad de los tubos de sus calderas y condensadores, renovación de frentes de calderas, de planchas de los pisos de las cámaras de hornos, cambio de parillas, recorrido general de las máquinas, instalaciones eléctricas, cubierta y embarcaciones; encontrándose, en la actualidad, expeditos para desempeñar las comisiones que el Gobierno tuviera a bien confiarles.

Aprovechándose el viaje del Crucero "Lima" a Panamá, conduciendo a su bordo al General Gorgas, se ordenó por mi despacho, que esta nave practicara en los astilleros de Balboa, reparaciones de gran importancia en su casco, timón y máquinas principales y accesorios; así como el cambio total de la tubería de sus calderas y condensadores; cambio de planchas de las carboneras y pisos de las cocinas, que fueron practicadas todas a satisfacción. En la actualidad se continúa en el Callao reparando diversas secciones de este buque y se procederá en breve al cambio de sus cubiertas, lo que es de urgente necesidad, con lo cual quedará en completo estado de funcionamiento y servicio.

El caza-torpedero "Teniente Rodríguez" se encuentra actualmente en reparación, procediéndose al cambio total de la tubería de sus calderas, frentes de éstas; cambio total de la tubería de sus condensadoras, que debe ser remitida por la casa Scheneider de Francia; habiéndose

practicado un recorrido general de sus turbinas y otros trabajos de igual significación.

La preparación de ingenieros mecánicos para las necesidades del porvenir, ha sido y es una de las preocupaciones más intensas del Gobierno, y mientras se establece la Escuela General de Especialistas, el personal actual recibe su instrucción teórica y práctica en la Escuela Naval y en los buques de la Armada o de la Compañía Peruana de Vapores.

Se proyecta dotar a las dependencias de la Armada de un taller de mecánica completo, con los modernos elementos de máquinas y herramientas a fin de que en él se ejecuten todos los trabajos de los buques de la Armada, con evidente economía, y que sirva a la vez para la práctica de los ingenieros maquinistas.

El control de los consumos en el puerto y en el mar, ha sido cuidadosamente estudiado por medio de los partes diarios que envían a la 2a. división de la Dirección del Material, las distintas unidades de la Escuadra.

RAMO DEL PERSONAL

La Dirección del Personal, tiene a cargo todo lo relativo al personal superior y subalterno de la Armada, subdividida en dos secciones distintas, en orden a esas jerarquías, y está encargada de la tramitación de todos los expedientes particulares de este orden; organizando

los cuadros de mérito, ascensos, pases a las distintas situaciones, altas, bajas, recompensas, control y verificación de listas de revista y partes diarios; confeccionando los escalafones y atendiendo a la vez, a todo lo concerniente a la conscripción y licenciamiento del personal de marinería de la Armada.

Como derivación de las razones de estado que obligaron al Parlamento a crear el Ministerio de Marina, y como complemento de la organización y autonomía dada a mi despacho, se remitirá próximamente al Poder Legislativo, un proyecto de Ley Orgánica de la Marina, donde se contemple la situación del personal en sus distintos estados de actividad, disponibilidad y retiro; pues la ley vigente, por referirse al Ejército principalmente, no es del todo adaptable para la Marina en el amplio radio de acción de su personal; y solo teniendo en cuenta la necesidad de que ese proyecto sea previamente estudiado por el personal de la Misión Naval Norte-Americana que debe llegar a esta capital en breves días, para atender a la reorganización de la Institución, hace que difiera para entonces, la remisión del proyecto de ley a que me he referido.

Próximamente se expedirá el nuevo Escalafón de Marina, después de haber sido prolijamente depurado. De igual manera, dentro de breve plazo, quedarán expeditos los libros historiales de Jefes, Oficiales y Guardiamarinas, donde consten minuciosamente las fojas de servicios de cada uno en sus diversas situaciones.

Se han expedido los títulos respectivos a ocho Guardiamarinas, uno de ellos maquinista, de la Escuela Naval, egresados el año próximo pasado.

Se han destacado a la Sociedad Geográfica de Lima dos oficiales de la Armada, con el objeto de fijar algunas coordenadas geográficas, y puesto a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores a cinco oficiales que componen la Comisión Demarcadora de Límites con el Brasil, a órdenes de su Jefe el Teniente Coronel de Ejército don Ricardo Llona.

En la Armada Argentina se encuentran perfeccionando su instrucción un Alférez de Fragata, el que después de haber rendido un viaje de estudio a bordo de la fragata "Presidente Sarmiento", ha pasado a prestar sus servicios a un buque de la Escuadra de dicho país, para hacer una segunda campaña por el Mediterráneo. En la Escuela de Aviación argentina del "Palomar" han efectuado su aprendizaje dos Alférez de Fragata, de los cuales, uno está a órdenes del Ministerio de Guerra y el otro debe llegar próximamente a prestar sus servicios en el país.

Después de hacer su práctica de navegación en la Escuadra Argentina, han regresado dos Guardiamarinas que han sido destinados a las diversas unidades de la Escuadra; y en la barca "Elizabeth", efectúan viaje de práctica por el Atlántico, a cargo de un Capitán de Corbeta, cinco Guardiamarinas; un Oficial de esta misma graduación está matriculado por cuenta del Gobierno en una de las universidades de California hasta obtener el título de Ingeniero Electricista y otro en Inglaterra haciendo los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero Constructor Naval. En los dos viajes sucesivos que el vapor

"Huallaga" de la Compañía Peruana ha efectuado a Europa, hicieron, en el primero, gira de práctica, seis, entre Guardiamarinas y maquinistas, y en el segundo, se han embarcado tres oficiales de esta misma clase y que se encuentran actualmente en Inglaterra.

Por resolución suprema de 12 de enero del año corriente, fué integrada la Comisión para modificar y ampliar convenientemente el Código de la Marina Mercante y el Reglamento de Capitanías; habiéndose designado como asesor al Auditor de Marina Dr. Enrique Rendón, aumentándose su personal con un Capitán de Navío más; y mi Despacho ha lamentado que la comisión nombrada anteriormente para ese fin, no hubiera cumplido su cometido tan pronto como era de desearse.

Los exámenes en el personal, la expedición de notas de concepto, y los ascensos reglamentarios se han realizado con regularidad y en las épocas fijadas por la Ley.

Muchas son las razones que imponen la ampliación y modificación de la Ley del Servicio Militar Obligatorio, con un capítulo o sección que trate exclusivamente de la conscripción naval, a fin de poder militarizar absolutamente todos los servicios que se presten en los buques y dependencias de la Armada. Actualmente el contingente naval se cubre por sorteo entre los que ejercen las industrias navales y por los que, habitando en los puertos de la costa, expresan en el acto de la inscripción general,

su voluntad de servir en las fuerzas de mar, conforme a los incisos 1o. y 2o. del artículo 4o. de la Ley de Servicio Militar y del artículo II de su reglamentación, que establece que, el servicio de la Armada y dependencias navales, se presta dentro de las mismas clasificaciones y períodos determinados para el Ejército. El artículo 27 del Reglamento dispone, que los Jefes Provinciales de la Región de la costa, fluviales y lacustres, consultando con los Capitanes de puerto respectivos, formarán en cada una de estas provincias un registro naval en que se inscribirán a todos los que se dediquen a las industrias marítimas y a los que manifiesten deseos de servir en las fuerzas de mar. La primera de las disposiciones de la ley citada, ha sido modificada en parte, por el decreto supremo de 15 de diciembre de 1919 disolviendo los antiguos gremios marítimos; subsistiendo la obligación de inscripción, como requisito indispensable, en el registro militar; y la segunda parte del artículo reglamentario citado, es como se vé, facultativo para los ciudadanos que se inscriban en las provincias de la costa. Pero, lo que debe establecerse es, el carácter preceptivo y obligatorio para todos los habitantes de esta región del territorio nacional, a fin de generalizar esa obligación cívica y patriótica sin taxativas ni distingos, por razón únicamente del lugar, para lo que sería conveniente delimitar o demarcar la región de la costa en una o más zonas marítimas, de penetración jurisdiccional para los efectos de la justicia naval y de la obligación de suministrar el contingente de sangre exclusivamente para los buques de la Armada y dependencias del Ramo.

Hay además otras razones de orden fisiológico y étnico, que mediante la experiencia vivida durante la vigencia del actual servicio militar, impone urgentemente la modificación que insinúo. La selección étnica de los contingentes, constituye la base de un buen personal y es la

más importante medida profiláctica que debe implantarse en toda institución armada. Los efectivos formados con elemento completamente sano, de procedencia adaptable al medio en que va a actuar, sin taras físicas ni morales, llevan en sí la mejor defensa orgánica contra las enfermedades y la tranquilidad del espíritu del conscripto. La experiencia demuestra que la forma en que actualmente se hace la selección de los contingentes para la marina, es deficiente y que a ella se debe la mayor parte de las bajas producidas durante los primeros meses del servicio, tanto en la gente de tierra como en la de mar, debido a que el reconocimiento médico respectivo en el lugar de origen, adolece, generalmente, de ligereza e insuficiencia, y que verificado en esa forma, no consigue despistar muchos defectos físicos, muchas taras hereditarias, muchas irregularidades funcionales que hacen más o menos pronto un mal soldado de mar de un hombre aparentemente sano. Estos inconvenientes pueden salvarse, en virtud de la reforma que patrocino, sometiendo a los conscriptos navales, por lo menos, a los que inspiren sospechas, a un período de observación bajo la vigilancia y control del personal médico de la Armada.

Por otra parte, aún impera en el vulgo la idea de que la marina es el campo propicio para los derrotados de la vida, que buscan en los buques el pan y el abrigo que no han podido encontrar en otras partes en la lucha por la existencia; siendo este otro de los inconvenientes del voluntariato en los servicios navales; a los que hay que agregar los peligros físicos y morales que llevan en sí esos malos elementos para relajar el espíritu de disciplina y subordinación en el resto del personal subalterno.

Los habitantes de nuestras alturas no son elementos aprovechables para el servicio de la Escuadra, aún cuando procedan de regiones lacustres; sus órganos respirato-

rios, en un medio atmosférico de baja presión, toleran mal, en sus primeros meses, la alta presión que normalmente se hace sentir en la superficie del mar. Así por ejemplo, los conscriptos remitidos de la provincia de Huancané, del departamento de Puno, son con mucha frecuencia atacados de bronquitis y se tuberculizan fácilmente, a pesar de su desarrollo físico. Por otra parte, estos indígenas, que sólo hablan quechua o aimará, no se entienden en mucho tiempo con sus camaradas de la cota; se instruyen con retardo y dificultad, y el aislamiento intelectual en que viven al principio de su permanencia a bordo, además de su natural nostalgia, los mantiene en un estado de depresión nerviosa y decaimiento físico que los hace fácil presa de las enfermedades. La Sanidad de la Marina ha reconocido con el concurso de su personal, hasta el mes de mayo último, a cuatrocientos sesentiocho conscriptos, de los cuales ciento cuatro fueron declarados inaparentes para el servicio. Este resultado es una prueba evidente de la deficiencia de los reconocimientos médicos practicados en las diversas localidades en que se realiza la conscripción, y manifiesta también la escrupulosidad que se ha tenido para verificar la revisión de las condiciones físicas que deben reunir los individuos llamados a prestar sus servicios en la Marina. Los conscriptos declarados inaparentes para el servicio, se encontraban afectados de las diferentes enfermedades y trastornos a que se refieren las excepciones, por tal circunstancia, consignadas en el reglamento de la ley del Servicio Militar Obligatorio.

Para la mejor preparación del personal subalterno de la Armada, se creó el "Batallón Marina", por decreto supremo de 12 de diciembre del año corriente; habiéndose hecho un llamamiento de conscriptos para el reemplazo de los licenciados por tiempo cumplido y otras causas, en número de seiscientos hombres, que se cubriese con todos

los conscriptos navales por el año en curso, que ascendían tan solo a ciento cuarenta y nueve hombres, y con cuatrocientos cincuenta y uno de los conscriptos para el servicio del Ejército, de conformidad con el artículo 4o. de la ley No. 1569—toda vez que las inscripciones en los registros navales arrojaban una cifra deficiente—y por cuanto los individuos de las clases anteriores, no podían ser llamados al servicio porque ya lo habían sido antes en su totalidad; deficiencia que se venía notando desde tiempo atrás, pues otras de las modalidades con que se podía remediar esa deficiencia—el reenganche,—es de difícil realización, por más facilidades y ventajas que se ofrezca, por cuanto él es ya un contrato absolutamente libre para el enganchado, sin obligación jurídica antecedente para éste, y por la competencia de la mejor retribución, en otras tareas de la industria marítima, en los diversos puertos de la República. De los seiscientos hombres llamados al servicio, la Primera Región suministró ciento sesenta, la Segunda Región doscientos seis y la Tercera ciento dos; de los cuales fueron desechados por inaparentes para el servicio ciento diez individuos; nueve exceptuados, diez y seis desertores y dos fallecidos en el Hospital, antes de ser dados de alta.

La Jefatura provincial de Lima remitió a la Dirección del Personal la relación de los omisos para el servicio de la Armada, los que ascendían a ciento cuarenta y siete hombres, y a la vez atribuía esas lamentables omisiones, a "falta de educación cívica en la casi totalidad de la masa ciudadana de la República"; cargo que no puede ser más desconsolador y que felizmente para el país, parece que va atenuándose con ciertas manifestaciones del espíritu cívico del pueblo en favor del cumplimiento del más sagrado deber del ciudadano; de manera, pues, que la mayor parte del contingente de Lima está compuesto de enrolados, y

ésta ha sido otra de las causas de no haberse podido completar el contingente naval del presente año.

La Dirección del Personal comunicó oportunamente a los Jefes Provinciales del litoral, las novedades o deficiencias ocurridas en los contingentes de sus respectivas circunscripciones y les adjuntó la relación de todos los individuos que conforme a la ley habían sido desechados y exceptuados del servicio, sin que hasta la fecha haya sido enviada la mayor parte de los reemplazos; pues, sólo la primera región—con excepción de la provincia de Santa —ha cumplido con esa disposición, siendo las razones anteriores un motivo más para no haberse podido reunir el contingente naval.

Durante el año, ha habido un número total de bajas de ciento cincuenta y dos hombres, en esta proporción: ochenta y ocho por haber cumplido su tiempo de servicios, veinticuatro por enfermedad y otras causas, y cuarenta por deserción.

La necesidad de reglamentar en forma justa la ley de ascensos, atendiendo a la calidad de los servicios del personal en las diversas reparticiones y comisiones que se le encomiende, con el fin de distinguir rigurosamente la entidad de los mismos y la manera de desempeñarlos, ya sea en armas en los buques, o los que se presten en la Escuela Naval, de Hidro-Aviación, oficinas administrativas, comisiones hidrográficas y en el extranjero, según su importancia, para que haya un justo punto de partida y de apreciación para la aplicación de las notas de concepto—pues las disposiciones del Código de la materia son muy deficientes si se atiende al espíritu y estado de la marina,

en la época en que fué expedido—obliga a este Ministerio a preparar la reglamentación aludida en la ley orgánica de la materia, que, repito, será enviada cuanto antes al Poder Legislativo, como lo he manifestado anteriormente.

Mi Despacho también estudia la manera de organizazr sobre bases de justicia, garantía y provecho para la Armada, el cuerpo de maquinistas, sujeto hoy a distintos goces, pero sin carácter definitivo y permanente; lo mismo que el cuerpo de empleados civiles en los distintos repartimientos, otorgándoseles una asimilación definitiva en su respectivo escalafón, ya que no es posible el restablecimiento del cuerpo político de la Armada, desde que la tendencia que conviene fomentar y procurar entre nosotros, es la de militarización de todos los servicios auxiliares de la administración, y procurar que en esos servicios no se utilice la actividad de oficiales y jefes de marina profesionales, que deben dedicarse por entero y exclusivamente a los fines de su ministerio y del comando. De idéntica manera, y para garantizar los servicios de los oficiales de mar, a fin de alentar y estimular a este personal, premiando su capacidad y años de servicio, se proyecta la creación del escalafón de oficiales de mar y la Escuela General de Especialistas, con la clasificación y determinación de los goces y privilegios que debe otorgárseles; situación ésta de los servidores del Estado, que será contemplada en la Ley Orgánica de la Marina.

RAMO DE SANIDAD

La desproporción que ha existido antes de ahora y existe entre el número de individuos al servicio de la Armada y en tierra, con la capacidad de los locales destinados al alojamiento y curación de los enfermos a bordo—circunstancia que limita la acción terapéutica, esencialmente curativa,—impone la necesidad de la implantación de un sistema profiláctico y de higiene naval, lo más amplio posible, destinado a mantener en el más completo estado de salud el personal y a prevenir el desarrollo de enfermedades, cuidando de que las enfermerías estén provistas de todos los elementos de curación y garanticen en cualquier momento, y en cuanto sea posible, una acción curativa, oportuna y eficaz, en cualquiera situación en que los buques de la Armada pudieran encontrarse. Por estas consideraciones, y además, por estar constituida hoy nuestra Armada por pequeñas unidades—cuyas enfermerías tienen poca capacidad—es el hospital el lugar más apropiado para el tratamiento y curación de los enfermos con la asistencia que la moderna ciencia hospitalaria aconseja; y como un medio preparatorio para conseguir en el porvenir esta mejora trascendental, se procura desde ahora, orientar la actividad personal de la Sanidad Naval en la aplicación y ejecución de los métodos curativos y profilácticos, tanto en el buque como en tierra, con los escasos elementos de terapéutica que actualmente existen, elementos de sanidad que si no han sido cubiertos íntegramente hasta la fecha, es debido al altísimo precio de costo que han alcanzado en los últimos tiempos, y para cuyo completo servicio, será, además, indispensable, que en el Presupuesto General de la República se consigne un renglón especial que no baje de trescientas libras peruanas.

Mientras se construye, pues, en un lugar adecuado un pequeño Hospital de Marina, en que pueda prestarse asistencia médica esmerada y completa a todo su personal, se ha dotado a la sala de marina en el Hospital de Guadalupe, en el Callao, de un médico propio y de un practicante interno con clase militar, dependientes de la Dirección de Sanidad; medida que ha permitido la independización de este servicio, pues antes de ahora solo habia una sala común de treintiocho camas destinadas al servicio del elemento naval, militar y de policia, con los consiguientes peligros de una hospitalización anti-higiénica e imperfecta.

Durante el tiempo trascurrido desde el 4 de julio de 1919 a la fecha, no obstante la carencia y alto precio de los medicamentos, se ha hecho con regularidad la provisión de estos elementos, no habiéndosele podido dar toda la amplitud deseada, por no consignarse, repito, en el presupuesto general de la República, una partida especial y suficiente para ello, no obstante lo cual se ha atendido a todos los pagos por el consumo que ha demandado este servicio.

Como corolario de la implantación del Hospital Naval próximo a llevarse acabo, se estudia también el establecimiento de una farmacia central para la Armada, que permita surtir en cualquier momento, sobre todo en los casos de comisiones urgentes, las enfermerías de los buques; adquiriéndose el stok de medicamentos en condiciones ventajosas directamente de Europa o Estados Unidos, cuyo valor se amortice sucesivamente con las partidas parciales destinadas a cada unidad o depedencia para la provisión de medicamentos; disponiéndose de esta manera de artículos de buena calidad y a precio equitativo. Mientras esta medida que esbozo se inplanta definitivamente, se ha instalado como dependencia inmediata de la Dirección de Sanidad, una oficina de farmacia, atendida por un profesional

diplomado de primera clase, que controle la cantidad y buena calidad de los medicamentos y otros artículos sanitarios que la Dirección se vió obligada a adquirir en las farmacias de la capital. Esta oficina tiene, además, a su cargo la verificación de análisis y otras operaciones de laboratorio, que facilitan el diagnóstico de las enfermedades, servicio que se irá ensanchando progresivamente para que sus beneficios sean mayores.

El servicio de odontología ha recibido un favorable impulso en los últimos meses. Así, se ha adquirido todos los elementos de material y manejo más indispensables para la instalación de una oficina, que permitirá atender debidamente las enfermedades buco-dentales. Se ha practicado oportunamente la vacunación y revacunación de todo el personal subalterno de la Armada.

Se proyecta también la creación en la Dirección de Sanidad de una biblioteca médica que cuente con las obras y revistas necesarias de medicina naval, a fin de que el personal técnico a cargo de este servicio, encuentre, además de los propios conocimientos, informaciones y datos acerca de los adelantos de este importante ramo de la medicina.

RAMO DE ADMINISTRACION

La Dirección de Administración tiene a su cargo todo lo concerniente al servicio administrativo de la Armada, percepción, distribución ó inversión de fondos; aprovisionamiento, racionamiento, equipos de buques y dependencias, adquisición de víveres, vestuario, artículos de dotación fija, combustibles, artículos sanitarios y todos aquellos que son necesarios para el servicio y funcionamiento de la Armada; pago de haberes, inspección, y controlación de los gastos y de la contabilidad; siendo tam-

bién de su incumbencia la inspección periódica a la contaduría, los arqueos de caja, intervención en las revistas de presencia, envío de cuentas al Tribunal Mayor y contratación con las casas proveedoras, mediante licitaciones y presupuestos de los víveres y artículos para el consumo de la Escuedra, cuya adquisición resuelva la Junta Superior Económica y previa la formación de muestrarios y planillas de precios corrientes en plaza y demás pliegos de condiciones; llevándose así mismo, las cuentas corrientes con cada una de las unidades de la Armada y dependencias del Ramo, así como el control de los consumos y de la existencia de todos estos artículos, previo inventario.

Extinguida la Intendencia General de Marina por resolución de 5 de agosto de 1919 se encomendaron las funciones que eran inherentes a aquella oficina a la Dirección de Administración, subdividida en cinco divisiones, siendo grato anotar que todas y cada una de esas reparticiones han cumplido la ardua labor de preparación y organización.

La Contabilidad es llevada por partida doble y sus libros y documentos se encuentran al día, habiéndose remitido al Tribunal Mayor de Cuentas, al finalizar el año próximo pasado, los libros y comprobantes correpondientes a la cuenta general por el indicado período. La Tesorería ha recabado con la mayor puntualidad posible los fondos necesarios efectuando los pagos correspondientes a los buques de la Armada y dependencias, y mi Despacho tiene el propósito de que el personal de la Contabilidad General de la Armada, sea escogido entre los contadores diplomados de las Escuelas Especiales de la Capital; organizando así, siquiera incipientemente, el cuerpo de Administración de la Marina, a fin de sustraer de esas funciones a los marinos profesionales que hoy prestan sus servicios en esas depedencias transitoriamente, y con per-

juicio de otros ramos que requieren el concurso de todos los jefes y oficiales del personal.

Para la más perfecta administración en los buques de la Armada, sobre todo cuando tengan que emprender viajes, se estudia la manera de que vaya en esas unidades, con el carácter de contador, uno de los empleados de la Dirección de Administración, el que deberá llevar a bordo la representación de ésta en todas las funciones de manejo de fondos, entrega de pedidos, suministro de víveres, carbón, agua y en general toda clase de artículos de aprovisionamiento y consumo; recabando además los vales y documentos correspondientes, así como también se establecerá que el personal de la Contaduría que maneje fondos, preste la fianza que se juzgue necesaria.

Siendo absoluta la necesidad de descongestionar el recargado movimiento de embarque y desembarque de artículos para el servicio, no solo de este Ministerio, sino también de los de Gobierno y Guerra, que realiza la Cuarta División de la Dirección de Administración, pues de esa atrofia, arranca muchas veces ciertas demoras y contratiempos que perjudican el buen servicio, al extremo de que, el movimiento que proporcionan los departamentos de Guerra y Gobierno es mayor que el propio que ocasiona el Ministerio de Marina,—mi Despacho estudia la manera de organizar una división más en aquella repartición con el personal y material necesario, para que exclusivamente se encargue de atender el servicio de todos los Ministerios. Con esta organización se conseguirá, a más de un mejor servicio, una positiva economía para el Fisco que no tendrá que abonar por cada Ministerio las recargadas comisiones que cobran los agentes particulares.

El material con que cuenta la oficina que me ocupa para atender los servicios de trasporte, consta hoy de un re-

molcador, un camión "Ford", dos lanchas para carbón, una lancha cisterna para aprovisionamiento de agua; y próximamente se dotará a esa repartición de otro remolcador del tipo del actual de 25 H. P., desde que con los elementos anotados no se satisface con toda la celeridad necesaria esos servicios; como asimismo se proveerá de otra lancha de carga para el trasporte de los pedidos a bordo, con una capacidad de 20 toneladas, provistas de una pluma y demás elementos de embarque y desembarque cuya construcción corre por cuenta de un conocido armador y la que, en justicia, debería ser abonada por el Ministerio de Gobierno, por cuanto una lancha igual se perdió al servicio de ese ramo, en la Isla del Frontón, bajo sus inmediatas órdenes. Sería conveniente también que, teniendo en cuenta la frecuencia con que los jefes y oficiales del Ejército, solicitan de la Dirección de Administración los medios de trasladarse a bordo y conducir sus equipajes, que el Ministerio de Guerra adquiriera una embarcación automóvil para que, a cargo de la Dirección, pudiera hacer esos servicios con la debida corrección y solicitud, sin perjuicio del servicio general, y mientras se establece el departamento para los distintos ramos de la Adminsitración a que me he referido anteriormente.

Para el suministro de prendas militares para el personal superior se han hecho los pedidos necesarios al extranjero, los que ya han llegado en parte.

Se han recibido casi en su totalidad los tubos para calderas que se tenía solicitados y los restantes se encuentran actualmente en viaje.

Los artículos depositados en los almacenes en el Cuartel del Arsenal, se encuentran en perfecto estado de conservación; pero como este local resulta estrecho, se proyecta el dotar a esas reparticiones de un local más amplio.

Los víveres han sido suministrados a satisfacción del

personal encargado de su recepción en los diversos buques y dependencias, en conformidad con el contrato en vigencia. Por resolución suprema de 26 de abril del año actual, se dispuso el aumento a un sol el precio de cada ración diaria, en atención a las razones de encarecimiento de los diversos artículos que la constituyen, aducidas por el proveedor, y previa constatación de la Dirección de Administración.

Para el suministro de sacos y coys para el servicio de las tripulaciones, se ha instalado por el momento un taller con máquina de coser lona, habiéndose dotado con 600 sacos y coys el Batallón Marina, y próximamente se aumentará el número de plazas y máqunias para la confección de toldos, velas y demás artículos de lona para los buques y dependencias.

Con el fin de poner coto al aumento inmoderado de los precios que los proveedores señalan a los diversos artículos que suministran al Estado y con el objeto de dar término a esta explotación, mi Despacho se ha dirigodo a los agregados navales que existen hoy en algunos paises manufactureros del exterior, para que remitan por vía de informe las valorizaciones de los diversos artículos de uso habitual en nuestra escuadra.

ESCUELA NAVAL

De conformidad con la Resolución Suprema de 2 de febrero del año corriente, que fijaba en 65 el número de alumnos que debían componer la Sección de Marina de Guerra e Ingenieros Maquinistas de la Armada y 30 en

las Secciones de Pilotos e Ingenieros Maquinistas para la Marina Mercante Nacional, se convocó a concurso para llenar las vacantes consiguientes.

En los exámenes de admisión fueron aprobados 45 candidatos alumnos en las Secciones de Guerra, siendo admitidos conforme lo dispuesto por este Despacho; resultando un exceso de dos alumnos en esas secciones, que fueron también aceptados, ampliándose así el número fijado en la resolución antedicha. El 5 de abril se iniciaron las labores escolares con 77 alumnos matriculados, distribuídos en la siguiente forma: Sección Preparatoria, Marina de Guerra, 36 y 10 Ingenieros Maquinistas. Sección Profesional de Marina. 10 alumnos en el 2o. año y 4 en el 4o.; en la Sección Profesional de Ingenieros 2 alumnos en el 1er. año, 4 en el 2o. y 1 en el 3o.

En la Sección preparatoria sostiene el Gobierno 17 alumnos de beca, abonando Lp. 3.0.00 mensuales por cada uno para su alimentación. Además, para 6 alumnos de esta misma sección, se ha autorizado la inversión de Lp. 30.0.00, en cada uno para su equipo y útiles de enseñanza. Las clases han funcionado con toda regularidad desde la apertura de los cursos y el estado sanitario de los alumnos y del personal docente ha sido satisfactorio.

La sección de Marina Mercante, que funciona anexa al plantel, inició sus cursos en igual fecha que la de guerra con 30 alumnos presentes.

La Compañía Peruana de Vapores ha renovado para el presente año la subvención de Lp. 10.0.00 que viene otorgando a la Secicón Marina Mercante, desde el año anterior; contribuyendo así a su sostenimiento. El Gobierno sostiene 12 alumnos de beca abonando Lp. 3.0.00 mensual por cada uno, para su alimentación, y además la subvención mensual de Lp. 30.0.00 para el sostenimiento de la Seción, y se ha introducido las reformas de que los alum-

nos pasen a la condición de internos en lugar de la de cuarto-internos en que antes estaban.

Se ha dotado a este Instituto de cuatro cañones "Vickers", de 47 m|m. que pertenecieron al Crucero Lima, formando así un total de 12 de estas piezas que posee la Escuela, y además, del armamento menor en suficiente número.

En los meses corridos del presente año, se han recibido tres partidas de instrumentos de los encargados a la Casa "Les Fils D'Emilio Deyrelle" de París, que forman parte del Gabinete de Física y Electricidad.

La Escuela contará en breve con tres falúas para los ejercicios marineros de los alumnos.

Apenas la Misión Naval norteamericana esté en funciones, uno de los ramos que ha de merecer su especial atención será seguramente la reorganización de este plantel de educación profesional, a base de una ley orgánica con la designación, por los Congresos Regionales, del número de alumnos que correspondan a cada departamento de la República. De tal manera, la creación de la Escuela Superior de Marina, donde los Jefes y Oficiales vayan a perfeccionar los conocimientos adquiridos y en pos de otros nuevos, está vinculada estrechamente con la indicada misión naval. En la Escuela Superior proyectada se ha de dar a los alumnos una segunda educación para la práctica del comando, con profundización de las ciencias náuticas, históricas, del derecho y de la administración, a fin de formar, no sólo un oficial de marina

completo, sino un ciudadano de educación perfecta y de espíritu cultivado y selecto.

En mi concepto, el verdadero punto de vista de la carrera del oficial de marina en los primeros años de aprendizaje, no debe basarse en la apreciación exclusiva de los conocimientos teóricos que pueda poseer y revelar en los exámenes de admisión, sin que se compulse previamente el individuo en su carácter, energía y vocación, esto es en su valor moral, que es el más precioso contingente para investigar con provecho efectivo los problemas complejos de la profesión en la segunda etapa de la educación en las escuelas de aplicación y de práctica intensiva, que determina, en último análisis, el concepto completo que merece el oficial, respecto a su valía y a la importancia de los servicios que puede prestar a la Institución. Es por esto que en otros países, como en Alemania por ejemplo, en los tiempos de la organización de su marina de guerra, se preocuparon mucho de la educación inicial del guardiamarina y del recluta; haciendo hasta investigaciones serias sobre las familias de los candidatos, procurando ante todo conocer y determinar el factor moral del futuro marino, multiplicando en la carrera de su ascenso, las pruebas que pongan de manifiesto ese atributo o dón personal tal valioso; pero, no sé hasta qué punto podríamos nosotros, dado nuestro espíritu y constitución democráticos, cristalizar en leyes esas exigencias, evidentemente necesarias para la verdadera educación del marino.

El carácter, la aptitud y la inclinación por la profesión, no se exteriorizan sino en la práctica que debe preceder al ingreso en las escuelas navales de instrucción preliminar, y es por esto que en Alemania también, el joven aspirante, era embarcado en un barco mixto a vela y a vapor, en el que, durante un crucero de seis meses más o

menos, hacia el aprendizaje y servicio del marinero a todo rigor, para ser juzgado así por los superiores, fuera de toda prueba teórica; y sólo cuando se satisfacían esas segundas pruebas, era admitido en calidad de alumno. El proceso de las eliminaciones de los ineptos es así más fácil, pues unos se presentan por propia voluntad de los aspirantes, al no tener vocación por la profesión, y los otros, a indicación de los jefes, que encuentran a ciertos alumnos sin aptitudes suficientes. De esta manera, el error que cometen ciertos jóvenes al pretender ser marinos por la facilidad aparente para el logro de esa profesión, no les acarrea graves perjuicios para el porvenir, pues sólo hay una interrupción de seis meses en el curso de sus estudios en las universidades o escuelas especiales y podrán continuarlos fácilmente, evitándoles el fracaso de toda su vida por haber equivocado la senda de su porvenir. Este proceso de las eliminaciones a tiempo, previniendo a los jóvenes de un error funesto, es la mejor base para la educación naval sincera y provechosa. Después de las pruebas elementales, los alumnos, dejando la corbeta de instrucción, ingresan a la Escuela Naval para un estage de seis meses de aprendizaje teórico; revisando las materias de la admisión y completando las indispensables para la profesión en esa etapa; y es así que los alumnos, que al ingresar, sólo conocen la trigonometría rectilínea, aprenden en la Escuela Naval la trigonometría esférica y se perfeccionan en la aplicación de las matemáticas a los diferentes ramos profesionales, embarcándolos después dos a dos, en las escuadras de instrucción, donde se les dá cursos de enseñanza teórica y práctica por todos los oficiales de cada barco. Después de estos dos años de instrucción los oficiales reciben el título de subtenientes sin certificado y además, no considerando estas pruebas como suficientes para juzgar el va-

lor individual y profesional del marino para la preparación del comando, el aspirante sigue otros cursos, y en su categoría de subteniente, va a ensayarse como oficial en la práctica corriente del servicio; y para esto se le embarca durante seis meses en la escuadra de evoluciones; y sólo después de esta estada, recién la instrucción práctica del oficial se la considera por terminada; pues ya conoce la maniobra, la artillería, la infantería, las máquinas y los torpedos; volviendo después a la Escuela Naval a completar su educación por un período de seis meses en las ciencias meteorológicas, hidrológicas, etc., y por fin se le expide el título de subteniente con certifiacado que establece su puesto definitivo en el escalafón. El fin, pues, de este sistema educacionista es el de producir oficiales capaces de dar lustre y prestigio a su instituto; y después, para ocupar los puestos elevados no es ya suficiente esa educación que podemos llamar preliminar, de donde nace la necesidad de dar a los oficiales distinguidos por su porte caballerezco y su saber, la especialización; la que puede llamarse la segunda educación o enseñanza, y que todo hombre que sigue una carrera, debe darse a sí mismo si fuere posible integralmente, para formar, no una erudicción específica, sino el verdadero criterio profesional en todos los resortes de su especialismo abonados por la edad y la experiencia, para los grandes problemas de la organización y del comando.

Esta sinópsis que del método educacional he hecho, en países más adelantados, es con el objeto de justificar la necesidad de abordar con franqueza y energía, entre nosotros, le problema de la educación del marino en las primeras etapas, desde que hay el propósito de completar su perfeccionamiento en la Escuela Superior de Marina proyectada.

ESCUELA DE HIDRO-AVIACION

La Escuela de Hidro-Aviación, creada por decreto supremo de 26 de enero del año actual, ha quedado instalada en el puerto de Ancón, bajo la inmediata dirección del Capitán de Corbeta asimilado don Juan Leguía de la real escuadrilla inglesa de aviación en la última guerra, y con un personal por ahora de cinco especialistas norteamericanos de los cuales tres son aviadores diplomados y dos mecánicos, los que se elevarán a cuatro; con un total de doce alumnos, de veinticuatro que se presentaron a concurso, habiéndose encargado la casa Batchelor y Cia. de la ejecución de los hangares y varaderos necesarios para la buena conservación y funcionameinto de los aparatos; y próximamente se expedirá el reglamento orgánico del servicio, el de estudios y trabajos prácticos, el reglamento de exámenes; y se estudia el establecimiento de una flota de hidro-planos en la isla de San Lorenzo y de una flotilla en uno de los puertos del sur de la República.

El número de aparatos con que actualmente cuenta la Escuela de Hidro-Aviación, únicamente para el aprendizaje, es de seis hidro-aviones tipo "Gaviotas Curtis", semejantes a los que usa el Gobierno de los Estados Unidos, equipados con motores K. C. 150 caballos de fuerza con doble comando; velocidad de 85 a 87 millas por hora y capacidad de tres toneladas y media con combustible. En estos aparatos se enseñará a los aspirantes: artillería aerea, telegrafía inalámbrica, fotografía y bombardeo, pudiendo también ser utilizados en combates. Cuenta también la Escuela con dos aeroplanos "Curtis", dos hidroplanos tipo francés, seis ametralladoras "Lewis" y se ha contratado con la casa Hadley Page & Cia. un Flying

Boat tipo F. 3, de gran poder, semejante a los usados por las fuerzas aereas inglesas. Además se ha autorizado la adquisición de dos lanchas rápidas para el servicio de la Escuela de 33.12 nudos, y una torre de fierro, con sus accesorios, para la instalación de la telegrafía inalámbrica de ese Instituto, además de otros accesorios como motores, carros de conducción, repuestos distintos para el servicio; utilizándose, con la venia del Ministerio de la Guerra, el local del Cuartel de aquella localidad para el alojamiento permanente del personal subalterno.

Con la implantación de este importantísimo servicio el país disfruta, pues, de un nuevo elemento de preparación militar y es de esperarse que el personal de jefes directores y alumnos, corresponda a las esperanzas que la Patria tiene cifradas en sus esfuerzos y abnegación.

FLOTILLA FLUVIAL

La flotilla fluvial ha merecido de mi Despacho la más cuidadosá atención, y al efecto, la lancha "América" se encuentra en la actualidad en Manaos, reparándose en los astilleros de la "Amazonas Enginering & Cia. Ltda.", por no ser posible realizar esos trabajos en Iquitos. La lancha "Iquitos", que se varó últimamente, ha sido reflotada, y también se está reparando en la actualidad. La "Cahuapanas" ha sido reparada y hoy se encuentra prestando importantes servicios a órdenes de la comisión demarcadora de límites con el Brasil; y con el fin de dotar a la escuadrilla fluvial de una nueva unidad, se ha autorizado la adquisición de una lancha de 100 pies de eslora, 18 de manga y 4 ½ de puntal en los astilleros de "Yarrow", de Inglaterra con dos máquinas de triple expansión, doble hélice y 12 nudos de velocidad.

Mi Despacho ha pedido los datos necesarios a todo el litoral para formar la estadística de Pesca, tan necesaria para los fines de subsistencia de las industrias marítimas y para el bien general.

Se tiene listo un proyecto de maniobras anuales de la Escuadra, y la progresión de la instrucción anual.

JUSTICIA NAVAL

La buena administración de Justicia es cuestión que tiene decisiva influencia en el adelanto de la Marina en un Estado, desde que el imperio y magestad de la ley, contribuye firmemente al mantenimiento de la disciplina, la cual consiste, según los modernos principios de la sociología militar, no en la obediencia ciega y servvil, en los componentes de la institución armada, a las decisiones de una persona, sino en la armonía con los sentimientos del país y con sus aspiraciones políticas e históricas, participando espiritualmente en la composición de sus instituciones, para coadyuvar, con plena conciencia, en el mantenimiento del orden social y público, que es su principal base. El adelanto de la humanidad, en todas las faces del saber, ha penetrado también en el fondo de esos hechos sociológicos que forman parte de la política militar de un estado, abriéndose paso al través de las antiguas creencias y preceptos esclavizadores de la conciencia del militar profesional; pues, la verdadera doctrina del soldado de mar y tierra, debe depender, además de lo expuesto, de las leyes y reglas militares, que no deben imponer abusos ni extorciones, ayudadas por las leyes civiles, que tampoco las impongan; pero teniendo, ante todo, sus

raíces y sus cimientos en el más sincero patriotismo y conveniencias públicas de orden político e histórico; amoldándose al espíritu de los tiempos y al adecuado régimen que sea necesario establecer para la felicidad del país; distinguiéndose así, como decía el general Bardín, la subordinación de la verdadera disciplina y del discernimiento. Así, pues, la armonía de todos, militares, marinos y ciudadanos en los esfuerzos de la Nación para la realización de las fervientes aspiraciones del país en el interior y en el exterior, debe ser por hoy para nosotros, un dogma de disciplina anímica y dinámica, y ojalá que estas doctrinas, a manera de ofensiva intelectual llegaran a apoderarse fuertemente del reino interior de nuestra colectividad. Estas fueron, pues, las razones, en mi concepto, que determinaron a la Armada de la República a acatar y seccundar el movimiento popular que produjo la revolución del 4 de julio, cuyos beneficios incalculables para todo el orden de cosas en el Perú estamos palpando.

Es incuestionable, que el tecnicismo o conocimientos especiales deben informar previamente el criterio del juez naval para que se forme la conciencia jurídica de un hecho punible; de donde se sigue que es necesario un código especial, y funcionarios especiales también, con conocimiento pleno de aquel y de los problemas científicos navales y de organización, para que se establezca el enlace y coordinación necesarios entre las leyes de la marina y los jueces encargados de aplicarlas, mediante una pronta y eficaz justicia que contenga los delitos.

No siendo posible, por todo lo expuesto, que la Institución Naval de la República esté subordinada en todo lo referente a la administración de la justicia privativa, a las leyes que rigen para el Ejército; pues, si bien es cierto que ambas entidades tienen una común y sagrada finalidad de defender la soberanía nacional y mantener

el orden público,— difieren notablemente en su preparación y estructura, requiriendo, por tanto, cada una de ellas, en razón de su tecnicismo, distintos elementos constitutivos y normas jurídicas especiales que mantengan la disciplina, que es la base de su perfecta estabilidad. Teniendo en cuenta estas premisas, se someterá próximamente al Parlamento Nacional, un proyecto de Código de Justicia Naval que, a base del procedimiento actual establecido por el Código de Justicia Militar vigente, reforme la composición y estructura del Consejo de Oficiales Generales, dotándolo, por lo menos, de un miembro letrado y que permita a la vez, la creación de zonas navales en el litoral y en las regiones fluviales, de jueces instructores y de consejos de guerra marítimos, a fin de que mediante esos organismos, análogos a los hoy existentes para el Ejército, se consulte la uniformidad y unidad en el procedimiento y en la administración de la Justicia Militar y Naval: desde que la situación de nuestra marina es todavía incipiente y por tanto, no es posible dotarla aún de jueces y tribunales superiores propios e independientes, que por otra parte, significarían un inflamiento innecesario en el Presupuesto General de la República con la creación de nuevas plazas, a lo que habría que agregar la carencia del personal para esas nuevas reparticiones. Igualmente se introduce, mediante ese mismo proyecto, en el capítulo de la penalidad del actual Código de Justicia Militar, que en lo sucesivo se denominará Naval también, un título donde estén consignados los delitos netamente navales y las faltas, vacío de que ha adolecido nuestra legislación y cuya necesidad se ha acentuado hoy con la creación del Ministerio de Marina y con las proyecciones que este tiene para el porvenir; pues era una incongruencia jurídica el aplicar las disposiciones establecidas para el

Ejército a la Marina, cuando, como he dicho, ambas instituciones difieren esencialmente en su organización.

Se forma actualmente la Biblioteca General del Ministerio y tengo la esperanza de que será lo más completa posible y un poderoso auxiliar en los fines de la Institución.

Por lo demás, me es grato dejar constancia, señores representantes, que el movimiento administrativo del Ministerio en los diez meses que lleva de establecido, se ha desarrollado con la mayor regularidad y provecho, bajo el inmediato control del Director General del Ramo, funcionario que ha contribuído a que las labores de las oficinas y reparticiones cumplan todas y cada una con los deberes y obligaciones prefijadas por el Decreto Supremo orgánico en cuyo esfuerzo ha sido secundado por todos los demás Directores de los diversos ramos a que, en detalle, me refiero en la presente Memoria.

Señores Representantes:

Al problema del mar, como lo dijo alguna vez el distinguido senador por el Callao, con su peculiar elocuencia, está ligado exclusivamente el porvenir del Perú en sus dos grandes faces, en su desarrollo comercial, fuente de todo progreso efectivo, y en su respetabilidad como potencia marítima; cuyo rango espectable es menester reconquistar a toda costa, desde que el prestigio y valimento de las naciones está hoy en razón directa de su poder militar y naval; y si no, fijáos en la poderosa Inglaterra, que ha hecho inclinar la balanza del mundo, merced a su invencible escuadra y a su enorme marina mercante, cuyos tentáculos llevan, a manera de bendición, el gérmen de la prosperidad comercial a todos los

países del orbe. De manera que no habrá en el Perú, conforme a las nuevas orientaciones de su vida institucional y dado el momento histórico que atravesamos, y los problemas económicos e internacionales por resolver, esfuerzos más sagrados, propósitos más laudables que aquellos que tengan por fin la más perfecta militarización y preparación en mar y en tierra con el impulso y desarrollo de la marina de guerra y mercante; premisas en las que, sin hipérbole, están fincadas y condensadas las más caras espectativas de la Patria en estos momentos solemnes en que todos los corazones palpitan por una sola ambición y el pensamiento colectivo está fijo en un solo ideal.

No olvidéis, señores representantes, que la Marina del Perú ha tenido en todo tiempo participación muy distinguida en la historia de nuestra nacionalidad y principalmente en la consolidación de nuestra independencia y en la defensa del pabellón en los momentos de prueba; al extremo de que, haciendo un paralelo, si el Ejército Libertador en Junín y Ayacucho consolidó la independencia peruana y de la mayor parte del continente sud-americano, la Escuadra del Perú, ligeramente ayudada en Abtao y con el concurso de los fuertes de la Plaza del Callao en el 2 de Mayo, ratificó ese hecho glorioso y los laureles de esas magnas jornadas deben estimarse comunes. Si el destino ha de querer, pues, que algún día la Escuadra del Perú, en debida organización y pujanza, vuelva por sus laureles y por la hegemonía perdida, es deber de patriotismo y de simple buen sentido, preparar antes ese poderío y esa firmeza. En la política naval el adagio latino también tiene su virtualidad y su simbolismo: **ci vis pacen para bellum.** ¡Que no vayan, pues, a adormecernos ni a desviarnos de esos propósitos las acechanzas y tormentas de la política interna! Que

sean la reflexión y la cordura, y sobre todo, el recuerdo de los infortunios pasados, los que determinen nuestros pasos en nuestra vida de preparación y organización. Tengamos en cuenta que debido al desorden y a la mala orientación de nuestra política interna, la guerra del 79 nos fué adversa, sorprendiéndonos indefensos y casi inermes materialmente, apesar de nuestra potencia económica de entonces, y moralmente, poseídos de un vértigo bursátil, de un desgobierno espantoso y de un olvido completo del peligro exterior. No veáis, señores legisladores, en las anteriores palabras una vana verbosidad, sino la expansión de mi espíritu para demandar de todos y cada uno de vosotros, vuestra poderosa ayuda en la enorme tarea de la reorganización naval de la República, que está en razón directa de su potencialidad económica; siendo, por tanto, indispensable que el común sentir de los poderes públicos, aunando iniciativas y propósitos, se cristalice, tome forma en sabias providencias tendientes a satisfacer, con los respectivos renglones del Presupuesto General de la República, las múltiples necesidades de su resorte, impulsando a la vez la flota mercante nacional, a fin de que podamos contar con una marina de guerra que defienda eficazmente,—con la celeridad que le es propia—la integridad del territorio nacional, satisfaciéndose las necesidades de la exportación de nuestros innumerables y valiosos productos, apoyándose así recíprocamente, ambas marinas; pues, si la primera es necesaria y útil, como dijo Colbert, no es principalmente porque tenga por fin exclusivo el combate, sino porque ella escuda y protege también el pabellón mercante que, cruzando gallardamente todos los mares, lleva a los más lejanos confines la luz de la civilización y el co-

mercio, generando la riqueza pública de las naciones y afirmando su poderío y prestigio.

Lima, 28 de julio de 1920.

JUAN M. ONTANEDA.

ANEXOS

ANEXOS

ANEXO 1

Ley aprobando los actos del Gobierno provisional

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto: la Asamblea Nacional ha dado la ley siguiente:

La Asamblea Nacional ejercitando la plenitud del Poder Constituyente que le ha conferido el plebiscito; y

Considerando:

Que es necesario legalizar la situación política;

Ha dado la ley constitucional siguiente:

Artículo 1.°—Apruébase todos los actos practicados por el Gobierno provisional para hacerse cargo del poder, para convocar a los pueblos al plebiscito nacional y para conservar el orden.

Artículo 2.°—Tienen fuerza de ley todos los decretos expedidos por el Gobierno Provisional.

Artículo 3.°—El Gobierno Provisional continuará ejerciendo el Poder Ejecutivo hasta el día que la Asamblea Nacional proclame Presidente Constitucional.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la Sala de sesiones de la Asamblea Nacional, en Lima, a los veinticuatro días del mes de setiembre de mil novecientos diez y nueve.

MARIANO H. CORNEJO, Presidente de la Asamblea Nacional.

Miguel D. González, Senador Secretario de la Asamblea Nacional.

J. A. Núñez Chávez, Diputado Secretario de la Asamblea Nacional.

Por tanto:

Mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los veinticuatro días del mes de setiembre de mil novecientos diecinueve.

A. B. LEGUIA.

A. Maguiña.

ANEXO 2

Creacción del Ministerio de Marina

LEY N.° 4003

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto:

La Asamblea Nacional ha dado la ley siguiente:

La Asamblea Nacional:

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar el Ministerio de Marina, con el personal, los servicios y las dotaciones que estime necesarios para la eficiencia de la labor que esa repartición administrativa debe efectuar.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones de la Asamblea Nacional, en Lima, a los nueve días del mes de octubre de mil novecientos diez y nueve.

MARIANO H. CORNEJO, Presidente de la Asamblea Nacional.

J. A. Portella, Secretario de la Asamblea Nacional.

J. A. Núñez Chávez, Secretario de la Asamblea Nacional.

Al señor Presidente de la República.

Por tanto:

Mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes de octubre de mil novecientos diez y nueve.

A. B. LEGUIA.

G. Alvarez.

ANEXO 3

Organización del Ministerio de Marina

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que es necesario organizar el Ministerio de Marina, creado por la ley N.° 4003 de la Asamblea Nacional.

Decreto:

Artículo 1.°—Los servicios del Ministerio de Marina comprenderán: **Una Dirección General, cinco Direcciones y la Contaduría.**

Atrículo 2.°—La Dirección General comprenderá: dos secciones; 1.ª Sección: denominada del Despacho General; 2.ª Sección: denominada Técnica.

Artículo 3.º—La 1.ª Sección tendrá cuatro divisiones; 1.ª División: **Despacho,** Correspondencia General del Ministro, Acuerdo y firma. Correspondencia directa del Ministro, telegramas y claves; 2.ª División: **Detall.** Expedición de órdenes Generales, del Día y circulares. Correspondencia de la Armada: 3.ª División: **Justicia Militar, Formada por la Auditoria de Marina y entiende en todo lo relativo a este servicio, prisiones militares, faltas de disciplina, etc., siendo también de su incumbencia todo lo inherente a estudios del Reglamento de Disciplina y Códigos de Justica Militar;** 4.ª División: **Archivo y Mesa de Partes,** Entrada de expedientes, registro de trámites y de salidas.

Artículo 4.º—La 2.ª Sección tendrá dos Divisiones: 1.ª División **Técnica Naval,** que comprende: A) **Estrategia.** Preparación de los planos de armamentos, defensa naval, campañas y temas para las manobras· código de señales y clave· Preparación del Proyecto de Presupuesto de Marina. B) **Movimiento de la flota.** Distribución de las fuerzas navales, divisiones y buques sueltos, viajes, ejercicios, concursos de tiro y métodos de instrucción general. C) **Informaciones.** Servicios de informaciones generales y en particular las relativas a las marinas extranjeras y nacionales. Correspondencia reservada del Ministerio. D) **Escuelas:** Escuela Naval, Escuela de Instrucción Superior, Escuela de personal subalterno y de la reglamentación e inspección de la enseñanza. 2.ª División: **Hidrografía· Faros, y Balizas** que comprende: A) **Hidrografía:** Levantamientos hidrográficos confección de planos y cartas, avisos a los navegantes, repartición de las cartas, derroteros, anuarios marítimos e instrumentos. Estaciones metereológicas que dependan de la Marina y de todo lo relativo a estudios e informaciones relacionadas con la seguridad de la navegación. B) **Faros y Balizas:** Estudios de la iluminación y balizamiento de la costa, ríos y mares, y de la construcción, funcionamiento, inspección y vigilancia de los faros, luces y balizamientos en servicio·

Artículo 5.º—**El Director General** entenderá en todos los asuntos relacionados con la Marina; concurrirá a los Acuerdos Supremos y trasmitirá las órdenes del Ministro a las fuerzas navales, buques, Direcciones y demás servicios.

Artículo 6.º **Dirección del Personal.**—Directamente subor-

dinada al Ministro de Marina, tendrá a su cargo lo relativo al personal superior y subalterno de la Armada, velará por el cumplimiento de los decretos y disposiciones referentes a la organización, reclutamiento, ingresos, movimientos etc., de los mismos; comprende tres divisiones: 1.ª División: **Personal superior,** archivo correspondiente a éste, expedientes personales, cuadros de mérito, ascensos, pases, retiros, altas, bajas, y lo relacionado con el personal superior en las distintas situaciones de la ley. Confeccion de escalafones.

2.ª División. Personal subalterno: altas, bajas, destinos, ascensos, recompensas, retiros de este personal, control y verificación de listas de revista y partes diarios. Depósito de marineros.

3.ª División. Conscripción y Reservas: Todo lo relativo a reclutamiento y licenciamiento del personal de conscriptos de la Armada y todo lo referente a la aplicación de la ley de servicio militar.

Artículo 7.º—**Dirección del Material.**—Directamente subordinada al Ministro de Marina, entiende en todo lo concerniente a construcciones, reparaciones y conservación del material de la Armada, tanto a flote como en tierra y vela por el cumplimiento de las disposiciones que se dicten al respecto: tendrá tres divisiones: 1.ª División.—**Armamento,** que comprende: a) Artillería, bocas de fuego en general, armas portátiles, municiones y pertrechos, parques, polígonos de tiro, fortificaciones y defensas de la costa, en lo que se refiere a esta especialidad.—Depósito de Explosivos; b) Torpedos y minas, su servicio a bordo y en tierra. Defensa de la costa en lo que se refiere a esta especialidad. Submarinos e Hidro-aviación. Estación de Sumergibles.—2.ª División. **Máquinas y Calderas:** Cuidado y conservación de las máquinas y calderas de los buques y dependencias de la Armada; estudio y archivo de los planos de máquinas y calderas y de las reformas, reparaciones y experiencias a efectuarse en dicho material; estudio del régimen del consumo de combustibles y materias grasas a emplearse en los buques. Informes técnicos, sobre todo lo que se relaciona con máquinas y calderas.—3.ª División.—**Electricidad,** que comprende: a) Electricidad.—Asuntos referentes al cuidado y conservación de las instalaciones de fuerza motriz y alumbrado eléctrico en los buques y dependencias de la Armada, ins-

pección de su servicio y funcionamiento; inspección, estudio y ensayo de todo el material eléctrico que se emplea en la Armada.—b) Telegrafía y Radio-telegrafía. Asuntos referentes al servicio de la telegrafía y radio-telegrafía y en general todos los sistemas de comunicación a distancia por medio de la electricidad, empleados en la Marina.—Incumbe a la Dirección del Material la confección de planos y proyectos de los edificios y obras necesarias al servicio de la Armada, siendo de su cargo la conservación y reparación de los mismos y la inspección y dirección de los astilleros y talleres de la misma.

Artículo 8.°—**Dirección de Administración.**—Directamente subordinada al Ministro de Marina, tendrá a su cargo todo lo concerniente al servicio administrativo de la Armada, percepción y distribución e inversión de los fondos; aprovisionamiento, racionamiento, equipo de buques y dependencias, adquisición de víveres, vestuario, artículos de dotación fija, combustibles, artículos sanitarios y todos aquellos necesarios para el servicio y funcionamiento de la Armada; pago de haberes, inspección y controlación de los gastos y de la contabilidad.—Comprende cinco divisiones:

1.ª División—**Inspecciones.** Inspecciones periódicas a las Contadurías, arqueos de caja, intervención en revistas de presencia y pago de haberes, Estudios de reglamentación y proyectos relacionados con la administración.

2.ª División.—**Contaduría.**—Formulación de contabilidad y envío de cuentas al Tribunal Mayor, intervención en todas las operaciones financieras sin excepción.

3.ª División.—**Tesorería.**—Percepción, custodia y entrega de fondos; pagos diversos.

4.ª División.—**Suministros.**—Encargada de los asuntos comerciales, de la correspondencia de las casas proveedoras, de las licitaciones y presupuestos, y de las compras que resuelva la Junta Superior Económica o que se ordene directamente; de la formación de muestrarios, de las planillas de precios corrientes y registro de casas comerciales, de los despachos de aduana, de la preparación de los contratos y pliegos de condiciones. Almacenes y Depósitos. Confecciones y trasportes, entrega de material a los buques.

5.ª División.—**Controlación.**—Que atenderá las liquidaciones de todos los aprovisionamientos y de artículos hechos a

los buques y dependencias de la Armada, llevando con unos y otros las cuentas corrientes de los materiales y enseres provistos, de sus consumos y de la existencia e inventarios.

Artículo 9.°—**Dirección de Sanidad.**—Directamente subordinada al Ministro de Marina, atenderá a todo lo que se relacione con la higiene y sanidad de la Armada. Tendrá tres divisiones:

1.ª División: **Servicio Sanitario.**—Organización y funcionamiento del servicio de sanidad en los hospitales, buques y dependencias de la Marina. Medidas a tomarse en casos de epidemias, guerras y campañas, informes sobre provisión de medicamentos, instrumentos y otros artículos; estadística sanitaria.

2.ª División.—**Reconocimientos médicos,** del personal dependiente de la Marina para los efectos de altas y bajas, retiros y excepciones. Selección técnica de aspirantes a las escuelas. De la asistencia profesional a domicilio y de la organización, funcionamiento de los servicios odontológicos y demás.

3.ª División.—**Farmacia.**—Control y aprovisionamiento de las farmacias de los buques y dependencias de la Armada. Análisis de Laboratorios.

Artículo 10.°—**Dirección de Capitanías.**—Directamente subordinada al Ministro de Marina, tendrá a su cargo el servicio de éstas; marina mercante e industrias marítimas. Le estarán subordinadas todas las Capitanías del litoral marítimo, fluvial y lacustre de la República. Comprende tres divisiones:

1.ª División: **Capitanías.**—Dirección del servicio de Capitanías de toda la República.

2.ª División: **Marina Mercante.**—Informes y estudios relacionados con la Marina Mercante, expedición de títulos, registros y escalafones de oficiales de la Marina Mercante. Control de embarque del personal de los buques mercantes nacionales. Tramitación de expedientes relacionados con las nacionalizaciones de los buques. Reconocimientos, peritajes y arqueos.

3.ª División: **Industrias marítimas** en sus diversos ramos y su reglamentación.

Artículo 11.°—Corresponde a cada Director:

a) Comunicarse directamente con los jefes de las fuerzas navales, buques sueltos y dependencias de la Armada y

trasmitirles órdenes, en nombre del Ministro del ramo, sobre el servicio corriente u otros asuntos relacionados con sus respectivas Direcciones, de acuerdo en cada caso con la disposición legal o reglamentaria, que autorice su procedimiento. En caso de que este requisito no fuere llenado, el que recibe la comunicación u orden, le dará inmediato cumplimiento, comunicándolo por vía directa al Ministerio.

b) Dirigir la tramitación de todos los expedientes relacionados con sus respectivas Direcciones. Los Directores se comunicarán directamente entre sí y con las demás autoridades de Marina, para recabar o remitir informes para el debido cumplimiento y ejecución de las órdenes.

c) Velar por el cumplimiento de los decretos y resoluciones emanadas del Ministerio, que se relacionen con su cargo, facilitando las informaciones que se soliciten al respecto.

d) Dirigir el servicio de su Dirección, impartiendo las órdenes internas que se consideren convenientes para el mejor servicio.

e) Inspeccionar directamente o por medio del personal a sus órdenes los buques o dependencias, a fin de comprobar que se cumplen las disposiciones reglamentarias que son de su competencia y tomar las providencias convenientes para mejorar los servicios, solicitando en caso necesario la orden del Ministro.

f) Poner en conocimiento del Ministro las irregularidades o faltas que se comprueben en el cumplimiento del reglamento y órdenes, en los servicios dependientes de su Dirección.

g) Redactar las disposiciones que deben ser publicadas en la Orden General y del Día y enviarlas, firmadas a la Dirección General para recabar la aprobación correspondiente.

h) En los casos de duda acerca de la Dirección que comprende un asunto, éste será remitido para que la designe el Ministro.

i) Presentar anualmente al Ministro de Marina, la Memoria y Presupuesto de su Dirección en las fechas reglamentarias.

Artículo 12.°—Cuando las disposiciones por dictarse por alguna Dirección afecten a las ya dictadas por otra, los Directores deberán ponerse de acuerdo; y en caso de desacuerdo, se dirigirán en consulta al Ministro, solicitando su aprobación.

Artículo 13.°—Los Directores mantendrán en sus archi-

vos los diversos expedientes relacionados con cada uno de sus servicios, durante dos años, previa depuración semestral; y pasado ese tiempo los entregarán al archivo del Ministerio.

Artículo 14.°—La Contaduría del Ministerio estará encargada de la contabilidad, rendición de cuentas, provisión e invresión de esos afectos al ramo de Marina.

Artículo 15.°—La Junta Consultiva de Marina estará constituida por el Director General y los Directores; esta Junta se reunirá por convocatoria del Ministro, cada vez que sea requerida. Presidirá la Junta el Ministro del ramo, y en su ausencia, el jefe de mayor graduación o antigüedad; debiendo actuar como Secretario el de menor graduación. Cuando por la naturaleza e importancia de las cuestiones a tratar, el Ministro del ramo lo considere necesario, podrá disponer, que además de los jefes citados en los párrafos anteriores, concurran a las deliberaciones de la Junta Consultiva, los Oficiales Generales y Superiores de la Armada que tenga a bien designar.

Artículo 16.°—La Junta Superior Económica estará formada por el Director de Administración, que la presidirá; dos jefes de buques o dependencias, designados por el Ministro, el Auditor de Marina y el Escribano del ramo, que acutuará como Secretario.

Las funciones generales son las siguientes: Revisar y controlar los pedidos de artículos en general que formulen los buques y dependencias de la Armada; intervenir y resolver toda compra de artículos que se efectúe para los distintos servicios; dictar las bases para la colocación de licitaciones, contratos y pliegos de condiciones; vigilar su cumplimiento, y en general intervenir en todo lo que se relacione con el mejor servicio administrativo.

Deróganse todas las disposiciones que se opongan al presente.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de Diciembre de mil novecientos diecinueve.

A. B. LEGUIA.

Juan M. Ontaneda.

ANEXO 4

Fijando la planta del personal del Ministerio de Marina

Lima, 19 de diciembre de 1919.

De conformidad con el decreto de la fecha sobre reorganización del Ministerio de Marina;

Se resuelve:

Fíjase la siguiente planta de personal que compondrá el Ministerio de Marina, la Dirección General y la Contaduría.

Ministerio.—Un Ayudante, Capitán de Corbeta.—Un Secretario, (Teniente 2.° asimilado).—Un Motorista, Oficial de Mar de 1.°.—Un Ordenanza, cabo de Mar de 1.°.

Dirección General—Un Contralmirante o Capitán de Navío.

1.° Sección.—Despacho General.—Un Capitán de Fragata o de Corbeta, Jefe, un Capitán de Corbeta o Teniente 1.°—Un Capitán de Corbeta (asimilado), Auditor.—Un Teniente 1.°, (asimilado), Archivero.—Tres amanuenses Oficiales de Mar de 2.°.!Un Portero, Oficial de Mar de 2.°.—Un Porta-pliegos, Oficial de Mar de 3.°.—Dos ordenanzas, Cabos de Mar de 1.°.

2.° Sección Técnica Naval.—Un Capitán de Fragata o de Corbeta, Jefe.—Dos Capitanes de Fragata o de Corbeta.—Dos Tenientes 1os.—Dos amanuenses Oficiales de Mar de 2.°—Dos ordenanzas Cabos de Mar de 1.°.

Contaduría del Ministerio.—Un Capitán de Fragata (asimilado) Contador.—Un Teniente 1.° (asimilado) auxiliar.—Un amanuense, Oficial de Mar de 2.°.—Un ordenanza, Cabo de Mar de 1.°.

El personal superior que presta sus servicios en el Ministerio, Dirección y Contaduría, se considerará como embarcado y

percibirá, además del sueldo que a su clase militar corresponde, la gratificación de Estado Mayor, en conformidad con la escala fijada por la ley N.° 1535.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda

ANEXO 5

Supresión de Gremios

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Teniendo en consideración:

1.°—Que desde la promulgación de la ley N.° 1569 de servicio militar obligatorio, quedó de hecho abolida la antigua organización de las Milicias Navales, establecida en el Código Naval;

2.°—Que los denominados Gremios Navales preceptuados en el Reglamento de Capitanías, no tenían otro objeto que de servir de base para la formación de las expresadas Milicias Navales; y

3.°—Que la nueva Constitución política del Estado preceptúa la libertad del trabajo;

Decreta:

Artículo 1.°—Las industrias marítimas serán libremente ejercidas en los puertos del litoral, del Lago Titicaca y de los ríos de la República, por todos los ciudadanos nacionales y extranjeros nacionalizados, sin más restricciones que la buena con-

ducta y las exijidas por la competencia en el oficio o industria a que se dediquen y la obligación de estar inscritos en el registro de Servicio Militar obligatorio, a los que, según la ley, están obligados a él.

Artículo 2.°—Para la remuneración del trabajo se formularán las tarifas correspondientes a cada faena o industria, las que serán pactadas por una junta compuesta de dos delegados, como representantes del Comercio, nombrados por la Cámara de Comercio del lugar, los que serán asesorados por dos agentes marítimos sin derecho a voto; por dos representantes nombrados por los trabajadores o industriales, en representación de ellos, y por el Capitán de Puerto, que la presidirá.

En los lugares donde no haya Cámara de Comercio, el Capitán de Puerto, designará como representantes del Comercio, a dos comerciantes residentes en el lugar y que no sean dueños de lanchas, ni negocien en embarcaciones.

Artículo 3.°—Estas tarifas quedarán de hecho aprobadas al firmarse por los miembros de la Junta el acta que se sentará en el libro respectivo, debiendo sacarse, por cuadruplicado, copia de ellas, para su distribución en la forma siguiente: una para cada contratante, otra para la Capitanía de Puerto y la otra que se remitirá a la Dirección de Capitanías.

Artículo 4.°—En el caso de controversia o desacuerdo en la fijación de algún precio o jornal, se someterá el punto a arbitraje de acuerdo con el artículo 11.° del Plebiscito.

Artículo 5.°—Los salarios o jornales serán abonados en mano propia a cada trabajador por la persona comisionada y rentada por la agencia o casa comercial a la que ha prestado sus servicios, debiendo la autoridad marítima intervenir, en caso de queja, para exigir el cumplimiento de las tarifas.

Artículo 6.°—Cuando el número de operarios empleados en las diversas faenas así lo requiera, los empresarios o agentes designarán uno o más capataces rentados, para que los dirijan en el trabajo.

Artículo 7.°—Las Capitanías de Puerto llevarán un registro de inscripción para cada oficio o industria y otorgarán a cada trabajador una libreta de inscripción, según el modelo acompañado, la que será renovada cada seis meses.

El Capitán de Puerto en ejercico de la autoridad de su cargo, mantendrá sobre los trabajadores la debida vigilancia y de-

terminará los casos en que no convenga la renovación de la libreta o en que deba hacerse antes de los seis meses.

Artículo 8.°—Los servicios que se presten al Estado por los trabajadores o industriales, estarán sujetos para su remuneración, a las tarifas vigentes en cada puerto. y

Artículo 9.°—Quedan derogadas todas las disposiciones que sobre organización de Milicias Navales y formación de gremios contiene el Reglamento de Capitanías; así como todas las demás que se opongan al presente decreto.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los quince días del mes de diciembre de mil novecientos diecinueve.

A. B. LEGUIA.

Juan M. Ontaneda.

ANEXO 6

Operaciones de carga y descarga en los puertos

Lima, 15 de diciembre de 1919.

Visto el oficio adjunto de la Capitanía del puerto de Mollendo; y estando a lo informado por la Dirección de Capitanías:

Se resuelve:

Los vapores extranjeros que trafiquen por los puertos de la República, no podrán practicar operaciones de descarga y carga con los jornaleros que conduzcan a bordo, con ese objeto, siendo únicamente con los tripulantes del buque y con los trabajadores del puerto en que se encuentren fondeados, salvo caso de

Anexo N. 12

DIRECCION DE CAPITANIAS

Cuádro que comprende a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional y a los prácticos del río de Guayaquil que han recibido título desde el 28 de junio de 1909 a la fecha.

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Capitán de Travesía . .	Rufino Daycolea	Español naturalizado . .	28— 6—1909	
„ „	José M. Gallastegui . . .	„ „	31— 8— „	
„ „	Pablo Luzárraga	„ „	20— 9— „	
„ „	Enrique Chávez Cabello .	Peruano	12— 8—1910	
„ „	Gustavo Berg	„	5— 7—1912	
„ „	Remigio Martínez Altamira	Español naturalizado . .	6— 7—1913	
„ „	Máximo Morales	Peruano	5— 9— „	
„ „	Isaac L. Suárez	„	5— 9— „	
„ „	Rafael Santo Domingo .	Español naturalizado . .	20— 1—1914	
„ „	Eduardo Christopheson .	Inglés naturalizado . . .	29— 1— „	
„ „	Leopoldo González . . .	Español naturalizado . .	16— 3— „	
„ „	Nicolás Pasaqui	Peruano	5— 8— „	
„ „	Ernesto Von-Mack	Alemán naturalizado . .	11— 8— „	
„ „	Guillermo Wriedt . . .	Peruano	20—12— „	
„ „	Manuel Sanlagata . . .	Español naturalizado . .	22— 2—1915	
„ „	Francisco Badiola	„ „	12— 4— „	
„ „	Santiago Molla	Peruano	25— 4— „	
„ „	Antonio R. Basante . . .	„	28— 4— „	
„ „	Ponciano Mendiguren . .	„	12— 5— „	
„ „	David Marzano	Español naturalizado . .	24— 5— „	
„ „	Octavio García Seminario	Peruano	16— 6— „	
„ „	Carlos Muller	„	23— 9— „	
„ „	Franq F. Sanders	Alemán naturalizado . .	3— 7—1916.	
„ „	Ernesto Lacurensen . . .	Francés naturalizado . .	24— 8— „	
„ „	Luis Auvert	„	9—11— „	
„ „	Arturo Morales	Peruano	6— 2—1917	
„ „	Eduardo A. Rosario . .	Peruano	24— 3—1917	
„ „	~~Federico Taboada~~ . . .	„	16— 7— „	Capitán de Corbeta de la Armada
„ „	Ramón A. Pimentel . . .	„	21— 8— „	
„ „	Alfredo Corrales	„	18—10— „	
„ „	Andrés Cicato	„	13—11— „	

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Capitán de Travesía . . .	Jorge Lessel	Alemán naturalizado . .	26—12— „	
„ „	José Vianchine	Italiano naturalizado . .	21— 1—1918.	
„ „	Harry Bobebey Hurst . .	Inglés natruralizado . .	14— 4— „	
„ „	Raúl Delgado	Peruano	3— 3—1919.	Teniente 1o. de la Armada.
„ „	Guillermo Lastres	„	10— 3— „	Alférez de Fragata de la Armada.
„ „	Alberto Arnillas	„	10— 3— „	Teniente 2o. de la Armada.
„ „	Pablo Ontaneda	„	24— 3— „	Teniente 1o. de la Armada.
„ „	Carlos Rotalde	„	20— 9— „	Capitán de Corbeta de la Armada.
„ „	Grimaldo Bravo Arenas .	„	20— 9— „	„ „
„ „	Manuel Galdo	„	20—10— „	Capitán de Fragata de la Armada.
„ „	Mateo Sampedro Barrenechea	Español naturalizado . .	18—12— „	
„ „	Heraclio Tragodara . . .	Peruano	20— 3—1920	
Capitán de Cabotaje . . .	Bernardino Heredia . . .	„	21— 8—1909.	
„ „	José Iturrios	Español naturalizado . .	21— 9— „	
„ „	León Ispizua Urigoitia .	„ „	29— 9— „	
„ „	León Basañez	„ „	8—10— „	
„ „	Demetrio Patiño Patroni..	Peruano	16— 5—1910.	
„ „	Ramón I. Coronado . . .	„	26— 8— „	
„ „	Silvio Antola	Italiano naturalizado . .	29— 8—1911	
„ „	Juan P. Molina	Peruano	20— 4—1912.	
„ „	Angel Morales	„	14— 5— „	
„ „	Federico G. Wesesmier..	Alemán naturalizado . .	9—10— , ...	
„ „	Alberto Jiménez Seminario	Peruano	3— 3—1913.	
„ „	Román Larrinaga	„	14— 5— „	
„ „	Félix Palma	„	24— 4—1915	
„ „	Joaquín Barrenechea . .	Español naturalizado . .	23—12—1916.	
„ „	Erick Kurt Plate	Alemán naturalizado . .	15— 7—1917	
„ „	Roberto Campusano . . .	Peruano	3— 2—1919	
„ „	Jorge P. Stein	Alemán naturalizado . .	17— 3— „	
Primer Piloto	Pedro Miangolarra . . .	Español naturalizado . .	27— 7—1909.	
„ „	José Paredes	Peruano	5—11—1915.	Alférez de Fragata de la Armada.
„ „	Cristian Peterson	Dinamarca naturalizado.	8— 8—1918.	
„ „	Fernando Tudela	Peruano	20— 9—1919.	Teniente 2o. de la Armada.
„ „	Antonio Adraña Editrapani	Italiano naturalizado . .	9— 4—1920.	
Segundo Piloto . . .	Silvio Antola y Carpaveto	Peruano	12— 8—1909	
„ „	Vicente Guerra	„	16— 5—1910	
„ „	Humberto Aseretto	Italiano naturalizado . .	26— 3—1912.	
„ „	Enrique Esteves	Peruano	29—10— „	
„ „	Leonardo La Madrid . .	„	5— 8—1914.	
„ „	Remigio E. Urrutia . . .	„	13—11— „	
„ „	Pedro P. Larda	„	18— 5—1915.	
„ „	Manuel Maqueira	„	18— 8— „	
„ „	Jacinto Herrera	„	14—12— „	
„ „	Benjamín Villegas . . .	„	31— 1—1916.	

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Segundo Piloto	Agustín Costa	Peruano	24— 4—1916	
„ „	Domingo Podestá	Italiano naturalizado . .	10— 5— „	
„ „	Eulogio Pimentel Acosta.	Peruano	28—11— „	
„ „	Eugenio Chávez López .	„	31— 1—1917.	
	Diego Huamán	„	6— 2— „	
„ „	Samuel Peterson	„	2— 3— „	
„ „	Pedro Talledo	„	24— 3— „	
„ „	Manuel B. Mejía	„	9— 5— „	
„ „	Juan Luza	„	7— 6— „	
„ „	Juan Patiño Patroni . ..	„	2—11— „	
„ „	Baltazar Figueroa	„	4— 2—1918.	
„ „	Jorge Vieles	„	13— 3—1918.	
„ „	Jorge García Amézaga..	„	9— 4— „	
„ „	Luciano Vinces	„	17— 7— „	
„ „	Carlos Schenone . . .	„	24—10— „	
„ „	Juan P. Rosario	„	4—11— „	
„ „	Miguel Vásquez	„	30—10— „	
„ „	Modesto Celestino Bielich	„	11—11— „	
„ „	José Márquez	„	3— 2—1919.	
„ „	Juan Laureiro Bello . .	„	17— 2— „	
„ „	Numa García La Cotera	„	7— 3— „	
„ „	Augusto Isola	„	13—10— „	
„ „	Antonio Jansen	„	24—10— „	
„ „	Juan Francisco Olson ..	„	27— 1—1920.	
„ „	Juan Guezala	„	18— 2— „	
„ „	Abel Rueda	„	21— 2— „	
„ „	Federico Muller	Alemán nautralizado ..	8— 3— „	
„ „	César Clemente Alfaro....	Peruano	8— 4— „	
Pilotos Prácticos . . .	Manuel L. Aguirre . . .	„	26— 1—1912.	
„ „	Samuel Alejandro Francis.	„	24— 8—1916.	
„ „	Eduardo Viñas	„	13— 4—1917.	
„ „	Carlos Pimentel Acosta..	„	9— 5— „	
„ „	David Marzano	„	15— 6— „	
„ „	Juan Tragodara	„	21— 5—1918.	
„ „	Manuel Villamar	„	8— 8— „	
„ „	Máximo Mecina O'Brien.	„	30—11— „	
„ „	Eleazar Higgison . . .	„	31— 3—1919.	
„ „	Narciso Alejos Stay . .	„	5— 6— „	
„ „	Javier García Cornejo . .	„	17— 6— „	
„ „	Jacinto D'Arrigo . . .	„	13—10— „	
„ „	Eduardo J. Santillana...	„	30— 3—1920.	
Piloto práctico de Guayaquil	Esteban Gómez	„	. . . . .	Tiene 59 años de edad, casado con peruana y 19 años de práctica.

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Pilotos Prácticos de Guayaquil	José Mercedes Rodríguez	Peruano		Casado con peruana y 6 años de práctica.
„	Ricardo Rodríguez	„		Tiene 50 años de edad, casado con peruana y residencia en Paita como los dos anteriores.
Patrones	Antonio Samanamú	„	5— 8—1909	
„	Juan B. Machavello	„	10—12— „	
„	Manual Dávila	„	18— 1—1910	
„	Emilio Giaconelli	Italiano naturalizado	22— 4— „	
„	Victor Corso	„ „	12— 8— „	
„	Gerardo Henríquez	Peruano	2—12— „	
„	Numa R. Sánchez	„	31— 5—1911	
„	Carlos Bertino	Italiano naturalizado	19— 7— „	
„	Juan Mineo	„ „	24—10— „	
„	Antonio Kaamiche	Austriaco naturalizado	29— 3—1913	
„	Tomás Montes	Peruano	8— 8— „	
„	Jhoanes Nichorster	Alemán naturalizado	12— 8— „	
„	Rafael Capuro	Peruano	23— 4—1914	
„	Pedro Danessi	Italiano naturalizado	13— 6— „	
„	Pedro Smith	Inglés naturalizado	22— 6— „	
„	Enrique Villafuerte y C.	Peruano	16— 3—1915	
„	César Maldonado	„	28— 4— „	
„	Marcos Vittés	„	5—10— „	
„	Alejandro Díaz	„	5—10— „	
„	Demetrio Matos	„	2— 3—1916	
„	Antonio Huarina	„	14— 4— „	
„	Eduardo Auditor	„	24— 4— „	
„	Sixto Díaz	„	22—10— „	
„	Carlos Venegas	„	28—11— „	
„	Alejandro Suárez	„	7—12— „	
„	Gregorio Aguilar	„	28—12— „	
„	Domingo Pagan	„	28—12— „	
„	Tomás Bazalar	„	1— 3—1917	
„	Sebastián Samanamú	„	24— 3— „	
„	Gerardo Medina Ojeda	„	16— 7— „	
„	Ventura Gutiérrez	„	24— 7— „	
„	Juan C. Omineche	„	16— 8— „	
„	Félix Riso Altuna	„	10—10— „	
„	Mauricio 2o. Samanamú	„	10—10— „	
„	Aurelio E. Morón	„	17—10— „	
„	Juan M. Muro	„	12—12— „	
„	Lorenzo Tito	„	21— 1—1918	
„	Leonardo Danesse	„	4— 2— „	
„	Francisco Bazalar	„	8— 3— „	
„	Eulogio Bazalar	„	13— 3— „	

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Patrones	Emilio Fioraliso	Italiano naturalizado . .	20— 3—1918.	
„	Salvador S. Nolberto . .	„ „	21— 5— „	
„	Manuel Castro Alcántara	Peruano	26— 6— „	
„	Manuel Alarcón	„	3— 8— „	
„	Luis C. Alfaro	„	14— 8— „	
„	Antonio La Rosa Montes	„	14— 8— „	
„	Dante Daniere	„	17— 8— „	
„	Eduardo Toullier	Italiano naturalizado . .	5— 9— „	
„	José María Cumo	Peruano	11—11— „	
„	Manuel Angobaldo . . .	„	17 1—1919.	
„	Marcos I. Bazalar	„	24— 3— „	
„	David Lay Dan	„	24— 3— „	
„	Damián M. Samanamú .	„	23— 4— „	
„	Aurelio Jino Banda . . .	„	30— 4— „	
„	José del Carmen García.	„	7— 6— „	
„	Pedro Alvado García . . .	„	29— 6— „	
„	Félix Ponce y Fuentes. .	„	29— 6— „	
„	Hernani Farías	„	20— 9—1919.	
„	Antonio Caniavello . . .	Italiano naturalizado . .	13—11—1919.	
„	Julio Francia	Peruano	15—11— „	
„	Silvio Montes Guerrero .	„	9— 4—1920.	
„	Abraham Castillo R. . .	„	24— 4— „	

Nota: Sólo se ha considerado, en el presente cuadro, a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional desde el 28 de junio de 1909, hasta la fecha, porque el libro de registros de Oficiales mercantes de años anteriores está tan deteriorado que es difícil poder tomar datos de él. En vista de esto, se ha puesto un aviso en esta Dirección para que todos los interesados acudan nuevamente a inscribirse, presentando sus títulos respectivos.

Callao, 28 de abril de 1920.

Vo.—Bo.
El Capitán de Navío
Director de Capitanías,

Cabada.

El Alférez de Fragata Secretario.

S. Ríos Fajardo.

fuerza mayor, en que podrán emplear personal extraño a la tripulación, previa licencia de la autoridad marítima.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 7

Nacionalización de Naves Mercantes

Lima, 2 de febrero de 1920.

Visto el adjunto expediente sobre nacionalización de naves mercantes e informes emitidos por la Dirección de Capitanías y Oficialía Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores; y

Teniendo en consideración:

La necesidad de procurar el desarrollo de la Marina Mercante nacional;

Se resuelve:

Facúltase al Cónsul de la República en Bilbao, (España) para que pueda prorrogar por seis meses más el plazo de los pasavantes de Navegación que expida a las naves mercantes que deban matricularse peruanas; así como, para tramitar sus expedientes de nacionalización y matrícula, subrogándose a las autoridades marítimas en el ejercicio de las atribuciones del caso y cuidando de cumplir y hacer cumplir todas las disposi-

ciones pertinentes contenidas en el Reglamento de Capitanías vigente, remitiéndolos después, por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores, al de Marina, para su revisión y efectos de la matrícula de la nave en el puerto del Callao.

El expresado Cónsul queda autorizado, para en representación del Supremo Gobierno, concurrir a la firma de las escrituras de fianza de bandera que deberán otorgarse, según las disposiciones contenidas en los artículos 452 y 455 del Reglamento de Capitanías, y en las que hará constar la obligación que adquieren los interesados de hacer que la nave realice un viaje al Callao antes de la terminación del plazo del pasavante que se le haya expedido, para su definitiva matrícula en este puerto, así como la de constituir en el Callao una Agencia o representante de reconocida solvencia al efectuarse ésta.

El Cónsul en Bilbao estará obligado a trasladar, por intermedio del Banco Anglo-Sud Americano Limitado, de Bilbao, al Banco Anglo-Sud Americano Limitado, en Lima, las fianzas de bandera, como un medio de garantizar en mejor forma los intereses del Gobierno.

El Cónsul de la República queda también autorizado para, previa legalización de los títulos respectivos, y una vez que los interesados reunan los requisitos puntualizados en los artículos 1.° y 2.° del convenio de validez de títulos, celebrado entre España y el Perú, con fecha 9 de abril de 1904, habilitar provisionalmente a Capitanes, Oficiales e Ingenieros de la Marina Mercante Española para ejercer las funciones de tales, como pertenecientes a la Marina Mercante nacional.

Como compensación de los trabajos y posibles gastos que dicho funcionario consular ad honorem, pueda tener, con motivo de las gestiones que tenga que realizar en pro del incremento de la Marina Mercante nacional, se le autoriza para cobrar, en concepto de derechos de Pasavantes de Navegación que expida a los buques que quieran matricularse peruanos y mientras esté vigente esta resolución suprema, la suma de veinticinco centavos oro peruano por tonelada de registro bruto, a los buques que tengan menos de 100 toneladas y de cincuenta centavos oro peruano a los que tengan 100 o más toneladas del mismo registro, cuyos derechos retendrá íntegramente en su

poder, debiendo dar cuenta al Ministerio de Relaciones Exteriores de los ingresos y egresos que realice por esta causa.

Comuníquese, regístrese y trascríbase al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 8

Establecimiento del Puerto de Pimentel

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA PERUANA

Considerando:

Que elevado por ley N.° 4047 a la categoría de Puerto Mayor el de Pimentel, se hace necesario establecer el servicio de capitanía correspondiente;

Decreta:

1.°—Establécese la Capitanía de puerto de Pimentel, la que funcionará con personal igual al que tiene la de Eten.

2.°—Asígnase a dicha Capitanía el siguiente presupuesto mensual de haberes y gastos:

Para un Capitán de Puerto, al mes, Lp. 35.0.00.
Para un Ayudante, al mes, Lp. 12.0.00.
Para un Patrón, al mes, Lp. 3.2.00.
Para cuatro bogas, cada uno, al mes, Lp. 2.6.00.
Para arrendamiento de casa, al mes, Lp. 2.
Para alumbrado y útiles de escritorio, al mes, Lp. 1.
Total, Lp. 63.6.00.

Casa de Gobierno, Lima, 30 del mes marzo de mil novecientos veinte.

A. B. LEGUIA.

Juan M. Ontaneda.

ANEXO 9

Ley N.° 4047

Elevando a puerto mayor el de Pimentel

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1.°—Elévase a la categoría de puerto mayor el de Pimentel.

Artículo 2.°—La Aduana de Pimentel funcionará con el personal idéntico al que tiene actualmente la de Eten y sus respectivas oficinas se instalarán en locales adecuados.

Artículo 3.°—El Poder Ejecutivo consignará en el Presupuesto Genral de la República las partidas necesarias para el servicio de la referida Aduana.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, a los veintiseis días del mes de marzo de 1920.

MARIANO H. CORNEJO, Presidente del Senado.

J. DE D. SALAZAR Y O., Diputado Presidente.
J. A. Franco, Senador Secretario.

Miguel A. Morán, Diputado Secretario.

Al señor Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y se le dé el debido cumplimiento.

Dada en la casa de Gobierno, en Lima, a los veintiseis días del mes abril de mil novecientos veinte.

A. B. LEGUIA.

A. Salomón.

ANEXO N. 10

Ramo Capitanías

DIRECCIÓN DE CAPITANÍAS

Rentas de las Capitanías que a continuación se indican, cobradas por la Compañía Recaudadora de Impuestos durante el segundo semestre de 1919:

Capitanías	Cantidad	Papel para licencia de salida	Observaciones
	Lp. S. C.	Lp. S. C.	
Ilo	7 6 00	2 8 00	Solo Diciembre
Mollendo	438 4 66	30 6 50	Julio a Diciembre
Pisco	29 1 00	58 8 00	,, ,, ,,
Callao	1 708 0 04	277 0 00	,, ,, ,,
Pacasmayo	14 4 50	52 8 00	Agosto a Noviembre
Supe	85 0 48	14 4 00	,, ,, ,,
Salaverry	391 5 77	21 0 00	Julio a Diciembre
Chimbote	20 4 10	.....	Agosto a Diciembre
Paita	232 9 12	131 6 50	Agosto, Setiembre, Noviembre y Diciembre
Lp.	2 929 5 67	589 1 00	

NOTA—Se ha considerado separada la renta del papel sellado para la licencia de salida de las naves, porque desde Agosto próximo pasado esta renta ha aumentado el 100 %.

Callao, 28 de Abril de 1920

El Alférez de Fragata Secretario,
A. Ríos Fajardo.

Vº Bº
El Capitán de Navío Director de Capitanías
CABADA.

Anexo N. 11

Lista alfabética de los buques de comercio de la matrícula del Callao, con sus distintivos, características y demas datos útiles

N de matrícula	Distintivo	NOMBRE	Aparejo	N. de cubiertas	N. de palos	DIMENSIONES			TONELAJE DE ARQUEO		Propulsor	Fuerza de máquina	CONSTRUCCION			Carga máxima en tons.	DUEÑO	AGENTE	Clasificación
						Eslora	Manga	Puntal	Grueso	Registro			Año	Lugar	Material				
100	HBCD	~~Academy~~	Pailebot	1	2	25.90	6.80	2.80	124.69	102.30	motor	45 HP	1888	Estados Unidos...	Madera	180	Enrique Cottrill	J. A. Távara	
	HBCF	~~Adela~~	Idem	1	4	71.10	13.56	5.94	1584.46	1198 00	idem	....	1918	Idem	Idem	.....	Vda. de Rosas e hijos	Juan P. Peralta	
31	HBCG	~~Agua Santa~~	Balandra	1	1	16.39	4.72	1.70	22.21	~~10.89~~	idem	20 HP	1899	Callao	Idem	50	Bernardo Castelaro	Abad Hnos. y Cia.	
154	HBCJ	~~Aguilera~~	Pailebot	1	2	18.21	5.32	2.36	35.00	30.08	idem	16 HP	1916	Idem	Idem	75	Eagle Iron Works	Idem	
163	HBCK	Albatios	Idem	1	2	23.00	6.20	2.42	82.62	48.89	idem	45 HP	1917	Idem	Idem	130	L. A. Ferraro	M. E. de Pomar	
164	HBCL	~~Alberto~~	Bote	1	2	18.10	5.76	2.15	42.46	~~23.56~~	idem	20 HP	1917	Reconst. Callao	Idem	45	Rocca y Miller	Rocca y Miller	
138	HBCM	~~Alcatraz~~	Remolcador	1	1	25.00	5.00	2.40	84.47	42.24	vapor	240 HP	1909	Inglaterra	Fierro	.....	Cia. Adm. del Guano	Cia. Adm. del Guano	
121	HBCN	~~Alfonso Ugarte~~	Bote	1	1	14.40	4.30	1.74	16.05	~~16.65~~	vela	....	1907	Huacho	Madera	60	Petronila de Carreño	Abad Hnos. y Cia.	
114	HBCP	~~Alfredo Pérsico~~	Idem	1	1	14 20	4.60	1.60	18.48	~~18.48~~	idem	...	1901	Idem	Idem	45	P. Pérsico	M. E. de Pomar	
120	HBCQ	~~Almirante Grau~~	Idem	1	1	14.00	4.40	1.70	18.94	~~18.94~~	idem	....	1906	Idem	Idem	70	Benigno Romero	Idem	
188	HBCR	~~Angélica~~	Balandra	1	1	12.63	5.18	1.76	42 00	42.00	idem	....	1908	Guayaquil	Idem	60	Arturo Pallete	Arturo Pallete	1-2-3-4.
122	HBCS	Anita	Vapor	2	2	100.60	12 18	8.35	3160.66	1683.24	vapor	1500 HP	1886	Inglaterra	Fierro	.....	Irala y Cia.	Irala y Cia.	
155	HBCT	~~Idem~~	Balandra	1	2	15.00	4.50	1.60	20.45	~~20.45~~	vela	....	1898	Reconst. Callao	Madera	40	Arturo Pallete	Arturo Pallete	
126	HBCV	~~Astrea~~	Pailebot	1	3	38.97	9.00	2.75	401.20	308.04	motor	120 HP	1882	Estados Unidos...	Idem	410	Gio Batta Isola	Gio. Batta Isola	
82	HBCW	~~Atahualpa~~	Bote	1	1	15.52	4.91	1.72	19.76	~~19.76~~	vela	....	1899	Callao	Idem	60	J. Rocca	M. E. de Pomar	
128	HBDF	~~Atilio~~	Pailebot	1	2	19.41	6.10	2.33	59.47	36.83	motor	32 HP	1905	Huarmey	Idem	140	Cia. "La Veloz"	Coloma Rehder	
159	HBDG	~~Atun~~	Balandra	1	2	14.00	4.42	1.70	28.45	~~19.00~~	vela	....	1917	Reconst. Callao	Idem	25	Idem	Idem	
105	HBDJ	~~Augusto~~	Pailebot	1	2	25.92	7.25	2.85	165.64	81 35	motor	120 HP	1916	Estados Unidos...	Idem	180	Vda. de Piedra e hijos	Vda. de Piedra e H.	
	HBDK	~~Aurea Violeta~~	Idem	1	2	17.44	6.00	2.55	60.03	48.71	vela	....	1904	Chile	Idem	100	Othon T. Li	Othon J. Li	
	HBDL	Aurelia	Vapor	1	2	51.00	10.50	6.40	743.00	552.00	vapor	475 HP	1902	Estados Unidos...	Idem	1000	J. F. Mould	J. F. Mould	
	HBDM	~~Aurrera~~	Goleta	1	4	52.00	11.70	3.73	560.67	509.00	vela	....	1892	Idem	Idem	980	Badiola Hnos.	Carlos Roe	
	HBDT	~~Ballestas~~	Pailebot	2	3	45.00	11.00	3.88	608.90	502.30	idem	....	1898	Idem	Idem	600	Cia. Adm. del Guano	Cia. Adm. del Guano	
160	HBDV	Beduino	Idem	1	2	22.00	5.60	2.30	63.10	46.12	motor	60 HP	1917	Chile	Idem	145	E. Thorndike	Divizia y Quiñones	
77	HBDW	~~Belfast~~	Barca	2	3	83.00	11.40	9.80	1896.09	1719.96	vela	....	1874	Irlanda	Fierro	2500	W. R. Grace	W. R. Grace	
193	HBFG	~~Bella Esperanza~~	Pailebot	1	2	19.80	5.60	2.19	63.08	47.80	idem	....	1917	Pisco	Madera	80	Tomás Vites	M. E. de Pomar	
125	HBFJ	~~Blanca Rosa~~	Idem	1	2	21.00	6.70	3.15	100.73	87 95	idem	....	1918	Reconst. Callao	Idem	200	Puccio y Cia	Puccio y Cia	
44	HBFK	~~Bujama~~	Bote	1	1	8.67	2.91	1.15	17.29	~~16.42~~	idem	....	1886	Callao	Idem	25	J. Francia	Carlos Roe	
	HBFS	Calamar	Pailebot	1	2	19.50	4.86	2.10	39.14	25.90	motor	12 HP	1908	Idem	Idem	55	Alfredo Gildemeister	F. W. Sattler	
60	HBFT	~~Carolina~~	Balandra	1	1	15.00	4.30	1.55	17 37	~~17.37~~	vela	....	1897	Idem	Idem	48	Carlos Roe	Carlos Roe	
85	HBFV	~~Carour~~	Bote	1	1	14.31	4.29	1.83	19.91	~~19.91~~	idem	....	1885	Huacho	Idem	60	J. Rocca	M. E. de Pomar	
186	HBFW	~~Cecilia~~	Pailebot	1	2	20.60	6.35	2.27	84.46	48.17	motor	45 HP	1919	Ecuador	Idem	110	Othon J. Li	Othon J. Li	
	HBGJ	~~Cisterna~~	Lancha	1	1	10.25	3.40	1.55	25.00	~~25.00~~	.....	....	1917	Callao	Idem	16	Cia. "La Veloz"	Coloma Rehder	

N. de matrícula	Distintivo	NOMBRE	Aparejo	N. de cubiertas	N. de palos	DIMENSIONES			TONELAJE DE ARQUEO		Propulsor	Fuerza de máquina	CONSTRUCCION			Carga máxima en tons.	DUEÑO	AGENTE	Clasificación
						Eslora	Manga	Puntal	Grueso	Registro			Año	Lugar	Material				
20	HBGK	~~Claudina~~	Barca	1	3	57.78	9.55	5.80	....	733.14	Vela	....	1896	Escocia	Fierro	.....	P. Arana	Cia. Ad. del Guano	
	HBGL	~~Córdoba~~	Pailebot	1	2	20.27	6.00	2.32	66.97	45.57	motor	30 HP	1918	Reconst. Callao	Madera	120	Luis Roos	Dammert & Muelle	
	HBGM	~~Corona~~	Idem	1	2	43.02	9.70	3.90	....	313.36	vela	....	1880	Estados Unidos	Idem	650	G. Artadi	G. Artadi	
25	HBGN	~~Cuatro Hnas.~~	Barca	2	3	69.65	10.44	6.50	1398.30	1328.68	idem	...	1875	Inglaterra	Fierro	.....	Baldom. Aspíllaga	Giraldo y Zavala	
109	HBGP	~~Cuatro Hnas.~~	Pailebot	1	4	49.57	10.94	4.26	667.91	604.28	idem	....	1891	Estados Unidos	Madera	1000	N. Patiño Patroni	Idem	
	HBGW	~~Chalaca~~	Vapor	2	1	43.36	9.77	3.99	318.15	239.00	vapor	200 HP	1873	Idem	Idem	400	Gobierno	Gobierno	
2	HBJK	~~Gholchol~~	Remolcador	1	1	13.70	3.70	1.80	15.70	~~10.69~~	idem	16 HP	1907	Chile	Fierro	.....	W. R. Grace	W. R. Grace	
143	HBJP	~~Balancín~~	Balandra	1	1	18.25	6.10	2.30	49.00	49.00	vela	....	1911	Casma	Madera	120	M. H. Guivisiche		
76	HBJQ	~~Delfín~~	Bote	1	2	12.90	4.13	1.56	17.29	~~16.42~~	idem	....	1903	Huacho	Idem	40	Cía. "La Veloz"	Coloma Rehder	
178	HBJR	~~Dilurio~~	Pailebot	1	2	20.10	6.30	2.40	61.82	48.91	idem	....	1918	Callao	Idem	150	Antonio Huanira	Divizia y Quiñones	
87	HBJS	~~Dolores~~	Bote	..	2	14.25	4.73	1.60	19.25	~~19.25~~	motor	5 HP	1894	Huacho	Idem	40	Roeca y Miller	Rocca y Miller	
22	HBJT	~~Dama~~	Barca	1	3	43.60	7.30	5.45	405.43	392.50	vela	....	1899	Inglaterra	Idem	700	Cia. Ad. del Guano	Cia. Ad. del Guano	
106	HBKP	~~Elcira~~	Goleta	1	2	33.00	8.10	3.90	316.08	282.39	idem	....	1882	Noruega	Idem	350	N. Patiño Patroni	Giraldo y Zavala	
115	HBKQ	~~Elizabeth~~	Barca	2	4	95.00	12.76	8.47	2493.48	2177.08	idem	....	1889	Escocia	Fierro	3950	C. P. V. D	C. P. V. D	
180	HBKR	~~El Lobito~~	Pailebot	1	2	21.70	4.64	2.56	....	35.95	motor	....	1913	Inglaterra	Idem	.....	Milne & Co	Milne & Co	
45	HBKS	~~Emilia~~	Idem	1	2	17.00	5.00	1.95	44.76	36.56	vela	....	1906	Chile	Madera	80	Alberto Villaseñor	A. Villaseñor	
118	HBKT	~~Enrique~~	Idem	1	2	23.76	7.46	2.87	149 19	91.41	motor	120 HP	1917	Pimentel	Idem	220	Vda. de Piedra e H.	Vda. de Piedra e H.	
88	HBKV	~~Ernesto~~	Bote	1	1	12.50	3.06	1.27	10.07	~~8.13~~	vela	....	1880	Huacho	Idem	15	Tomás Valega	R. Anderson	
116	HBKW	~~Esperanza~~	Pailebot	1	2	28.89	7.36	3.15	167.24	90.10	idem	....	1917	Callao	Idem	200	Arruz y Vargas	Arruz y Vargas	
37	HBLM	~~Estrella Chalaca~~	Balandra	1	1	11.72	3.57	1.27	9.80	~~9.80~~	idem	....	1895	Chile	Idem	25	C. Barlabás	Carlos Roe	
	HBLT	~~Evelin~~	Lancha	..	1	22.50	5.85	2.40	58.23	58.23	idem	....	....	Idem	Idem	150	Enrique Gaige	Juan P. Peralta	
73	HBLV	Fenice	Vapor	2	2	61.90	8.10	6 30	753.28	421.95	vapor	1000 HP	1888	Inglaterra	Fierro	420	F. G. Piaggio	F. G. Piaggio	
78	HBLW	~~Foca~~	Lancha	1	1	27.45	7.30	3 30	137.54	137.54	....	....	1913	Callao	Madera	190	Idem	Idem	
108	HBMN	~~Fortuna~~	Pailebot	1	2	23 15	6.40	2.40	96.20	65.25	motor	75 HP	1918	Reconst. Callao	Idem	130	Enrique Gaige	Enrique Gaige	
176	HBMP	~~Francisco Javier~~	Idem	1	2	24.80	6 85	2.40	86.63	46.24	vela	..	1918	Callao	Idem	140	Francisco Suárez	Federico Moore	
89	HBMQ	~~Francisco Valega~~	Bote	1	1	15.05	4.93	1.58	19.30	~~19.30~~	idem	....	1898	Supe	Idem	60	Tomás Valega	Juan P. Peralta	
77	HBNP	~~Gabriela~~	Idem	1	1	12.50	3.68	1.55	11.75	~~10.55~~	motor	5 HP	1907	Callao	Idem	15	Juan E. Miller	Juan E. Miller	
162	HBNQ	~~Gaviota~~	Remolcador	1	1	11.55	3.12	1 55	7.23	~~5.13~~	idem	30 HP	1917	Idem	Idem	.....	Rocca y Miller	Rocca y Miller	
145	HBNR	~~Guanay~~	Idem	1	1	19.00	4.60	2.00	63.84	31.92	vapor	120 HP	1910	Inglaterra	Idem	.....	W. R. Grace	W. R. Grace	
78	HBNS	~~Gamercinda~~	Bote	1	2	13.72	4.58	1.68	19 59	~~19.59~~	vela	....	1909	Callao	Idem	60	A. Bustelo	Carlos Roe	
111	HBPS	~~Hércules~~	Remolcador	1	1	38.63	7.30	2.47	267.41	143.48	vapor	300 HP	1881	Inglaterra	Fierro	60	Rocca y Miller	Rocca y Miller	
173	HBPT	~~Hortensia~~	Balandra	1	1	16.74	4.75	2.40	32.00	32.00	vela	....	1910	Chancay	Madera	80	Cía. "La Veloz"	Coloma Rehder	
62	HBPV	~~Huallaga~~	Vapor	3	2	107.03	13.50	6.79	4403.00	2073.00	vapor	5500 HP	1911	Francia	Fierro	3265	C. P. V. D	C. P. V. D	
	HBPW	~~Huaral~~	Balandra	1	1	11.00	3.75	1.20	13.56	~~9.58~~	motor	15 HP	1919	Reconst. Callao	Madera	16	W. Lemhuis	Dammert & Muelle	
14	HBQR	~~Humberto~~	Pailebot	1	2	13.97	4.65	1.77	22.92	~~19.86~~	vela	....	1882	Callao	Idem	50	Santiago Podestá	M. E. de Pomar	
19	HBRS	Inca	Idem	1	2	14.40	4.09	1.54	20.67	~~19.64~~	motor	15 HP	1887	Chile	Idem	50	Dibós y Figari	F. W. Sattler	
	HBRT	~~Intrépido~~	Idem	1	2	23.00	5.40	2.09	71.74	43.12	idem	45 HP	1918	Callao	Idem	112	G. Ronald	M. E de Pomar	
92	HBRV	Iquitos	Vapor	3	2	107.15	12.10	7.73	3287.43	1993.16	vapor	2100 HP	1894	Escocia	Fierro	4450	C. P. V. D.	C. P. V. D	
	HBRW	Irene	Pailebot	1	2	21.20	6.10	2.20	95.90	70.47	motor	30 HP	1918	Reconst. Callao	Madera	110	A. Wool & Co	A. Wool & Co	
172	HBST	Ismael	Idem	1	2	19.20	5.20	1.95	48.73	38.73	idem	15 HP	1884	Chile	Idem	60	Esteban Chiappe	E. Chiappe	

N. de matrícula	Distintivo	NOMBRE	Aparejo	N. de cubiertas	N. de palos	DIMENSIONES			TONELAJE DE ARQUEO		Propulsor	Fuerza de máquina	CONSTRUCCION			Carga máxima en tons.	DUEÑO	AGENTE	Clasificación
						Eslora	Manga	Puntal	Grueso *	Registro			Año	Lugar	Material				
152	HBVW	Josefina	Pailebot	1	2	12.78	4.08	1.62	11.40	~~11.40~~	motor	14 HP	1893	Huacho	Madera	25	G. Rossell	M. E. de Pomar	
156	HCDF	~~Juanita~~	Idem	1	2	22.00	6.06	2.40	58.23	44.00	idem	60 HP	1915	Callao	Idem	150	Dammert & Muelle	Dammert & Muelle	
119	HCDG	Juanito	Idem	1	2	24.66	6.04	3.17	123.54	74 20	....	....	1887	Chile	Fierro	120	Rocca & Miller	Rocca & Miller	
93	HCDJ	~~Júpiter~~	Bergantín	1	3	44.10	5.12	4.60	593.00	543.00	vela	....	1888	Estados Unidos	Madera	900	Sanguinetti & Dasso	Juan P. Peralta	
	HCDQ	~~La Limeña~~	Pailebot	1	2	20.20	5.95	2.12	70.00	65 20	idem	....	1916	Guayaquil	Idem	95	Víctor Barreda	Carlos Roe	
	HCDR	~~Leonor~~	Lancha	..	1	21.95	6.25	2.43	19.00	~~19.00~~	idem	....	1916	Chile	Idem	80	Cia. "La Veloz"	Coloma Rehder	
	HCDS	Liguria	Balandra	1	1	13.25	4.38	2.97	26.96	~~16.01~~	motor	25 HP	1906	Idem	Idem	35	E. Lizárraga	Isaac Serra	
181	HCDT	Lorencito	Idem	1	1	14.70	3.40	1.75	22.05	~~17.27~~	idem	20 HP	1906	Pisco	Idem	25	A. Morelli	R. Anderson	
180	HCDV	~~Lorito~~	Pailebot	1	2	24.40	5.80	2.55	95 45	49.82	vela	....	1919	Chile	Idem	95	G. Artadi & Co.	G. Artadi & Co.	
	HCDW	~~Luisa~~	Goleta	1	2	20.24	7.80	2.72	113.13	82.55	motor	50 HP	1918	Idem	Idem	200	Gustavo Delgado	Juan P. Peralta	
	HCFG	Luis	Pailebot	1	2	17.70	5.40	2.00	57.54	39.67	idem	30 HP	1917	Idem	Idem	70	Va. de Piedra e hijos	Vda. de Piedra e H.	
	HCFJ	Luz	Idem	1	2	12.60	3.40	1.40	16.01	~~12.22~~	idem	16 HP	1905	Huarmey	Idem	20	Antonio Barbarich	A. Villaseñor	
157	HCFQ	~~Macabi~~	Idem	1	2	23.00	6.20	2.64	82.42	48.87	vela	....	1917	Callao	Idem	145	Cia. Ad. del Guano	Cia. Ad. del Guano.	
	HCFR	~~Macisre~~	Remolcador	1	1	17.30	4.35	2.12	50.92	28.85	motor	75 HP	1919	Idem	Idem	.....	Cia. "La Veloz"	Coloma Rehder	
93	HCFS	~~Manco Cápac~~	Bote	1	1	15.63	4.90	1.82	19.04	~~19.04~~	vela	....	1899	Huacho	Idem	65	J. Rocca	M. E. de Pomar	
	HCFT	~~Mantaro~~	Vapor	3	2	109.05	14.00	6.79	4617.00	2427.00	vapor	3500 HP	1911	Francia	Fierro	3970	C. P. V. D.	C. P. V. D.	
146	HCFV	~~Manuelita~~	Balandra	1	1	18.00	4.80	2.00	47.81	45.42	vela	....	1901	Reconst. Callao	Madera	75	A. Ferraro	M. E. de Pomar	
110	HCFW	~~Marañón~~	Vapor	2	2	54.85	9.05	5.28	653.57	443 71	motor	480 HP	1918	Idem	Fierro	700	Andrés Dasso	Juan P. Peralta	
177	HCGJ	~~María~~	Pailebot	1	2	23.10	5.70	2.60	81.40	46.61	vela	....	1918	Callao	Madera	100	Dodero Mendizábal	Carlos Roe	
97	HCGK	~~María Aurelia~~	Bote	1	2	15.00	4.80	1.40	19.28	~~19.28~~	idem	....	1879	Huacho	Idem	80	Esteban Chiappe	E. Chiappe	
114	HCGL	María Estrella	Pailebot	1	2	26.00	6.95	2.70	133.90	112.48	motor	100 HP	1918	Callao	Idem	200	A. Villaseñor	A. Villaseñor	
122	HCGM	~~María Isabel~~	Bote	1	1	14.50	5.10	1.85	17.52	~~17.52~~	idem	16 HP	1907	Huacho	Idem	67	Isabel Montes	M. E. de Pomar	
	HCGN	~~María Jesús~~	Pailebot	1	2	18.60	5.60	1.80	45.80	45.80	vela	....	1917	Callao	Idem	90	Coronel Oré		
95	HCGP	~~María Luisa~~	Idem	1	2	12.40	3.75	1.13	9.03	~~9.03~~	idem	....	1885	Huacho	Idem	65	Demetrio Matos	A. Villaseñor	
94	HCGQ	~~Mariano~~	Idem	1	3	39.66	9.30	3.35	270.30	256.80	idem	....	1881	Estados Unidos	Idem	380	Merello y Cía	Merello y Cia	
179	HCGR	María Teresa	Idem	1	2	22.00	6.00	2.95	93.24	40.40	motor	75 HP	1917	Callao	Idem	120	M. Paredes Prada	M. Paredes Prada	
96	HCGS	~~Mazzini~~	Bote	..	2	14.48	5.05	1.91	20.37	~~19.35~~	vela	....	1896	Huacho	Idem	50	J. Rocca	Carlos Roe	
94	HCGT	~~Mercedes Aurora~~	Idem	..	1	13.62	4.01	1.27	12 70	~~12.70~~	idem	....	1888	Idem	Idem	35	F. Francia	Isaac Serra	
13	HCGV	~~Miguelina~~	Goleta	2	2	36.75	6.65	4.45	....	283.72	idem	....	1863	Irlanda	Idem	320	Luis Antola	Gio. Batta Isola	
165	HCGW	~~Miramar~~	Pailebot	1	2	22 00	6.00	2.26	63.25	36.56	idem	....	1917	Reconst. Callao	Idem	110	A. Woll y Cia	A. Wolf y Cia.	
46	HCJK	Mollendo	Balandra	1	1	13.73	4.11	1.40	20.22	~~19.21~~	motor	15 HP	1889	Chile	Idem	35	Miguel Podestá	Abad Hnos. y Cia	
	HCJR	~~Nepen~~	Remolcador	1	1	25.80	5.90	3.00	113.92	56.96	vapor	300 HP	1917	Canadá	Idem	20	W. R. Grace	W. R. Grace	
10	HCJS	~~Nicolasita~~	Goleta	1	2	19.14	5.19	1.95	41.28	39.64	vela	....	1898	Chile	Idem	90	J. Rodríguez	J. Rodríguez	
71	HCJT	~~Nora~~	Barca	1	3	44.35	8.70	5.23	469.92	410.30	idem	....	1873	Alemania	Idem	.....	Arturo Pallete	Dammert y Muelle	
	HCJV	~~Nueva Fortuna~~	Pailebot	1	2	.....	.....	.....	....	....	....	.....	....	.....	Idem	.....	M. Sayan Palacios	.....	
99	HCJW	~~Nuestra Madre~~	Bote	1	1	13.40	4.00	1.40	20.12	~~17.72~~	vela	....	1880	Huacho	Idem	30	E. Alfaro	Carlos Roe	
90	HCKL	~~Nuestro Padre~~	Pailebot	1	2	47.80	5 08	4.40	684.00	433.33	idem	....	1887	Estados Unidos	Idem	700	Vda. de Rosas e hijos	Juan P. Peralta	
171	HCKS	Olinda	Idem	1	2	18.20	5.00	1.60	45 29	36.75	motor	8 HP	1892	Reconst. Callao	Idem	60	H. Assareto	Abad Hnos. y Cia	
187	HCKT	Ocucaje	Idem	1	2	23.00	6.80	2.60	92.43	47.47	idem	60 HP	1918	Idem	Idem	110	Zunini y Osella	M. E. de Pomar	
161	HCLP	~~Pacasmayo~~	Idem	1	2	24.88	6.06	2.33	99.00	43.60	vela	....	1917	Callao	Idem	120	Ezequiel González C.		

N. de matrícula	Distintivo	NOMBRE	Aparejo	N. de cubiertas	N. de palos	DIMENSIONES			TONELAJE DE ARQUEO		Propulsor	Fuerza de máquina	CONSTRUCCION			Carga máxima en tons.	DUEÑO	AGENTE	Clasificación
						Eslora	Manga	Puntal	Grueso	Registro			Año	Lugar	Material				
	HCLQ	~~Patillo~~	Bote	1	1	22.50	6.00	2.50	90.16	67.10	Motor	30 HP	1917	Callao	Madera	110	Cía. Adm. del Guano	Cía. Adm. del Guano	
	HCLR	~~Patrio~~	Pailebot	1	2	26.21	6.10	2.45	90.00	90.00	vela	....	....	.....	Idem	.....	J. F. Giraldo & Co.	J. F. Giraldo & Co.	
1	HCLS	Pelícano	Idem	1	2	23.80	6.04	2.22	67.46	33.73	motor	100 HP	1906	Chile	Fierro	100	F. G. Piaggio	F. G. Piaggio	
68	HCLT	Penguín	Vapor	1	1	34 60	6.80	3.80	....	84.90	vapor	....	1907	Inglaterra	Madera	.....	Pvian. Corporation	.....	
112	HCLV	~~Pepita~~	Pailebot	1	2	28.50	7.23	3.00	175.92	127.00	motor	75 HP	1918	Callao	Idem	315	Dammert y Muelle	Dammert y Muelle	
127	HCLW	~~Perú~~	Idem	1	2	20.00	4.35	1.45	19.24	~~19.24~~	vela	....	1904	Reconst. Callao	Idem	80	Víctor Pérez	Víctor Pérez	
	HCMN	~~Natronila~~	Balandra	1	1	13.10	4.06	1.50	19.00	~~19.00~~	idem	....	1898	Huacho	Idem	35	Silvio Montes	M. E. de Pomar	
117	HCMP	~~Pimentel~~	Pailebot	1	2	31.36	8.22	2.68	175.26	127.70	idem	....	1889	Estados Unidos	Idem	290	V. de Piedra e hijos.	V. de Piedra e hijos.	
128	HCMQ	~~Piquero~~	Idem	1	2	31.85	7.90	3.25	216.56	117.21	motor	100 HP	1918	Callao	Idem	350	Cía. Adm. del Guano	Cía. Adm. del Guano	
182	HCMR	Pisco	Idem	1	2	20.50	6.20	2 58	74.55	48.20	idem	45 HP	1917	Idem	Idem	120	Divizia y Quiñones	Divizia y Quiñones	
	HCMS	~~Presdte. Piérola~~	Goleta	1	3	35.00	7.80	3.30	223.31	201.00	vela	....	1918	Idem	Idem	400	Carlos Cánepa	Carlos Cánepa	
	HCNR	Quiruvilca	Pailebot	1	2	23.00	6.80	2.60	91.65	49.53	motor	85 HP	1919	Idem	Idem	130	Alfredo Gildemeister	F. W. Sattler	
50	HCNW	~~Rápido~~	Idem	1	2	24.70	5.60	3.08	90.27	83.07	vela	....	1873	Australia	Idem	180	J. Patiño	Giraldo & Zavala	
102	HCPQ	~~Rayo~~	Idem	1	2	27.45	7.63	2.99	129.84	85.90	motor	60 HP	1903	Estados Unidos	Idem	135	W. R. Grace	W. R. Grace	
	HCPR	~~Ricardo~~	Remolcador	1	1	14 63	3.66	2.44	29.70	~~15.50~~	idem	50 HP	1918	Pimentel	Idem	.....	V. de Piedra e hijos.	Vda. de Piedra e H.	
103	HCPS	~~Ricardo César~~	Pailebot	1	2	25.92	7.25	2.85	105.64	81.35	idem	120 HP	1916	Estados Unidos	Idem	180	Idem	Vda. de Piedra e H.	
66	HCPT	~~Rosalía~~	Balandra	1	1	14.94	5.06	1.42	20.30	~~19.29~~	vela	....	1905	Callao	Idem	60	A. Bustelo	Carlos Roe	
102	HCPV	~~Rosa de Lima~~	Bote	1	1	14.15	4.67	1.84	19.22	~~19.22~~	idem	..	1896	Idem	Idem	50	Juan Montes	N Vinces	
53	HCPW	~~Rosa Marina~~	Balandra	1	1	12.70	3.51	1.25	6.88	~~6.88~~	idem	....	1889	Huacho	Idem	35	C. Minaya	M. E. de Pomar	
101	HCQR	~~Rosario~~	Bote	..	2	14.49	4.90	1.66	18.38	~~18.38~~	motor	12 HP	1893	Idem	Idem	40	Rocca y Miller	Rocca y Miller	
	HCRS	Salaverry	Pailebot	1	2	31.75	6.00	2.85	146.77	126.38	idem	75 HP	1918	Salaverry	Idem	180	Gonzáles Larrañaga	F. W. Sattler	
191	HCRT	San Antonio	Idem	1	2	17.30	5.95	1.85	48.46	42.00	idem	16 HP	1901	Callao	Idem	65	Beatriz de Normand	F. W. Sattler	
107	HCRV	~~San Bartolomé~~	Bote	1	1	14.31	4.68	1.65	20.30	~~19.29~~	vela	....	1889	Huacho	Idem	40	M. P. Morante	Abad Hnos. & Co.	
	HCRW	~~San Carlos~~	Balandra	1	1	16.75	5.55	1.85	50.05	47.35	idem	....	1918	Reconst. Callao	Idem	70	Carlos Rosas	M. E. Pomar	
129	HCST	~~San Francisco~~	Pailebot	1	2	23.00	6.30	2.40	80.11	50.10	idem	....	1919	Idem	Idem	130	Bernardo Castelaro	B. Castelaro	
106	HCSV	~~San Jacinto~~	Bote	1	1	11 95	3.12	1.14	9.00	~~9.00~~	idem	....	1897	Huacho	Idem	30	Benigno Romero	M. E. de Pomar	
108	HCSW	~~San José~~	Idem	1	1	14 62	4.95	1.65	18.48	~~18.48~~	idem	....	1897	Idem	Idem	50	Carlos Morelli	R. Anderson	
	HCTV	~~San Juan~~	Pailebot	1	2	23.60	7.30	3.16	133,90	116.97	idem	....	1918	Chile	Idem	300	A. Woll & Co	A. Woll & Co	
73	HCTW	~~San Juan~~	Bote	1	1	15.35	4.45	1.52	19.92	~~19.92~~	idem	....	1901	Callao	Idem	60	Carlos Morelli	R. Anderson	
105	HCVW	~~San Luis~~	Pailebot	1	2	14.40	4.58	2.00	31.34	~~23.28~~	motor	10 HP	1905	Huacho	Idem	45	Bernardo Castelaro	B. Castelaro	
185	HDFG	San Nicolás	Idem	1	2	21.20	5.70	2.28	50.45	37.49	idem	25 HP	1917	Callao	Idem	80	Nicolás Mandriotto	M. E de Pomar	
103	HDFJ	San Pedro	Idem	1	2	12.57	4.24	1.64	20.97	~~16.60~~	idem	44 HP	1917	Idem	Idem	20	Cía. Adm. del Guano	Cía. Adm. del Guano	
99	HDFK	~~Santa Elena~~	Vapor	2	2	50.70	8 00	5.75	355.00	263.24	vapor	700 HP	1892	Escocia	Fierro	500	G. E. Leith	G. E. Leith	
192	HDFL	Santa Inés	Pailebot	1	2	18.80	6.10	2.17	62.31	49.79	motor	20 HP	1915	Huacho	Madera	95	Beatriz de Normand	F. W Sattler	
183	HDFM	Santa Marta	Idem	1	2	17.25	4.86	2.00	45.49	31.10	idem	16 HP	1915	Callao	Idem	60	F. W. Sattler	F W. Sattler	
125	HDFN	~~Santa Rita~~	Idem	1	2	14.76	4.35	1.45	20.20	~~18.00~~	idem	45 HP	1906	Samanco	Idem	80	Esteban Chiappe	E. Chiappe	
66	HDFP	~~Santa Rosa~~	Vapor	1	2	47.00	8.52	4.00	643.42	340.23	vapor	650 HP	1883	Inglaterra	Fierro	500	Esteban Chiappe	E. Chiappe	
57	HDFQ	~~Santa Rosa~~	Balandra	1	1	16.50	5.50	2.25	52.88	39.39	motor	16 HP	1899	Huacho	Madera	60	Cayetano Santesi	Abad Hnos. & Co.	
104	HDFR	~~Santa Rosa~~	Bote	1	1	11.14	2.85	1.21	7.22	~~7.22~~	vela	....	1897	Idem	Idem	30	C audio Pantoja	Isaac Serra	
169	HDFS	~~Sapo~~	Idem	1	2	16.22	5.02	1.92	35.19	28.65	motor	15 HP	1899	Chancay	Idem	60	W. G. Maertens	Carlos Roe	

N. de matrícula	Distintivo	NOMBRE	Aparejo	N. de cubiertas	N. de palos	DIMENSIONES			TONELAJE DE ARQUEO		Propulsor	Fuerza de máquina	CONSTRUCCION			Carga máxima en tons.	DUEÑO	AGENTE	Clasificación
						Eslora	Manga	Puntal	Grueso	Registro			Año	Lugar	Material				
70	HDFT	~~Silvia~~	Barca	2	3	61.00	10.30	7.26	1100.81	1041.16	Vela	...	1867	Inglaterra	Madera	1500	J. Attaglich	J. Attaglich	
	HDFV	Sirio	Pailebot	1	2	23.52	5.88	2.30	86.76	54.58	motor	80 HP	1918	Reconst. Callao	Idem	150	Santiago Isola	S. Isola	
97	HDFW	~~Soña~~	Idem	1	2	24.23	6.40	3.05	116.71	80.56	idem	100 HP	1916	Callao	Idem	180	Cia. "La Veloz"	Coloma Regder	
75	HDGJ	~~Stella~~	Idem	1	4	55.00	11.00	3.64	825.49	699.44	vela	....	1891	Estados Unidos	Idem	900	Vda. de Rosas e hijos	Juan P. Peralta	
	HDGP	~~Terrible~~	Idem	1	2	21.60	6.30	2.36	71.32	42.47	idem	....	1919	Callao	Idem	120	Antonio Barbarich	A. Villaseñor	
184	HDGQ	~~Triunfo~~	Idem	1	2	26.42	6.20	2.65	98.20	46.23	motor	60 HP	1918	Idem	Idem	120	G. Ronald	M. E. de Pomar	
61	HDGR	~~Ucayali~~	Vapor	3	2	108,00	13.80	7.15	3305.00	1514.00	vapor	8689 HP	1909	Inglaterra	Fierro	2870	C. P. D. V.	C. P. D. V.	
87	HDGS	~~Urubamba~~	Idem	3	2	109.00	14.04	7.25	4103.00	2438.59	idem	3500 HP	1911	Francia	Idem	3970	Idem	Idem	
124	HDJL	~~Vega~~	Pailebot	2	3	35.85	9.42	2.90	305.16	301.06	vela	....	1881	Estados Uaidos	Madera	.....	G. Artadi y Cia	G. Artadi y Cia	
189	HDJM	~~Victor~~	Remolcador	1	1	12.80	3.60	1.40	18.38	~~3.18~~	motor	36 HP	1919	Callao	Idem	19	Francisco Suarez	Federico Moore	
41	HDJN	~~Victoria~~	Pailebot	1	2	37.75	8.20	3.67	288.86	274.86	vela	...	1902	Noruega	Idem	500	Arturo Pallete	Arturo Pallete	
110	HDJP	~~Victoria~~	Bote	1	1	12 91	3.63	1.55	11.97	~~11.97~~	idem	....	1886	Huacho	Idem	25	B. Grados	M. E. de Pomar	
127	HDJQ	Virginia	Pailebot	1	2	23.40	6.50	2.55	104.03	76.42	motor	45 HP	1907	Callao	Idem	150	Rocca y Miller	Rocca y Miller	
170	HDJR	Viva	Idem	1	2	23.00	5.70	2.59	74.08	45.35	idem	45 HP	1918	Idem	Idem	200	W. G. Martens	Carlos Roe	
158	HDJS	~~Voluntario~~	Idem	1	2	21.29	5.90	2.40	68.68	38.27	idem	45 HP	1917	Reconst. Callao	Idem	130	Idem	Idem	
104	HDKP	~~Yurimaguas~~	Vapor	2	2	43.90	9.20	2.40	388.4	204.00	vapor	280 HP	1912	Escocia	Fierro	420	Adolfo Morey	Othon F. Lí	

Callao, abril 28 de 1920.

Vº Bº

El Capitán de Navío, Director de Capitanías,

CABADA.

El Alférez de Fragata Secretario,

A. Ríos Fajardo.

N. 1 d

MUSEO NAVAL DEL PERU

Anexo N. 12

DIRECCION DE CAPITANIAS

Cuádro que comprende a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional y a los prácticos del río de Guayaquil que han recibido título desde el 28 de junio de 1909 a la fecha.

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Capitán de Travesía . . .	Rufino Daycolea	Español naturalizado . .	28— 6—1909	
„ „	José M. Gallastegui . . .	„ „	31— 8— „	
„ „	Pablo Luzárraga	„ „	20— 9— „	
„ „	Enrique Chávez Cabello .	Peruano	12— 8—1910	
„ „	Gustavo Berg	„	5— 7—1912	
„ „	Remigio Martínez Altamira	Español naturalizado . .	6— 7—1913	
„ „	Máximo Morales	Peruano	5— 9— „	
„ „	Isaac L. Suárez	„	5— 9— „	
„ „	Rafael Santo Domingo .	Español naturalizado . .	20— 1—1914	
„ „	Eduardo Christopheson .	Inglés naturalizado . . .	29— 1— „	
„ „	Leopoldo González . . .	Español naturalizado . .	16— 3— „	
„ „	Nicolás Pasaqui	Peruano	5— 8— „	
„ „	Ernesto Von-Mack	Alemán naturalizado . .	11— 8— „	
„ „	Guillermo Wriedt . . .	Peruano	20—12— „	
„ „	Manuel Sanlagata . . .	Español naturalizado . .	22— 2—1915	
„ „	Francisco Badiola	„ „	12— 4— „	
„ „	Santiago Molla	Peruano	25— 4— „	
„ „	Antonio R. Basante . . .	„	28— 4— „	
„ „	Ponciano Mendiguren . .	„	12— 5— „	
„ „	David Marzano	Español naturalizado . .	24— 5— „	
„ „	Octavio García Seminario	Peruano	16— 6— „	
„ „	Carlos Muller	„	23— 9— „	
„ „	Franq F. Sanders	Alemán naturalizado . .	3— 7—1916.	
„ „	Ernesto Lacurensen . . .	Francés naturalizado . .	24— 8— „	
„ „	Luis Auvert	„	9—11— „	
„ „	Arturo Morales	Peruano	6— 2—1917	
„ „	Eduardo A. Rosario . .	Peruano	24— 3—1917	
„ „	Federico Taboada . . .	„	16— 7— „	Capitán de Corbeta de la Armada
„ „	Ramón A. Pimentel . . .	„	21— 8— „	
„ „	Alfredo Corrales	„	18—10— „	
„ „	Andrés Cicato	„	13—11— „	

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Capitán de Travesía . . .	Jorge Lessel	Alemán naturalizado . .	26—12— „	
„ „	José Vianchine	Italiano naturalizado . .	21— 1—1918.	
„ „	Harry Bobebey Hurst . .	Inglés natruralizado . . .	14— 4— „	
„ „ . . .	Raúl Delgado	Peruano	3— 3—1919.	Teniente 1o. de la Armada.
„ „	Guillermo Lastres	„	10— 3— „	Alférez de Fragata de la Armada.
„ „	Alberto Arnillas	„	10— 3— „	Teniente 2o. de la Armada.
„ „	Pablo Ontaneda	„	24— 3— „	Teniente 1o. de la Armada.
„ „	Carlos Rotalde	„	20— 9— „	Capitán de Corbeta de la Armada.
„ „ . . .	Grimaldo Bravo Arenas .	„	20— 9— „	„ „
„ „	Manuel Galdo	„	20—10— „	Capitán de Fragata de la Armada.
„ „	Mateo Sampedro Barrenechea	Español naturalizado . .	18—12— „	
„ „	Heraclio Tragodara . . .	Peruano	20— 3—1920	
Capitán de Cabotaje . . .	Bernardino Heredia . . .	„	21— 8—1909.	
„ „	José Iturrios	Español naturalizado . .	21— 9— „	
„ „	León Ispizua Urigoitia .	„ „	29— 9— „	
„ „ . . .	León Basañez	„ „	8—10— „	
„ „	Demetrio Patiño Patroni..	Peruano	16— 5—1910.	
„ „ . . .	Ramón I. Coronado . . .	„	26— 8— „	
„ „	Silvio Antola	Italiano naturalizado . .	29— 8—1911	
„ „	Juan P. Molina	Peruano	20— 4—1912.	
„ „	Angel Morales	„	14— 5— „	
„ „	Federico G. Wesesmier..	Alemán naturalizado . .	9—10— „	
„ „	Alberto Jiménez Seminario	Peruano	3— 3—1913.	
„ „	Román Larrinaga	„	14— 5— „	
„ „	Félix Palma	„	24— 4—1915	
„ „	Joaquín Barrenechea . .	Español naturalizado . .	23—12—1916.	
„ „	Erick Kurt Plate	Alemán naturalizado . .	15— 7—1917	
„ „	Roberto Campusano . . .	Peruano	3— 2—1919	
„ „	Jorge P. Stein	Alemán naturalizado . .	17— 3— „	
Primer Piloto	Pedro Miangolarra . . .	Español naturalizado . .	27— 7—1909.	
„ „	José Paredes	Peruano	5—11—1915.	Alférez de Fragata de la Armada.
„ „	Cristian Peterson	Dinamarca naturalizado.	8— 8—1918.	
„ „	Fernando Tudela	Peruano	20— 9—1919.	Teniente 2o. de la Armada.
„ „	Antonio Adraña Editrapani	Italiano naturalizado . .	9— 4—1920.	
Segundo Piloto . . .	Silvio Antola y Carpaveto	Peruano	12— 8—1909	
„ „	Vicente Guerra	„	16— 5—1910	
„ „	Humberto Aseretto	Italiano naturalizado . .	26— 3—1912.	
„ „	Enrique Esteves	Peruano	29—10— „	
„ „	Leonardo La Madrid . .	„	5— 8—1914.	
„ „	Remigio E. Urrutia . . .	„	13—11— „	
„ „	Pedro P. Larda	„	18— 5—1915.	
„ „	Manuel Maqueira	„	18— 8— „	
„ „	Jacinto Herrera	„	14—12— „	
„ „	Benjamín Villegas . . .	„	31— 1—1916.	

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Segundo Piloto	Agustín Costa	Peruano	24— 4—1916	
„ „	Domingo Podestá	Italiano naturalizado . .	10— 5— „	
„ „	Eulogio Pimentel Acosta.	Peruano	28—11— „	
„ „	Eugenio Chávez López .	„	31— 1—1917.	
	Diego Huamán	„	6— 2— „	
„ „	Samuel Peterson	„	2— 3— „	
„ „	Pedro Talledo	„	24— 3— „	
„ „	Manuel B. Mejía	„	9— 5— „	
„ „	Juan Luza	„	7— 6— „	
„ „	Juan Patiño Patroni . . .	„	2—11— „	
„ „	Baltazar Figueroa	„	4— 2—1918.	
„ „	Jorge Vieles	„	13— 3—1918.	
„ „	Jorge García Amézaga..	„	9— 4— „	
„ „	Luciano Vinces	„	17— 7— „	
„ „	Carlos Schenone . . .	„	24—10— „	
„ „	Juan P. Rosario	„	4—11— „	
„ „	Miguel Vásquez	„	30—10— „	
„ „	Modesto Celestino Bielich	„	11—11— „	
„ „	José Márquez	„	3— 2—1919.	
„ „	Juan Laureiro Bello . .	„	17— 2— „	
„ „	Numa García La Cotera	„	7— 3— „	
„ „	Augusto Isola	„	13—10— „	
„ „	Antonio Jansen	„	24—10— „	
„ „	Juan Francisco Olson . .	„	27— 1—1920.	
„ „	Juan Guezala	„	18— 2— „	
„ „	Abel Rueda	„	21— 2— „	
„ „	Federico Muller	Alemán nautralizado . .	8— 3— „	
„ „	César Clemente Alfaro....	Peruano	8— 4— „	
Pilotos Prácticos . . .	Manuel L. Aguirre . . .	„	26— 1—1912.	
„ „	Samuel Alejandro Francis.	„	24— 8—1916.	
„ „	Eduardo Viñas	„	13— 4—1917.	
„ „	Carlos Pimentel Acosta..	„	9— 5— „	
„ „	David Marzano	„	15— 6— „	
„ „	Juan Tragodara	„	21— 5—1918.	
„ „	Manuel Villamar	„	8— 8— „	
„ „	Máximo Mecina O'Brien.	„	30—11— „	
„ „	Eleazar Higgison . . .	„	31— 3—1919.	
„ „	Narciso Alejos Stay . .	„	5— 6— „	
„ „	Javier García Cornejo . .	„	17— 6— „	
„ „	Jacinto D'Arrigo . . .	„	13—10— „	
„ „	Eduardo J. Santillana...	„	30— 3—1920.	
Piloto práctico de Guayaquil	Esteban Gómez	„	. . . . .	Tiene 59 años de edad, casado con peruana y 19 años de práctica.

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Pilotos Prácticos de Guayaquil	José Mercedes Rodríguez	Peruano		Casado con peruana y 6 años de práctica.
„	Ricardo Rodríguez	„		Tiene 50 años de edad, casado con peruana y residencia en Paita como los dos anteriores.
Patrones	Antonio Samanamú	„	5— 8—1909	
„	Juan B. Machavello	„	10—12— „	
„	Manual Dávila	„	18— 1—1910	
„	Emilio Giaconelli	Italiano naturalizado	22— 4— „	
„	Victor Corso	„ „	12— 8— „	
„	Gerardo Henríquez	Peruano	2—12— „	
„	Numa R. Sánchez	„	31— 5—1911	
„	Carlos Bertino	Italiano naturalizado	19— 7— „	
„	Juan Mineo	„ „	24—10— „	
„	Antonio Kaamiche	Austriaco naturalizado	29— 3—1913	
„	Tomás Montes	Peruano	8— 8— „	
„	Jhoanes Nichorster	Alemán naturalizado	12— 8— „	
„	Rafael Capuro	Peruano	23— 4—1914	
„	Pedro Danessi	Italiano naturalizado	13— 6— „	
„	Pedro Smith	Inglés naturalizado	22— 6— „	
„	Enrique Villafuerte y C.	Peruano	16— 3—1915	
„	César Maldonado	„	28— 4— „	
„	Marcos Vittés	„	5—10— „	
„	Alejandro Díaz	„	5—10— „	
„	Demetrio Matos	„	2— 3—1916	
„	Antonio Huarina	„	14— 4— „	
„	Eduardo Auditor	„	24— 4— „	
„	Sixto Díaz	„	22—10— „	
„	Carlos Venegas	„	28—11— „	
„	Alejandro Suárez	„	7—12— „	
„	Gregorio Aguilar	„	28—12— „	
„	Domingo Pagan	„	28—12— „	
„	Tomás Bazalar	„	1— 3—1917	
„	Sebastián Samanamú	„	24— 3— „	
„	Gerardo Medina Ojeda	„	16— 7— „	
„	Ventura Gutiérrez	„	24— 7— „	
„	Juan C. Omineche	„	16— 8— „	
„	Félix Riso Altuna	„	10—10— „	
„	Mauricio 2o. Samanamú	„	10—10— „	
„	Aurelio E. Morón	„	17—10— „	
„	Juan M. Muro	„	12—12— „	
„	Lorenzo Tito	„	21— 1—1918	
„	Leonardo Danesse	„	4— 2— „	
„	Francisco Bazalar	„	8— 3— „	
„	Eulogio Bazalar	„	3— 3— „	

Títulos	Nombres	Nacionalidad	Fecha del título	Observaciones
Patrones	Emilio Fioraliso	Italiano naturalizado . .	20— 3—1918.	
„	Salvador S. Nolberto . .	„ „	21— 5— „	
„	Manuel Castro Alcántara	Peruano	26— 6— „	
„	Manuel Alarcón	„	3— 8— „	
„	Luis C. Alfaro	„	14— 8— „	
„	Antonio La Rosa Montes	„	14— 8— „	
„	Dante Daniere	„	17— 8— „	
„	Eduardo Toullier	Italiano naturalizado . .	5— 9— „	
„	José María Cumo	Peruano	11—11— „	
„	Manuel Angobaldo . . .	„	17 1—1919.	
„	Marcos I. Bazalar	„	24— 3— „	
„	David Lay Dan	„	24— 3— „	
„	Damián M. Samanamú .	„	23— 4— „	
„	Aurelio Jino Banda . . .	„	30— 4— „	
„	José del Carmen García.	„	7— 6— „	
„	Pedro Alvado García . . .	„	29— 6— „	
„	Félix Ponce y Fuentes. .	„	29— 6— „	
„	Hernani Farías	„	20— 9—1919.	
„	Antonio Caniavello . . .	Italiano naturalizado . .	13—11—1919.	
„	Julio Francia	Peruano	15—11— „	
„	Silvio Montes Guerrero .	„	9— 4—1920.	
„	Abraham Castillo R. . .	„	24— 4— „	

Nota: Sólo se ha considerado, en el presente cuadro, a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional desde el 28 de junio de 1909, hasta la fecha, porque el libro de registros de Oficiales mercantes de años anteriores está tan deteriorado que es difícil poder tomar datos de él. En vista de esto, se ha puesto un aviso en esta Dirección para que todos los interesados acudan nuevamente a inscribirse, presentando sus títulos respectivos.

Callao, 28 de abril de 1920.

Vo.—Bo.
El Capitán de Navío
Director de Capitanías,

Cabada.

El Alférez de Fragata Secretario.

S. Ríos Fajardo.

Anexo N. 13

DIRECCION DE CAPITANIAS — CAPITANIAS DE LA REPUBLICA

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes, nacionales y extranjeros, que han entrado y salido de los puertos que a continuación se indican, durante el 2o. semestre de 1919.

Capitanías	Clasificación	Nacicnalidades	Cantidades	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Ilo	Vapores	Diversos	55	63,219	3,249	42	13	1298	1801
Mollendo	„	„	179	397,154	15,177	92	87	3161	2588
Pisco	„	„	187	190,896	7,592	136	51	1593	926
Callao	„	„	558	574,840	19,520	425	133	11367	7644
Salaverry . . .	„	„	277	283,927	14,239	157	120	3228	2828
Pacasmayo . . .	„	„	180	155,718	6,038	97	83	1153	1364
Eten	„	„	137	171,744	7,627	79	58	1406	1428
Paita	„	„	220	276,036	10,736	142	78	961	1103
Iquitos	„	„	50	2,266				732	638
			1839	2.105,800	84,178	1166	623	24899	20320

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Rios Fajardo.

Anexo N. 14

CAPITANIA DE ILO

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes, nacionales y extranjeros que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Julio	Vapores	Peruanos . . .	2	5099	218	2			
„	„	Ingleses . . .	1	3051	50		1	211	71
„	„	Chilenos . . .	4	4841	245	3	1	40	58
„	Botes	Peruanos . . .	5	14	15	5			3
Agosto	Vapores	„	3	6049	300	3		101	198
„	„	Ingleses . . .	1	2435	108		1		
„	„	Chilenos . . .	4	4841	245	1	3	60	30
„	Botes	Peruanos . . .	3	10	9	3			
Setiembre . . .	Vapores	„	2	5099	210	2		95	83
„	„	Ingleses . . .	1	2196	100	1			
„	„	Chilenos . . .	2	3094	190	1	1	95	104
„	Botes	Peruanos . . .	4	11	10				
Octubre . . .	Vapores	„	2	5099	210	2		203	280
„	„	Chilenos . . .	2	3553	180	1	1	90	30
„	Botes	Peruanos . . .	3	9	6	3			
Noviembre . . .	Vapores	„	1	2672	107	1		105	301
„	„	Ingleses . . .	1	3155	150		1		
„	„	Chilenos . . .	3	4549	290	2	1	88	102
„	Botes	Peruanos . . .	2	4	6	2			
Diciembre . .	Vapores	„	2	4089	205	2		110	340
„	„	Ingleses . . .	1	3051	109		1		
„	„	Chilenos . . .	4	3294	280	2	2	100	201
„	Botes	Peruanos . . .	2	4	6	2			
			55	63219	3249	42	13	1298	1801

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Ríos Fajardo.

Anexo N. 15

CAPITANIA DE MOLLENDO

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes, nacionales y extranjeros que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Julio	Vapores	Peruanos . . .	2	5344	211	1	1	28	
„	„	Ingleses . . .	9	21639	773	2	7	126	78
„	„	Chilenos . . .	14	17910	913	7	7	346	336
„	„	Americanos .	2	7384	102	2			
„	Barca	Peruanos . . .	1	733	16	1			
Agosto	Vapores	„	2	5344	214	1	1	38	59
„	„	Ingleses . . .	10	26857	929	2	8	114	14
„	„	Chilenos . . .	12	16212	820	9	3	350	107
„	„	Americanos .	1	1782	38	1			
„	„	Italianos . . .	1	3458	41	1			
Setiembre . . .	„	Peruanos . . .	3	5083	237	2	1	73	51
„	„	Ingleses . . .	7	17790	663	2	5	121	64
„	„	Chilenos . . .	14	21911	1078	5	9	302	514
„	„	Americanos .	1	5959	124	1			
„	„	Japoneses . .	1	6979	109	1		12	
Octubre . . .	„	Peruanos . . .	2	5344	211	1	1	44	
„	„	Ingleses . . .	9	21639	773	3	6	126	78
„	„	Chilenos . . .	14	17910	913	6	8	336	346
„	„	Americanos .	2	7384	102	2			
„	Barca	Peruanos . . .	1	733	16	1			
Noviembre . .	Crucero	Ingleses . . .	1	5000	430	1			
„	Vapores	Peruanos . . .	2	5344	220	1	1	43	
„	„	Ingleses . . .	12	45173	1625	7	5	161	259
„	„	Chilenos . . .	13	16838	856	7	6	261	243
„	Vapores . . .	Italianos . . .	3	9651	251	3		19	16
„	„	Japoneses . .	1	5738	135	1		15	1
Diciembre . .	„	Peruanos . . .	4	10198	436	3	1	156	124
			144	315337	12236	79	70	2671	2290

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
			144	315337	12236	74	70	2671	2290
Diciembre . .	Vapores . . .	ingleses . . .	12	44487	1709	5	7	126	145
„	„	Chilenos . . .	13	18412	914	4	9	364	153
„	„	Americanos .	6	14528	249	6			
„	„	Italianos . .	2	2454	38	1	1		
„	Barca . . .	Peruanos . . .	2	1936	31	2			
			179	397154	15177	92	87	3161	2588

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Ríos Fajardo.

Anexo N. 16

CAPITANIA DE PISCO

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes, nacionales y extranjeros que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Julio	Vapores	Peruanos . . .	2	5099	211		2	4	101
„	„	Ingleses . . .	6	15416	583	3	3	33	25
„	„	Chilenos . . .	8	8233	457	5	3	289	105
„	„	Italianos . . .	1	3458	41	1		9	
„	Pailebots . .	Peruanos . . .	14	568	66	14			
Agosto	Vapores	„	3	4904	231	2	1	23	
„	„	Ingleses . . .	3	8016	219	2	1	32	
„	„	Chilenos . . .	5	6393	341	3	2	159	
„	„	Americanos .	2	4215	78	2			
„	Pailebots . .	Peruanos . . .	11	565	72	11			
Setiembre . . .	Vapores	„	3	4904	230	1	2	40	21
„	„	Ingleses . . .	2	5009	199		2	20	1
„	„	Chilenos . . .	6	7048	370	2	4	95	105
„	„	Americanos ..	1	3300	58		1		
„	Pailebots . .	Peruanos . . .	9	208	56	1	8		
Octubre . . .	Vapores	„	5	8047	360	3	2	124	100
„	„	Ingleses . . .	6	14630	509	3	3	66	50
„	„	Chilenos . . .	7	8043	453	3	4	166	108
„	„	Americanos ..	3	8778	220	3			
„	Pailebots . .	Peruanos . . .	20	508	48	18	2		
Noviembre . ..	Vapores	„	3	5386	233	2	1	45	99
„	„	Ingleses . . .	9	24660	608	6	3	23	1
„	„	Chilenos . . .	5	3944	273	3	2	94	169
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	16	778	70	16			
Diciembre . .	Vapores	„	4	7527	433	2	2	171	
„	„	Ingleses . . .	5	16309	596	4	1	4	
„	„	Chilenos . . .	6	6533	311	5	1	196	41
„	„	Americanos ..	3	7607	167	2	1		
„	Pailebots.....	Peruanos . . .	19	810	99	19			
Pailebots . . .									
			187	190896	7592	136	51	1593	926

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Ríos Fajardo.

Anexo N. 17

CAPITANIA DEL CALLAO

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes, nacionales y extranjeros que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Julio	Vapores . . .	Peruanos . . .	39	19704	476	28	11	560	430
„	„	Ingleses . . .	16	37064	1097	10	6	308	120
„	„	Chilenos . . .	13	18307	922	6	7	480	105
„	„	Americanos ..	18	20601	333	17	1	392	103
„	„	Noruegos . ..	11	811	28	10	1	52	
Agosto	„	Peruanos . . .	13	5284	235	11	2	394	100
„	„	Ingleses . . .	27	13053	471	24	3	254	290
„	„	Chilenos . . .	10	12273	732	5	5	438	345
„	„	Americanos .	16	10756	256	15	1	98	36
„	„	Noruegos . ..	11	819	23	11			
„	„	Japoneses . .	1	4771	111		1	32	
„	„	Italianos . . .	9	3458	48	6	3	38	
Setiembre . . .	„	Peruanos . . .	17	12638	815	9	8	532	838
„	„	Ingleses . . .	16	37871	1107	9	7	642	725
„	„	Chilenos . . .	10	16126	827	5	5	628	300
„	„	Americanos ..	22	22725	580	20	2	490	45
„	„	Noruegos . . .	11	819	25	10	1		
„	„	Japoneses . .	1	6480	109	1		96	
Octubre . . .	„	Peruanos . . .	24	6798	322	23	1	232	105
„	„	Ingleses . . .	16	31307	1725	5	11	784	128
„	„	Chilenos . . .	13	18590	1092	4	9	580	698
„	„	Americanos ..	10	23700	558	7	3	364	109
„	„	Holandeses . .	11	4417	48	10	1		
„	„	Noruegos . . .	11	811	25	10	1		
„	„	Italianos . . .	12	6124	93	11	1		
Noviembre . ..	„	Peruanos . . .	13	12352	693	11	2	512	433
„	„	Ingleses . . .	17	56257	870	12	5	640	225
„	„	Chilenos . . .	19	11183	747	15	4	321	157
			407	415099	14368	305	102	8867	5292

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
			407	415099	14368	305	102	8867	5292
Noviembre . ..	Vapores	Americanos ..	29	22455	567	25	4	210	35
„	„	Noruegos . . .	12	6313	71	12			
„	„	Japoneses . .	1	5739	135	1		46	
„	„	Italianos . . .	12	6306	203	12		30	
Diciembre . .	„	Peruanos . . .	14	12768	702	9	5	480	336
„	„	Ingleses . . .	21	44538	1400	12	9	780	669
„	„	Chilenos . . .	14	20905	1060	7	7	630	828
„	„	Americanos ..	12	23830	567	10	2	240	410
„	„	Noruegos . . .	12	1699	54	12			
„	„	Japoneses . .	1	5339	134		1	36	58
„	„	Holandeses . .	11	2840	53	10	1		
„	„	Italianos . . .	12	7009	206	10	2	48	16
			558	574840	19520	425	133	11367	7644

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Rios Fajardo.

Anexo N. 18

CAPITANIA DE SALAVERRY

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes, nacionales y extranjeros que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Julio	Vapores	Peruanos . . .	5	6998	354	5		414	315
„	„	Chilenos . . .	9	13216	669	5	4	208	196
„	„	Ingleses . . .	7	16574	586	4	3	60	90
„	„	Americanos .	2	3502	84	2			
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	15	848	77	6	9		
Agosto	Crucero	„	1	1702	125	1			
„	Vapores	„	6	7506	404	4	2	359	280
„	„	Chilenos . . .	8	1235	569	4	4	235	200
„	„	Ingleses . . .	8	17107	608	6	2	95	98
„	„	Americanos .	3	4090	160	3		20	15
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	12	800	66	8	4	5	
Setiembre . . .	Vapores . . .	„	7	13087	623	4	3	128	140
„	„	Chilenos . . .	8	13876	650	4	4	167	130
„	„	Ingleses . . .	8	23155	780	4	4	100	99
„	„	Americanos .	6	8832	282	5	1	6	
„	„	Noruegos	1	819	27		1		
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	34	2950	247	16	18		
Octubre . . .	Vapores	„	8	12050	745	4	4	195	156
„	„	Chilenos . . .	9	14855	705	5	4	203	208
„	„	Ingleses . . .	6	22235	606	4	2	92	71
„	„	Americanos .	3	6700	150	2	1		5
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	20	900	56	12	8		2
Noviembre . .	Vapores	„	10	14087	953	8	2	205	191
„	„	Ingleses . . .	6	8632	601	5	1	90	101
„	„	Chilenos . . .	9	13216	660	4	5	208	90
„	„	Americanos .	2	3500	80	2			
„	„	Holandeses . .	1	4414	69		1		
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	15	1332	62	6	9		2
			229	239128	11998	133	96	2790	2389

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
			229	239128	11998	133	96	2790	2389
Diciembre . .	Vapores . . .	Peruanos . . .	5	7717	414	3	2	124	194
„	„	Ingleses . . .	5	9589	487	2	3	24	60
„	„	Chilenos . . .	9	13588	701	5	4	290	185
„	„	Amercanos. . .	7	12890	438	4	3		
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	22	2015	201	10	12		
			277	284927	14239	157	120	3228	2828

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Ríos Fajardo.

Anexo N.19

CAPITANIA DE PACASMAYO

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes nacionales y extranjeros, que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Julio	Vapores	Peruanos . . .	10	11840	650	5	5	120	300
„	„	Ingleses . . .	2	3980	110	1	1	2	10
„	„	Chilenos . . .	3	4554	270	2	1	93	103
„	„	Americanos .	1	3330	58	1			
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	8	90	24	8			
Agosto	Vapores	„	5	7845	408	3	2	209	51
„	„	Ingleses . . .	3	5400	199	2	1	9	2
„	„	Chilenos . . .	2	3053	160	1	1	20	35
„	„	Americanos .	1	3822	58		1		
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	9	208	33		9		
Setiembre . . .	Vapores . . .	„	6	9489	458	3	3	96	45
„	„	Ingleses . . .	1	1701	103	1			
„	„	Chilenos . . .	2	3099	158	1	1	9	97
„	„	Americanos .	1	3300	58	1			
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	22	1957	198	8	12		
Octubre . . .	Vapores	„	9	11484	651	4	5	92	104
„	„	Ingleses . . .	3	6621	184	2	1	33	62
„	„	Chilenos . . .	2	3053	160	1	1	5	26
„	„	Americanos .	1	3822	58	1			
„	Pailebots . . .	Ecuatorianos ...	1	72	9	1			
„	„	Peruanos . . .	19	828	107	11	10		
Noviembre .	Vapores	„	10	11840	664	4	6	117	19
„	„	Ingleses . . .	4	7843	330	3	1	5	
„	„	Chilenos . . .	4	6882	336	3	1	77	110
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	25	730	128	15	10		
Diciembre . .	Vapores	„	8	9653	598	4	4	120	201
„	„	Ingleses . . .	5	7952	399	3	2	40	101
			167	134448	5569	91	76	1047	1266

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
			167	134448	5569	91	76	1047	1266
Diciembre . .	Vapores	Chilenos . . .	3	5550	301	2	1	106	98
„	„	Americanos ..	2	5320	130	2			
„	Pailebots . . .	Peruanos . . .	8	400	38	2	6		
			180	145718	6038	97	83	1153	1364

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Rios Fajardo.

Anexo N. 20

CAPITANIA DE ETEN

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes, nacionales y extranjeros que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Julio	Vapores . . .	Peruanos . . .	7	8881	464	2	5	175	108
„	„	Ingleses . . .	2	4047	159	2			
„	„	Chilenos . . .	4	6287	316	2	2	76	99
„	„	Americanos .	1	1262	45	1		15	
„	Pailebots . .	Peruanos . . .	10	962	78	3	7		
Agosto	Vapores . . .	„	6	8350	392	3	3	95	118
„	„	Ingleses . . .	3	5700	209	2	1	6	20
„	„	Chilenos . . .	5	7008	393	3	2	82	101
„	„	Americanos ..	1	3300	105	1			
„	Pailebots . .	Peruanos . . .	6	500	51	4	2		
Setiembre . . .	Vapores . . .	„	5	9489	458	3	2	161	183
„	„	Ingleses . . .	3	4055	281	2	1	10	31
„	„	Chilenos . . .	4	7272	320	2	2	92	109
„	„	Americanos ..	2	4415	107	2			
„	Pailebots . .	Peruanos . . .	20	899	60	15	5		
Octubre . . .	Vapores . . .	„	8	8118	571	4	4	160	122
„	„	Ingleses . . .	3	14064	391	1	2	3	12
„	„	Chilenos . . .	4	6915	344	4		89	98
„	„	Americanos ..	3	8788	100	2	1		
Noviembre . ..	„	Peruanos . . .	10	10308	530	5	5	133	140
„	„	Ingleses . . .	4	5805	399	1	3	11	
„	„	Chilenos . . .	6	10095	490	3	3	60	8
„	„	Americanos . .	1	1817	54	1			
Diciembre . .	„	Peruanos . . .	8	9980	571	5	3	193	209
„	„	Ingleses . . .	4	10160	343	3	1	6	20
„	„	Chilenos . . .	5	7108	493	2	3	39	50
„	„	Americanos . ..	2	5159	103	1	1		
			137	171744	7627	79	58	1406	1428

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Rios Fajardo.

Anexo N. 21

CAPITANIA DE PAITA

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes nacionales y extranjeros, que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Julio	Vapores	Peruanos . . .	10	16131	716	4	6	149	201
„	„	Americanos ..	13	22682	370	10	3		
„	„	Ingleses . . .	12	12280	360	11	1	63	91
„	„	Chilenos . . .	6	11768	466	3	3	40	85
„	Pailebots . . .	Ecuatorianos ..	7	668	46	7			
„	„	Peruanos . . .	9	1717	76	2	7		
Agosto	Vapores	„	6	9120	505	4	2	131	49
„	„	Americanos .	9	17585	490	5	4		
„	„	Ingleses . . .	7	9998	389	3	4	20	11
„	„	Chilenos . . .	5	9850	403	3	2	90	33
„	Pailebots	Ecuatorianos ..	3	246	21	3		4	2
Setiembre . . .	Vapores	Peruanos . . .	9	14945	603	3	6	20	32
„	„	Americanos ..	5	7681	192	4	1		
„	„	Ingleses . . .	8	8220	460	5	3	29	35
„	„	Chilenos . . .	5	8322	490	4	2	53	29
„	Pailebots	Ecuatorianos ...	4	366	36	4			
„	„	Peruanos . . .	4	290	24	4			
Octubre . . .	Vapores	„	11	12131	696	5	6	60	35
„	„	Americanos ..	4	7892	145	3	1		
„	„	Ingleses . . .	6	8500	280	4	2	6	12
„	„	Chilenos . . .	6	8345	591	3	3	40	51
„	Pailebots	Ecuatorianos ..	3	246	21	3			
Noviembre . ..	Vapores	Peruanos . . .	6	9140	430	4	2	30	28
„	„	Americanos ..	3	2585	120	3			
„	„	Ingleses . . .	9	9530	301	7	2	10	40
„	„	Chilenos . . .	4	8300	400	2	2	20	10
„	Pailebots	Ecuatorianos ...	2	208	19	2			
			177	218746	8650	115	62	765	744

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
			177	218746	8650	115	62	765	744
Diciembre . .	Vapores . . .	Peruanos . . .	10	16100	701	4	6	60	99
„	„	Americanos ..	12	19080	298	8	4	6	
„	„	Ingleses . . .	10	10300	350	7	3	40	105
„	„	Chilenos . . .	7	11500	701	4	3	90	155
„	Pailebots	Ecuatorianos ..	4	310	36	4			
			220	276036	10736	142	78	961	1 103

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Rios Fajardo.

Anexo N. 22

CAPITANIA DE IQUITOS

Estado que manifiesta el número de buques de Guerra y Mercantes, nacionales y extranjeros que han entrado y salido de este puerto, durante el 2o. semestre de 1919.

Mes	Clasificación	Nacionalidad	Cantidad	Toneladas	Tripulación	Procedencia		Pasajeros	
						Norte	Sur	Entraron	Salieron
Agosto	Vapores	Peruanos . . .	21	1001				334	301
„	„	Brasileros . . .	1	625				32	14
Setiembre . . .	„	Peruanos . . .	27	1015				349	305
„	„	Brasileros . . .	1	625				17	18
			50	2266				752	638

Vo. Bo.
El Capitán de Navío Director de Capitanías,
Cabada.

Callao, 28 de Abril de 1920.
El Alférez de Fragata Secretario.
A. Rios Fajardo.

ANEXO 23

Señalando la partida a que debe aplicarse el sostenimiento del puerto de Pimentel

Lima, 26 de abril de 1920.

Teniendo en consideración:

Que, establecida por Decreto Supremo de la fecha, la Capitanía de puerto de Pimentel, en virtud de la ley N.° 4047, se hace necesario señalar la partida a que debe aplicarse el sostenimiento de esa dependencia y gastos de su instalación, mientras se vota la que corresponda en el Presuupesto General de la República;

Se resuelve:

El egreso que origine el sostenimiento de la Capitanía de puerto de Pimentel, se aplicará a la partida N.° 3 del Pliego Extraordinario del Presupuesto en ejercicio.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 24

Revisión y modificación de los Códigos de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías

Lima, 2 de setiembre de 1919.

Subsistiendo las causales que motivaron la resolución suprema de 17 de setiembre de 1918, por la que se nombró una comisión para la revisión y modificación del Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías, contemplando además las necesidades de la red fluvial, así como también para la revisión del Reglamento Orgánico para el servicio de los buques de la Escuadra.

Se resuelve:

La comisión a que se refiere la citada resolución suprema de 17 de setiembre del año próximo pasado, estará compuesta por el Director de Capitanías, que la presidirá; y por los Directores de Administración, del Material y del Personal, asesorada por el letrado Dr. Manuel Panizo y sirviendo de secretario el Escribano de Marina Dr. Celso Delgado. Esta Comisión se concretará al estudio y reforma de los reglamentos ya indicados, adaptados a los principios modernos, de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Alvarez. (1)

(1) Ha sido posteriormente modificado el personal encargado de su revisión por el Director de Capitanías, Capitán de Navío D. Teodorico Cavada, los Capitanes de Navío D. José F. García Seminario, D. Augusto R. Pimentel y el Capitán de Fragata, Auditor de Marina Dr. Enrique Rendón.

ANEXO 25

Proyecto de Ley Orgánica

Lima, 30 de setiembre de 1919.

Por razón de la nueva organización de la Marina;

Se resuelve:

Nómbrase una comisión compuesta por el Capitán de Navío don César Bielich y por los Capitanes de Fragata, don Juan Althaus y don José R. Gálvez a fin de que proponga las modificaciones que deben hacerse en el último proyecto de la ley Orgánica de la Marina, para que concuerde con la nueva organización dada a ésta.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Alvarez.

ANEXO 26

Llamamiento de contingente

Lima, 17 de noviembre de 1919.

En conformidad con el artículo 68 de la ley 1569;

Teniendo en consideración:

La formación del "Batallón Depósito de marineros" y en reemplazo de los licenciados por tiempo cumplido y por otras causas;

Se resuelve:

Llámase al servicio activo de la Marina a 600 hombres en la siguiente forma: 149 inscritos correspondientes a los sorteados del presente año para el Servicio de los Mares y 451 de los inscritos para el servicio del Ejército, de conformidad con el artículo 4.° de la citada ley.

Los Ministros de Guerra y Marina dictarán las órdenes de detalle para el cumplimiento de la presente resolución.

Comuníquese, regístrese, publíquese y archívese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

Lima, 20 de noviembre de 1919.

De conformidad con la resolución suprema de fecha 17 del actual; y teniendo en cuenta lo propuesto por la Dirección General de la Marina;

Se resuelve:

1.°—El contingente para el servicio de la Marina, correspondiente al año 1920, se cubrirá entre las Regiones Militares como lo establece la ley N.° 1569; y estará formada por el total de los sorteados navales, de la clase de 1919, que alcanza a 149 hombres.

2.°—La Dirección del Personal de la Marina (en la 2.ª Región), y las Comandancias Generales de la 1.ª y 3.ª, formarán los cuadros distributivos entre las poblaciones afectadas al servicio naval, por el Decreto Supremo de 17 de junio de 1916.

3.°—Los contingentes estarán reunidos y entregados por las respectivas Juntas de Sorteo, en la fecha y puertos que se

ñalen al efecto los Comandantes Generales de Región, antes del 25 de diciembre, para ser entregados a los Capitanes de puerto, quienes los remitirán, por intermedio de la Capitanía del Callao, a la Dirección del Personal de la Marina.

4.°—La Junta de Sorteo de acuerdo con los Jefes Provinciales, solicitarán de la Prefectura del Departamento respectivo, con la debida oportunidad, los fondos necesarios para la indemnización por alimentos y socorros de los individuos que forman cada contingente, desde su presentación al llamamiento, hasta su incorporación a los buques de la Escuadra, debiendo remitirse periódicamente, a las Tesorrías Fiscales, la planilla respectiva, firmada por la Junta de Sorteo, alcalde municipal y Capitán de puerto.

5.°—Los Comandantes Generales de Región, de acuerdo con los Prefectos, dictarán las disposiciones de detalle a fin de que las políticas y militares aseguren la reunión de los contingentes en los puertos designados.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Ontaneda.

ANEXO 27

Homenaje al Contralmirante Villar

Lima, 12 de enero de 1920.

Visto el adjunto oficio de los Secretarios de la Asamblea Nacional, trascribiendo al Ministerio de Guerra y Marina, la moción que recomienda al Poder Ejecutivo dar el nombre de plaza de Abtao a la de San Francisco de Asís de esta Capital; la colocación de una placa de bronce con el busto del Contralmirante don Manuel Villar, en la pared que hace frente al templo que marca la ubicación de la casa en que nació y la consignación en el próximo Presupuesto de la República de una partida destinada a levantar un mausoleo en el Cementerio

de Lima, que lleve por lema: "La Nación al vencedor de Abtao, Contralmirante don Manuel Villar".

Teniendo en consideración:

Que esta moción formulada por los señores representantes D. Armando Patiño Zamudio, D. Carlos de Piérola, D. D. M. Tolmos, D. J. R. Pizarro y D. Juan M. Torres y aprobada por la Asamblea Nacional, tiene por objeto que la Nación perpetúe el recuerdo histórico del Combate de Abtao y su gratitud a la memoria del ilustre Contralmirante D. Manuel Villar, en la forma que se recomienda al Poder Ejecutivo en la citada moción, y que el Gobierno tiene interés en realizar;

Se resuelve:

Procédase a la colocación de una placa de bronce con el busto del Contralmirante D. Manuel Villar, en el lugar ya indicado; consígnese en el próximo Presupuesto de la República, la suma de mil quinientas libras (Lp. 1,500.0.00) para levantar en el Cementerio de Lima, un mausoleo que lleve por lema: "La Nación al vencedor de Abtao, Comandante D. Manuel Villar" y practíquese por el Ministerio de Gobierno las gestiones necesarias ante el Concejo Provincial para el cambio de nombre de la Plaza de San Francisco de Asís de esta Capital, por el de Plaza de Abtao, en conmemoración del combate de este nombre.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

Lima, 26 de enero de 1920.

Debiendo tener lugar en esta Capital una ceremonia patriótica el sábado 7 de febrero próximo, 54.° aniversario del Combate de Abtao en conmemoración de este hecho de armas y siendo de justicia con tal motivo, acordar un premio a los sobrevivientes de dicha acción de armas;

Se resuelve:

Abónese una pensión extraordinaria a los sobrevivientes del combate de Abtao, igual a la que disfrutan en la actualidad, según sus cédulas, cargándose el gasto que origine esta resolución a la partida N.° 3 del Pliego Extraordinario del Presupuesto General prorrogado.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 28

Creación del Batallón Marina

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Teniendo en consideración:

1.°—Que la experiencia ha demostrado la necesidad de establecer en el Callao un depósito de marineros, que permita atender al inmediato reemplazo de las bajas que por enfermedad, tiempo cumplido u otros motivos se produzcan a bordo de los buques de la Armada o Dependencias de Marina,

para que por esta causa no sufran perjuicio tanto el servicio como la instrucción de las tripulaciones; y

2.°—Que es conveniente dar a los conscriptos navales, antes de su embarque a bordo de las unidades o designación a una Dependencia, una instrucción preparatoria militar y marinera que los ponga en actitud de prestar útiles servicios;

Decreta:

Artículo 1.°—Créase, con residencia en el Callao, un depósito de marineros, que constituirá un batallón que se denominará "Batallón Marina" y en el cual serán dados de alta los conscriptos correspondientes a los llamamientos anuales por un período de instrucción preparatoria, antes de su ingreso al servicio de los buques de la Armada o dependencias de Marina.

Artículo 2.°—La reglamentación y planta del personal superior y subalterno, se dará por Resolución separada.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dos días del mes de febrero de mil novecientos veinte.

A. B. LEGUIA.

Juan M. Ontaneda.

ANEXO 29

Nuevo uniforme

Lima, 31 de mayo de 1920.

Siendo conveniente modificar en el Reglamento de uniformes de la Marina de Guerra Peruana, de 11 de julio de 1905, los de diario, en corformidad con los modelos más generalizados;

Se resuelve:

Para todos los oficiales.

1.°. — El saco de servicio será de paño o serga azul marino, cruzado, con cuello volteado; el largo de la solapa será de 23 a 25 centímetros sobre la vuelta; el largo del saco será suficiente para llegar exactamente debajo de las costura de entrepiernas del pantalón; será semi-entallado, con tres bolsillos en el frente, uno sobre el pecho izquierdo y uno a cada lado en la falda del saco sobre las caderas. Los bolsillos no llevarán carteras, pero sí tendrán un borde.

El bolsillo del pecho será hecho con abertura recta de través, de 13 centímetros de largo y con 16 centímetros de profudidad, el borde tendrá 2 ½ centímetros de ancho.

La abertura de los bolsillos de las caderas será de 16 a 18 centímetros de largo y su profundidad de 19 a 21 centímetros; el borde será de 4 centímetros de ancho.

El saco puede llevar bolsillos interiores a voluntad.

En caso de llevarlos, el del lado derecho será de abertura horizontal de 15 centímetros de ancho por 16 centímetros de profundidad; el del lado izquierdo será de abertura vertical, de 15 centímetros de ancho por 23 centímetros de profundidad, desde el extremo superior de la abertura.

El saco será cruzado con tres botones navales dorados de tamaño mayor en cada lado, el botón superior debe estar a la altura de la punta extrema de la solapa, el botón inferior debe estar en línea con el borde de los bolsillos de las caderas y el intermedio en la mitad de las distancia de los anteriores.

Llevará abertura en la costura de cada lado de 11 a 13 centímetros, según las dimensiones.

El corte para el tiro de la espada será hecho sobre el costado izquierdo, debajo de la costura del brazo, arriba del bolsillo, será de 8 centímetros de longitud.

El saco se usará siempre abotonado. No llevará hombreras ni precillas.

En las mangas se llevarán las siguientes insignias: El Vice-almirante un galón de oro de 5 centímetros de ancho a 6 centímetros del borde de la manga y encima de este galón dos de 16 milímetros, siendo la distancia intermedia de 6 mi-

límetros; sobre el galón superior llevará un sol radiante de hilado de oro de 3 centímetros de diámetro. El Contralmirante lo mismo que el anterior con un solo galón de 16 milímetros; las demás gerarquías y cuerpos llevarán las insignias reglamentarias.

2.°—El saco de servicio, blanco, será hecho de dril de hilo loneta de algodón o de cualquiera otra similar entallado al cuerpo, bajando hasta la costura de entrepiernas del pantalón. Tendrá una abertura sobre la cadera, extendiéndose la de la dercha 13 centímetros desde el extremo del saco y la del lado ziquierdo a la altura del filo inferior de lcinturón.

El saco será de simple cierre, abotonado hasta arriba con cuello derecho, el que cerrará en frente con dos broches, uno en las bases y el otro en la punta; el cuello será de 3 a 5 centímetros de alto y de varias copas, como para permitir que sea usado sin cuello de hilo.

El frente estará dispuesto para ser abotonado con cinco botones navales dorados de tamaño mayor.

En cada lado llevará un bolsillo superpuesto cuyo borde superior estará a la altura del segundo botón, sus dimensiones serán próximamente de 11 por 16 centímetros, las puntas inferiores serán ligeramente redondeadas y llevará una cartera sobre la abertura de 6 centímetros de ancho, en forma del contorno inferior de un escudo, la que será abotonada con un botón naval dorado de tamaño menor. Las costura serán llanas.

El saco blanco no llevará insignias en las mangas ni divisas en el cuello sinó hombreras con pasadores, que serán de paño azul marino, con alma rígida, en forma rectangular, teniendo 10.5 a 11.5 centímetros, de lado mayor, por 5.5 centímetros, en el menor, terminando con punta angular en la parte superior que tendrá 2.5 centímetros de altura; la hombrera estará sujeta de manera que el borde inferior cubra la costura de la manga y la punta del extremo superior sobre la costura del cuello; en esta punta llevará botón de ancla dorado de tamaño mediano, que le servirá de sujeción; en la pala llevará las siguientes insignias: El vice-almirante la llevará cubierta en el sentido longitudinal, con un galón de oro de 5 centímetros de ancho, dejando descubierto a cada lado un borde de paño de 2.5 milímetros; en la parte central del rectángulo y en sentido longitudinal llevará una ancla con

calabrote de hilado de plata de 4 centímetros de largo con un sol radiante de oro en la parte superior, de 2 centímetros de diámetro y en la parte inferior dos soles iguales en sentido trasversal; el Contralmirante llevará las mismas divisas, con la diferencia de que sólo tendrá un sol en la parte inferior; los oficiales superiores y el Teniente 1.° las mismas insignias que en las mangas de los otros uniformes, a 6 milímetros del borde inferior, siendo el sol igual a los anteriores; el Teniente 2.°, las mismas insignias que en las mangas a 1.5 centímetros del borde y con el sol de 2½ centímetros; el Alférez y el Guardiamarina, las mismas insignias que en las mangas a 2 centímetros del borde y con el sol de 3 centímetros. Los oficiales asimilados llevarán entre los galones de felpa, el color distintivo de la especialidad, y en vez del sol la divisa que le corresponde.

3.°—Este reglamento será de uso obligatorio desde el 1.° de enero de 1921.

Comuníquese y regístres.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 30

Establecimiento de Faros y balizas

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

1.°—Que la iluminación y balizamiento de las costas debe obedecer a un plan cuyo estudio corresponde a las oficinas técnicas del Ministerio de Marina;

2.°—Que el establecimiento de faros, boyas y balizas por particulares, o modificación de los existentes, sin la previa publicación de los respectivos avisos a los navegantes, puede originar confusiones y peligros para la navegación;

Decreta:

Artículo 1.°—Es prohibido establecer faros, luces de puerto, boyas y balizas en los puertos y costas marítimas, así como modificar las existentes sin previa autorización.

Artículo 2.°—Las empresas o particulares que consideren conveniente para sus intereses, instalar faros, boyas o balizas, deberán recabar, previamente, la autorización del Ministerio de Marina que la otorgará, si así conviniere, haciéndose las publicaciones de práctica, para los navegantes.

Artículo 3.°—Las Capitanías de puerto quedan encargadas de vijilar el cumplimiento del presente decreto.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los veinte días del mes de enero de mil novecientos veinte.

A. B. LEGUIA.

Juan M. Ontaneda.

ANEXO 31

Aumento del precio de la ración

Lima, 26 de abril de 1920

Vista la solicitud de los proveedores de víveres de la Escuadra, señores Luis Roos & Co., en la que piden se aumente el precio de la ración que suministran, de soles 0.81 estipulado en su contrato, a soles uno ($ 1.00), en razón de haber subido el valor de los artículos que la componen. Siendo aten-

dibles las razones expuestas; y visto lo informado por la Dirección de administración de la Marina;

Se resuelve:

Auméntase a un sol ($ 1.00) el precio de la ración que, conforme a contrato, suministra la casa Luis Roos & Co. Este aumento principiará a hacerse efectivo a partir del mes de mayo próximo; y tendrá el carácter de transitorio mientras dure la actual carestía de los artículos que componen la ración.

Comuníquese y regístres.

Rúbrica del Presidente de la República

Ontaneda.

ANEXO 32

Servicio de Farmacia para la Escuadra

Lima, 25 de setiembre de 1919.

Visto el oficio N.° 29 de la Dirección de Sanidad de la Marina y estando a lo informado por la Dirección General del ramo;

Se resuelve:

1.°—El servicio de Farmacia de la Dirección de Sanidad de la Marina, se instalará en tierra. El Farmacéutico del citado servicio hará visitas de inspección de control en las Farmacias de los buques y del Hospital; revisará la cantidad y buena calidad de los medicamentos y del material sanitario, que se adquiera para las enfermerías de los buques y dependencias, y practicará los análisis de laboratorio que le orde-

nen los médicos de la Marina o que solicite por su intermedio el personal superior de la Armada.

2.°—Asígnase al Servicio de Farmacia, por una sola vez la suma de Lp. 30.0.00 para la adquisición de útiles y elementos de laboratorio.

3.°—Los gastos mensuales de dicha oficina serán los siguientes: Para adquisición de reactivos y renovación del material, Lp. 3.0.00; para gastos menudos, Lp. 1-0.00.

4.°—El gasto que origine esta resolución se aplicará a la partida N.° 3 del Pliego Extraordinario del Presupuesto en ejercicio.

Comuníquese y regístres.

Rúbrica del Presidente de la República.

Alvarez.

ANEXO 33

Servicio Odontológico

Lima, 25 de setiembre de 1920.

Visto el oficio adjunto de la Dirección de Sanidad Naval, y estando a lo informado por la Dirección General de la Marina:

Se resuelve:

1.°—El servicio odontológico de la Dirección de Sanidad de la Marina, se instalará en tierra, y la oficina respectiva será atendida por un odontólogo de la mencionada Dirección y por el de la Escuela Naval, dotándosele a la vez de un Cabo enfermero.

2.°—Asígnese a la oficina del servicio odontológico la suma de Lp. 192.6-15, para la adquisición de material y menaje, en conformidad con la relación adjunta formulada por la Dirección de la Escuela Naval y estando a las razones expuestas por el Director General de Marina;

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 34

Asignación de partida para provisión de medicamentos

Lima, 18 de octubre de 1919.

Visto el oficio adjunto de la Dirección de Sanidad de la Marina; y teniendo ne consideración: que las partidas destinadas para la adquisición de medicinas con destino a los buques de la Escuadra han sido ya agotadas en el tiempo trascurrido de enero a setiembre último;

Se resuelve:

Asígnase por una sola vez a la Dirección de Sanidad de la Marina, la suma de cien libras peruanas (Lp. 100.0.00) para que pueda atender con ella a la provisión de medicamentos de los buques de la Escuadra, durante el presente mes de octubre y los de noviembre y diciembre próximos, cargándose el gas-

to que origine esta resolución, a la partida N.° 3 del pliego extraordinario del Presupuesto Generel vigente.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 35

Creación del Cuerpo de Aviadores Navales

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que es indispensable atender a la inmediata formación del Cuerpo de Aviadores Navales, a cuyo cargo debe encomendarse el manejo y conservación del material e Hídro-aviones adquiridos últimamente por el supremo Gobierno;

Decreta:

Artículo 1.°—Créase el cuerpo de Aviadores Navales de la Armanda Nacinonal.

Artículo 2.°—El Ministerio de Marina procederá a contratar por ahora, el personal técnico necesario para su formación; y

Artículo 3.°—Dictará todas las medidas conducentes a su instalación y reglamentación orgánica.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los veintiseis días del mes de Enero de mil novecientos veinte.

A. B. LEGUIA.

Juan M. Ontaneda.

ANEXO 36

Servicio de Hidro-aviación

Lima, 19 de abril de 1920.

Vista la adjunta propuesta de la casa P. L. Batchelor y Co. de esta plaza, para construir en el puerto de Ancón dos hangares, plataforma anterior y vía de deslizamiento, para la Escuela de Hidro-aviación de la Marina y siendo esta equitativa y conveniente;

Se resuelve:

Autorízase a la Dirección de Administración de la Marina, para que proceda a celebrar el contrato respectivo con la casa P. L. Batchelor y Co., para la ejecución de las obras expresadas, por la suma de seis mil cuatrocientas ochenta libras peruanas (Lp. 6.480.0.00) y bajo las bases anotadas en la propuesta en referencia.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 37

Servicio de Hidro-aviavión

Lima, 1.° marzo de 1920.

De conformidad con el Decreto Supremo de 26 de Enero próximo pasado y visto lo propuesto por el Jefe del Servicio de Hidro-aviación;

Se resuelve:

1.°—El servicio de hidro-aviación tendrá la siguiente composición: **Jefatura**—Un Capitán de Corbeta, Aviador Jefe; un Teniente 1.° o 2.° de la Armada, 2.° Jefe; un Teniente 1.° o 2.° aviador, contratado, Instructor; dos Oficiales de Mar de 2.ª, Amanuenses.

1.ª Escuadrilla, (tres Hidro-aviones), un Teniente 1.° o 2.° Aviador, contratado, Jefe de Escuadrilla; dos Guardiamarinas, mecánicos, contratados; tres mecánicos de la Armada, aprendices; seis Guardiamarinas de la Armada, alumnos; diez marineros, quince grumetes.

2.ª Escuadrilla, (Tres Hidro-aviones), un Teniente 1.° o 2.° aviador contratado Jefe de escuadrilla; dos Guardiamarinas, mecánicos, contratados; tres mecánicos de la Armada aprendices; seis Guardiamarinas de la Armada, alumnos; diez marineros; quince grumetes.

2.°—El Ministerio de Marina dictará las reglas para el ingreso y selección de los Guardiamarinas alumnos que figurarán como destacados de sus respectivos buques o servicios.

3.°—Los haberes de que goce el personal de la Armada o contratados, de dotación, se fijará por disposición separada.

Comuníquese y regístrse.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 38

Alquiler de casa para el alojamiento del personal superior de la Escuela de Hidro-aviación

Lima, 10 de mayo de 1920.

Visto el oficio adjunto del Jefe del servicio de Hidro-aviación y siendo necesario atender inmediatamente al alojamiento en Ancón del personal de Jefes, Oficiales y alumnos de la Escuela de Hidro-aviación;

Se resuelve:

Autorízase al Jefe del expresado servicio para que consigne en los ajustamientos mensuales la suma de treinta libras peruanas (Lp. 30.0.00) para atender el pago de alquiler de una casa para el alojamiento del expresado personal y el pago de alumbrado; cargándose el gasto que origine esta resolución a la partida N.° del pliego extraordinario del Presupuesto General prorrogado.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 39

Servicio de Hidro-aviación

Lima, 15 de marzo de 1920.

Visto lo propuesto por el Jefe del Servicio de Hidro-aviación:

Se resuelve:

La Escuela de Hidro-aviación funcionará en le Estación de la Isla de San Lorenzo, (1) con el personal determinado por resolución suprema del 1.° del presente mes y se sujetará a las siguientes reglas para el ingreso de los alumnos y la progresión que deban seguir en la instrucción.

Reglas para el ingreso:

1.°—Para ingresar al servicio de hidro-aviación como oficial alumno se requiere ser Teniente 2.° Alferez de Fragata o Guariamarina de la Armada o del Cuerpo de Maquinistas con un año de servicios cuando menos.

2.°—Los candidatos presentarán sus solicitudes por conducto regular y los Comandantes de buque las elevarán al Director del Personal, acompañándolas de un informe en pliego separado y reservado, en que darán su apreciación sobre las aptitudes, carácter y conducta del candidato.

3.°—Los candidatos serán sometidos a un examen físico ante una comisión compuesta del Director del personal, del de Sanidad, del Jefe y 2.° Jefe del Servicio de Hidro-aviación la que constatará la aptitud física para el servicio y en particular, que la visión de ambos ojos o con cada uno, así como el estado del aparato respiratorio y del corazón sea normal.

4.°—De los candidatos aprobados en el examen físico, la Comisión propondrá al Ministerio ocho oficiales de guerra o Guardiamarinas y cuatro maquinistas, teniendo en cuenta las aptitudes indicadas por los informes de los Comandantes.

5.°—La Comisión se reunirá el día y hora que designe el señor Ministro del ramo.

6.°—El personal de mecánicos aprendices será designado por la superioridad, dentro de los mecánicos de la Armada.

Plan de instrucción:

7.°—La instrucción de los Oficiales para obtener el diploma de Piloto Aviador de la Marina, comprenderá:

1.°—**Escuela de tierra.** Período A.

a) **Hidro-aviones.** Conocimiento de los diversos órganos de un hidro-avión, funcionamiento y efecto de los diversos comandos.

b) **Motores aéreos.** Conocer la teoría de los motores de explosión y poder corregir ligeros defectos.

c) **Ametralladoras.** Conocer a fondo la nomenclatura de las piezas, el manejo y desmontaje de las ametralladoras "Lewis".

d) **Navegación aérea.** Conocimiento de la brújula de hidro-aviación. Problemas de navegación aérea.

e) **Telegrafía.** Mandar y recibir mensajes con una velocidad de quince palabras por minuto.

f) **Fotografía.** Tomar fotografías satisfactoriamente.

2.° **Escuela aérea.** Período B.

a) Pilotear con doble comando.

b) Pilotear solo.

Período C.

a) Pilotear en formación de combate.

b) Aterrizajes en circunstancias variadas.

c) Volar entre las nubes sin instructor.

Período D.

a) **Fotografía.** Tomar fotografías en el aire.

b) **Ametralladoras.** Ejercicios de tiro en el aire, sobre blanco en tierra.

c) **Telegrafía.** Comunición desde el aire de los datos obtenidos en reconocimiento.

d) **Evoluciones aéreas.** Hacer las evoluciones que revelen posesión del comando y destreza en el manejo del hidro-avión.

e) **Aviación nocturna.** Vuelos y reconocimientos de noche.

8.°—La duración del período de instrucción A, será de un mes.

9.°—La de los demás períodos dependerá de las aptitudes de cada uno de los alumnos que demuestren no tenerlas, serán consultados por el Jefe del Servicio, para ser devueltos al servicio general de la Armada.

Pruebas:

10.° Las pruebas para obtener el diploma de Piloto, se harán al final de cada período, debiendo anotarse sus resultados en la libreta personal, cuyo modelo se adjunta, de que deberá proveerse a cada alumno, que se declara reglamentaria.

11.°—Los Oficiales que ingresen a la Escuela de Hidroaviación como alumnos, estarán obligados a prestar dos años de servicios en la Aviación naval.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

ANEXO 40

Flotilla Fluvial

Lima, 17 de mayo de 1920.

Debiendo procederse a la inmediata reparación de la lancha "América" de la flotilla de Loreto, en el puerto de Manaos (Brasil); y teniendo en cuenta que la partida consignada en el Presupuesto General de la República para reparación de los buques de la Armada, es insuficiente; con el voto consultivo del Consejo de Ministros;

Se resuelve:

Que el Ministerio de Hacienda abra una cuenta especial con la denominación de "Reparación de la América", hasta por

la cantidad de seis mil libras peruanas (Lp. 6,000.0.00), a la que se aplicará el gasto que origine la reparación de dicha nave.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Firmado.

Ontaneda.